

ВЕЛИКИЕ ПОСОБНИКИ

Как инвестиции международных финансовых институтов угрожают хрупкой экосистеме Каспийского моря



CRUDE ACCOUNTABILITY

Декабрь 2012

CRUDE ACCOUNTABILITY

P.O. Box 2345

Alexandria, VA 22301

Tel/Fax: 703-299-0854

Email: info@crudeaccountability.org

Web: <http://www.crudeaccountability.org>

Crude Accountability is grateful to the Sigrid Rausing Trust for their generous financial support, which made this publication possible.

Великие Пособники

Содержание

Краткое содержание	4
Новая ниша МФИ на Каспии	5
Инвестиции в Казахстане	6
Проекты ЕБРР	6
Группа организаций Всемирного банка.....	11
Проекты МФК.....	11
Проекты АБР.....	15
Инвестиции в Туркменистане	16
Проекты ЕБРР	16
Проекты Всемирного банка	18
Проекты АБР.....	20
Проекты МБР.....	21
Региональное развитие.....	22
Заключение	25
Рекомендации для МФИ.....	277
Рекомендации для ОГО	288
Приложения	5
Список использованной литературы	35

Краткое содержание

Этот отчет наглядно показывает, как международные финансовые институты (МФИ) прямо или косвенно ускоряют темпы роста добычи и торговли углеводородами Каспийского моря на территории Казахстана и Туркменистана благодаря своим инвестициям в сервисные, транспортные и инфраструктурные проекты, обеспечивающие поставки нефти и нефтепродуктов на мировые рынки. В отчете рассматриваются инвестиционные сделки ЕБРР, АБР, МБР и Всемирного банка за последние несколько лет, которые все вместе способствовали снижению остроты материально-технических проблем, сдерживающих освоение огромных нефтегазовых ресурсов Каспия.

В докладе подчеркивается тот факт, что бесспорные, на первый взгляд, инвестиции МФИ на самом деле могут нанести вред хрупкой экосистеме Каспийского региона. Новые суда, порты и железные дороги увеличат объемы добычи и транспортировок углеводородов по уязвимым и особо охраняемым природным территориям. С учетом недавнего опыта реализации проектов и общего состояния гражданских свобод в этих двух странах, в докладе также утверждается, что финансируемые МФИ проекты причинят вред местным жителям, затрагиваемым воздействием проектов в добывающих отраслях, если не будут полностью соблюдены их права.

Помимо этого, краткий анализ политических событий в Каспийском регионе ставит под сомнение целесообразность участия МФИ в проектах, связанных с природными ресурсами, особенно с учетом неразрешенных территориальных споров и сведений об усилении напряженности и милитаризации в этом регионе. При этом, плохая репутация обеих стран в области прав человека и управления, особенно в углеводородной промышленности, предполагает, что участие МФИ в проектах, связанных с природными ресурсами, негативно сказывается на их основных миссиях и подвергает риску их репутацию.

В докладе делается вывод о том, что инвестиции МФИ в проекты, которые поощряют добычу углеводородного сырья, помогают укреплению экономик Туркменистана и Казахстана в экологически опасном, централизованно направленном и ресурсно-ориентированном направлении – модели развития далеко от устойчивого.

Представленные в докладе четыре рекомендации для МФИ призывают I) воздержаться от контролируемых государством проектов по освоению природных ресурсов из-за проблем управления; II) включить специализированные оценки рисков в области соблюдения прав человека в проектный и институциональный уровни для защиты от неэффективного применения принципа верховенства права; III) избегать экологически уязвимых территорий; и iv) Исламский банк развития, у которого в настоящее время отсутствуют даже базовые политики по безопасности, принять политику обеспечения экологической и социальной безопасности.

Доклад рекомендует экологическим и правозащитным группам гражданского общества i) взять на себя инициативу организации процессов общественных консультаций и утверждения проектов, независимо от компаний и государства, для уравнивания конфликта интересов между регулирующими государственными органами и компаниями; и ii) создавать союзы с институтами и международными организациями для привлечения большего внимания к спорам, связанным с освоением углеводородов в Казахстане и Туркменистане, а также для укрепления своего влияния в деле защиты прав и гражданских интересов.

Новая ниша МФИ в Каспийском море

Ослабление остроты проблемы со снабжением нефтью

По прогнозной оценке, в период между 2010 и 2015-20гг. Казахстан удвоит экспорт сырой нефти - до более 89 млн. тонн в год, согласно данным исследования Всемирного банка и независимых источников информации.¹ Крупнейшее нефтяное месторождение Казахстана, гигант Кашаган, является шельфовым месторождением, и для использования его потенциала требуется вспомогательная береговая инфраструктура и транспортные средства перевозки нефти-сырца. Всемирный банк подсчитал, что без предстоящего соглашения о строительстве Транскаспийского трубопровода освоение Кашагана будет по-прежнему полностью зависеть от ограниченной емкости нефтеналивных танкеров.² При этом, Туркменистану, если он хочет оставаться конкурентоспособным на региональном нефтяном рынке, требуется модернизация грузовой и транспортной инфраструктуры, поскольку в эксплуатацию входят новые газонефтеперерабатывающие заводы. Порт Туркменбаши на берегу Каспия становится для Туркменистана важным грузовым транспортным узлом. Чтобы воспользоваться своим местоположением и представить свое сырье на рынках Севера, Юга и Запада, Туркменистан планирует расширить транспортную сеть и построить Каспийский грузовой флот.

Комплексный план оценки экономической необходимости создания региональной инфраструктуры также был представлен в исследовании Всемирного банка по транспортному коридору Кавказа для нефти и

нефтепродуктов,³ в котором изложено, как слаборазвитые морские и транспортные средства создают узкие места, вместо того чтобы поддерживать рост добычи нефти и газа в Каспийском море.

Для разрешения вопросов, связанных с этим ограничением на пути следования поставок, международные финансовые институты готовы инвестировать капитал и предложить технические знания и опыт правительствам стран с богатыми природными ресурсами. В приоритетные задачи страновых стратегий Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР) по Туркменистану и Казахстану входят инвестиции в региональные инфраструктуры добычи и транспортировки, такие как дороги и подъездные пути к порту регионального значения. Другие МФИ, в частности, Всемирный банк и Азиатский банк развития (АБР), также производят инвестиции в авто-, железнодорожную и портовую инфраструктуру, с тем чтобы содействовать развитию торговли в рамках программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) по созданию транспортного коридора.⁴ Кроме этого, Всемирный банк и Международная финансовая корпорация (МФК), его подразделение по частному сектору, рассмотрели возможность инвестирования в порты и связанной с ними инфраструктуры.

В этом докладе будет показано, как МФИ произвели капиталовложения в бассейне Каспийского моря в виде отдельных, но взаимодополняющих займов для преодоления препятствий на пути транспортировки нефтепродуктов на западные рынки. ЕБРР, Всемирный банк и МФК взяли на рассмотрение инвестирование в: расширение порта Туркменбаши, разработку судостроительного комплекса в порту Туркменбаши; создание базы поддержки морских операций в заливе

¹ Всемирный банк. Транспортный коридор Кавказа для нефти и нефтепродуктов, *Всемирный банк*, (2008), стр. 42

² Там же, стр. 55

³ Там же, стр. 1.

⁴ Азиатский банк развития [АБР]. 13 января 2009г., *Рамочное соглашение о финансировании: многотраншевый механизм финансирования.*

Сартас и закупки судов обеспечения; механизмы реагирования при аварийных разливах нефти и другие проекты. Каждый из этих проектов связан с разработкой Кашаганского нефтяного месторождения и другими более мелкими проектами, а также с транспортировкой нефти на рынки Европы и Ближнего Востока. МФИ нашли удобную и доходную бизнес-нишу в финансировании крупных инфраструктурных проектов. Эти проекты прибыльны, их крупномасштабность делает такое инвестирование эффективным, при этом, МФИ могут заявлять о привнесении экспертных знаний и конкретной практической пользы за счет использования международного опыта, лучших практик и таких гибких схем финансирования, как государственно-частное партнерство (ГЧП).

К сожалению, участие МФИ в нефтегазовой промышленности и смежных с ней отраслях происходит в неоднозначной обстановке ненадлежащего управления, политической напряженности и нарушений прав человека.

Инвестиции в Казахстане

У правительства Республики Казахстан имеются амбициозные планы и надежды, связанные с развитием нефтегазовой промышленности. Правительство заявляет, что страна обладает прогнозными нефтяными ресурсами, оцениваемыми им на 100 млрд. баррелей нефтяного эквивалента, несмотря на тот факт, что доказанные запасы оцениваются лишь на 30 млрд. баррелей. Более того, к 2015 году Казахстан планирует довести уровень нефтедобычи до 100 млн. баррелей в год.⁵ Однако почти половина из доказанных запасов и большая часть прогнозируемых запасов, добыча которых запланирована на следующее десятилетие, представляют собой ресурсы морского дна и побережья Каспийского моря, крупнейшего в мире замкнутого водоема. Для осуществления таких объемов нефтедобычи

⁵ Посольство Республики Казахстан в США. (дата не указана). *Энергетический сектор: углеводороды.*

Казахстану необходимы технологические ноу-хау, массовые инвестиции в береговые инфраструктуры и парк транспортных обслуживающих средств. По оценкам правительства, для следующего этапа освоения Северо-Каспийских месторождений требуется строительство различных береговых искусственных сооружений весом в общей сложности свыше 550 тыс. тонн. Для завершения необходимых работ в течение запланированных пяти лет суммарный объем выпуска продукции на существующих верфях Казахстана придется увеличить в три раза.⁶ В такой обстановке МФИ охотно готовы финансировать транспортные и промышленные объекты, которые сделают возможными добычу и транспортировку сжиженного природного газа (СПГ), нефти и других нефтепродуктов.

АБР дал согласие на финансирование проектов по развитию береговой железнодорожной, автомобильной и другой транспортной инфраструктуры, имеющей целью соединить ресурсные регионы, главные транспортно-логистические узлы и рынки восточного и южного побережья Каспия. МФК рассмотрела возможность инвестирования в прибрежные базы поддержки, в то время как ЕБРР инвестировал в ряд проектов - от портов и до промышленных судов для ресурсодобычи. Стратегия ЕБРР в Казахстане (2010г.) определяет геологоразведку, добычу и транспортировку в качестве своего первичного и вторичного приоритетного сектора.⁷

Проекты ЕБРР

ЖанРос Групп (2012) (трубопровод)

ЕБРР объявил о намерении выделить заем в размере 15 млн. долл. буровой компании «ЖанРос», обслуживающей нефте- и газодобывающие предприятия, которой банк

⁶ ЕБРР (2010г.). Стратегия по Казахстану. (стр. 63).

⁷ ЕБРР (28 сентября 2012г.). *Проект по дальнейшему расширению Группы компаний «ЖанРос».*

уже оказывал финансовую поддержку в 2010г.⁸ Финансирование ЕБРР позволит «ЖанРос» приобрести гидроразрывное оборудование для нефтяных месторождений Западного Казахстана.

Гейдельберг Каспий Цемент (2011) (отменен)

С весны 2011 года МФК и ЕБРР рассматривали возможность совместных инвестиций в строительство нового цементного завода вблизи поселка Шетпе, недалеко от Актау, города на побережье Каспийского моря. На цемент завода ожидался повышенный спрос действующих проектов жилищного строительства в Актау (в городе и его аэропорту); кроме этого, планировалось экспортировать цемент в Узбекистан и Туркменистан, а также использовать в нефтегазовой промышленности.^{9 10} Однако в конце 2011 года ЕБРР отменил этот проект и МФК также отложил планируемую инвестицию.

Западная нефтяная компания (2010)

В 2010 году ЕБРР предложил кредит в размере 50 млн. долл. компании «Petroinvest SA», который был продлен в 2012 году. Инвестиция позволила польской нефтегазовой компании «Petroinvest», ведущей бизнес в Польше и Казахстане, завершить геологоразведку на концессиях, принадлежащих ее компаниям «OTG» и «EMBA».

РуанНалко (2010)

ЕБРР выдал кредитов на сумму 8 млн. долл. совместному предприятию «РуанНалко» на производство разнообразных химических веществ, которые используются в нефтедобыче, транспортировке и переработке. Кредит ЕБРР финансирует строительство нового химического завода в Атырау, предназначенного для

удовлетворения растущего спроса компаний-разработчиков месторождений в Тенгизе, Карачаганаке и, в будущем, в Кашагане.¹¹ Проведенная ЕБРР оценка экологического воздействия проекта РуанНалко включала лишь экологические воздействия строительства завода, а не потенциальные воздействия самих химических веществ, которые будут размещены на территории проекта. Кроме того, проект находится на окраине города Атырау, население которого насчитывает около 145 тысяч человек, и любая авария на территории проекта подвергнет риску городских жителей. Организации гражданского общества подняли эти и другие вопросы, вызывающие обеспокоенность, в связи с отсутствием проверки проекта на предмет соответствия стандартам ЕБРР.

Казтемиртранс (2010–2011)

Начиная с 1999 года ЕБРР оказывал финансовую помощь железнодорожной отрасли Казахстана в модернизации систем телекоммуникации и средств обеспечения безопасности. Однако с 2009 года основной акцент инвестиции ЕБРР сместился на помощь государственной компании АО «Казтемиртранс» в обновлении ее грузового вагонного парка, часть которого предназначена для перевозки нефти и нефтепродуктов. Выделенный в 2009 году кредит ЕБРР в размере 50 млн. долл. позволил компании приобрести несколько вагонов-цистерн для нефти. А представленный уже на следующий год более крупный кредит ЕБРР на 200 млн. долларов помог «Казтемиртранс» приобрести еще 3 000 грузовых вагонов,¹² которые, видимо, и увеличили вагонный парк компании на 30%.¹³ В дополнение к этому, в 2010 году ЕБРР подписал сделку с еврооблигациями на сумму 700 млн. долларов, выпущенными национальным

⁸ ЕБРР (10 мая 2011г.). *Краткое содержание отчета: создание нового цементного завода с мощностью 2 тыс. клинкера в сутки.*

⁹ Каспий Цемент. (дата не указана). *Гейдельберг Каспий Цемент в Казахстане.*

¹⁰ Гриценко С. (27 декабря 2010г.). *ЕБРР финансирует производство хомикатов на газонефтяных месторождениях Казахстана.*

¹¹ Гриценко С. (27 декабря 2010г.). *ЕБРР финансирует производство химических реагентов на нефтегазовом месторождении в Казахстане.*

¹² ЕБРР. (23 сентября 2010г.) *Реструктуризованный кредит компании «Казтемиртранс».*

¹³ Казтемиртранс (без указания даты). *Годовой отчет за 2010г.*

железнодорожным оператором «Казахстан Темир Жолы», материнской компанией «Казтемиртранс». По заявлению для прессы, сделанному банком в то время, «Казахстан Темир Жолы» использовал средства от выпуска облигаций на закупку дополнительных вагонов для дочерней компании «Казтемиртранса».¹⁴ Хотя грузовые вагоны, приобретенные на финансы ЕБРР, помогают осуществлять перевозки широкого спектра товаров, при этом пятую часть из 3000 грузовых вагонов составляют железнодорожные цистерны для транспортировки нефтепродуктов и других жидких грузов.¹⁵

В последние годы Казахстан ускорил темп инвестирования в железнодорожную систему республики. Ее огромная плоская территория требует развитой железнодорожной сети для перевозки пшеницы и нефтепродуктов из богатого энергоресурсами северо-запада на юго-восток густонаселенной страны. Кроме того, два из трех нефтеперерабатывающих заводов Казахстана находятся в Павлодаре (Северный Казахстан) и Шымкенте (Южный Казахстан). Принимая во внимание нацеленность Казахстана на переработку как можно большего объема своей нефти внутри страны и на достижение самодостаточности в отечественном производстве топлива к 2014 году,¹⁶ более крупная и более модернизированная железнодорожная система принципиально значима для эффективной

транспортировки нефти на имеющиеся нефтеперерабатывающие и химические заводы. Этот постоянный спрос на крупные капиталовложения в железнодорожный сектор, вероятно, и сформировал действующую страновую стратегию ЕБРР, в которой приоритет отдан транспортному сектору.

Проект «Circle Maritime Invest» (2010)

В декабре 2010 года ЕБРР выдал кредит первой очереди в размере 65 млн. долл. зарегистрированной в Казахстане компании «Circle Maritime Invest» (CMI) с целью покрытия затрат по приобретению трех буксиров для обслуживания основного клиента компании – консорциума «Аджип ККО», осваивающего Кашаганское нефтяное месторождение. По данным ЕБРР и Caspian Offshore Construction, операционной дочерней компании CMI, финансируемой ЕБРР, суда будут использоваться для круглогодичного обслуживания морских нефтяных платформ Кашагана.^{17,18}

Проект «Баутино II» (2008)

В 2008 году ЕБРР выдал второй кредит в размере 10 млн. долл. на строительство судоремонтного предприятия на морской базе поддержки «Баутино-Аташ», ранее им уже финансируемой. Судоремонтное предприятие «Аташ» обслуживает суда консорциума «Аджип ККО» (ныне «Shell»), которые обеспечивают нефтегазопромысловые работы на северном побережье Каспийского моря, главным образом, по ремонту и отгрузке породы, используемой для создания и сохранения искусственных островов на Кашагане. В 2009 году морские базы поддержки в Баутино отгрузили около 1,9 млн. тонн различных грузов.¹⁹ Однако в настоящее время нагрузка на порт и объем грузоперевозок ограничена старой инфраструктурой,

¹⁴ ЕБРР (6 октября 2010г.). *Еврооблигации КТЖ*.

¹⁵ По данным государственных закупок, как минимум 202 вагона были восьмьюсными цистернами для перевозки нефтепродуктов, предназначенными для Семипалатинска в Восточном Казахстане, согласно сайту открытых торгов <http://www.publictenders.net/tender/320931> и <http://www.publictenders.net/tender/1013909>.) Казтемиртранс также добивался большей партии в 500 единиц вагонов-цистерн для перевозки жидкостей, не исключено, что нефтепродуктов. <http://www.publictenders.net/tender/523997>.

¹⁶ Президент Республики Казахстан (февраль 2010г.). *О стратегическом плане развития Республики Казахстан до 2020г.* Этот план является промежуточной дорожной картой амбициозной долгосрочной стратегии страны до 2030г. Стратегический план до 2020г. определяет конкретные этапы развития.

¹⁷ ЕБРР. (22 ноября 2010г.). *Circle Maritime Invest*.

¹⁸ Caspian Offshore Construction. (дата не указана).

Эксплуатация и техническое обслуживание морского флота.

¹⁹ CaspiEcology LLP. (2005г.). *Краткое содержание ОВОС морской базы «Аташ».*

задержками в разработке Кашаганского месторождения и отсутствием железнодорожной линии в Баутино.²⁰ Как только будут построены новые объекты и создано железнодорожное сообщение, порт может увеличить интенсивность и объемы выполняемых работ, чем создаст существенно больше экологических и социальных рисков, чем предполагалось по первоначальным оценкам.

Строительство и эксплуатация морской базы поддержки «Аташ» привело к значительным неблагоприятным экологическим и социальным последствиям, и в результате, два проекта получили, соответственно, категорию А и В.²¹ Оценки воздействия на окружающую среду определили фактические негативные последствия для окружающей среды из-за дноуглубления и мелиорации моря, а также несколько социальных льгот для жителей близлежащих населенных пунктов. Проект действительно нанесет ущерб жизнедеятельности расположенных рядом поселков; с началом строительства судоремонтного предприятия в рамках инвестиций проекта «Баутино II» будет переселено 38 домов. Сверх того, выбросы в атмосферу, доступ к питьевой воде и загрязненность отходами остаются предметом обеспокоенности местного населения, которое рассчитывает на самодельные колодцы, расположенные вниз по течению от мест свалки отходов.²² Но в связи с финансовым кризисом, в 2009 году стало ясно, что владелец базы «Балыкши» не будет расширять территорию базы. В результате, новое руководство «Балыкши» решило отложить переселение на неопределенный срок.²³ Владелец порта, тем не менее, продолжает строительство в пределах существующей территории порта. Чрезмерный шум и загрязнение от строительных работ наносят вред местным жителям, а постоянные

отсрочки с последующей отменой программы переселения привели к пониманию того, что компания вводила в заблуждение местную общину с целью получения от нее одобрения во время первоначальных консультаций. В ходе поездки представителей Казахстанского международного бюро по правам человека и верховенству права в поселок Аташ в 2009 году были зарегистрированы жалобы местных жителей на запахи и шумы, отсутствие эффективного механизма связи между гражданскими органами и местным населением, а также на отсутствие должного внимания со стороны ЕБРР к возрастающей озабоченности местного населения.²⁴ На сегодняшний день вопрос о перемещении и переселении остается нерешенным.

Между тем, у жителей, которые выбрали переселение из-за загрязнения окружающей среды и озабоченности здоровьем, теперь появилось еще больше причин для беспокойства, так как их местность превращается в центр перевалки нефти. Правительство Казахстана намерено построить железную дорогу в Баутино и начать отгрузку грузов и нефтепродуктов через существующие порты.²⁵ Жители поселка Аташ окажутся в самом сердце промышленной зоны по отгрузке и хранению нефти и буровых отходов. ЕБРР должен был принять во внимание факт дальнейшего развития инфраструктуры при ведении переговоров и предоставлении финансирования компании «Каспий Сервис Групп», тем более что ЕБРР участвовал в строительстве базы «Аташ» и был осведомлен о том, как долгосрочное развитие территории повлияет на местное население.

В 2006 году ЕБРР осуществил инвестицию в размере 28 млн. долл. в строительство морской базы «Баутино-Аташ» в районе порта Актау на

²⁰ Там же, 19.

²¹ Там же, 19.

²² Там же, 19.

²³ Переписка ЕБРР и специалистов по экологической и социальной оценке, 13 января 2012г.

²⁴ Бюро по правам человека и верховенству закона, инспекционный визит к жителям поселка Аташ, май 2009г., Отчет доступен по запросу.

²⁵ Уральская железнодорожная компания. (19 февраля 2010г.) *Инвестиционные проекты строительства железнодорожных линий в Казахстане*.

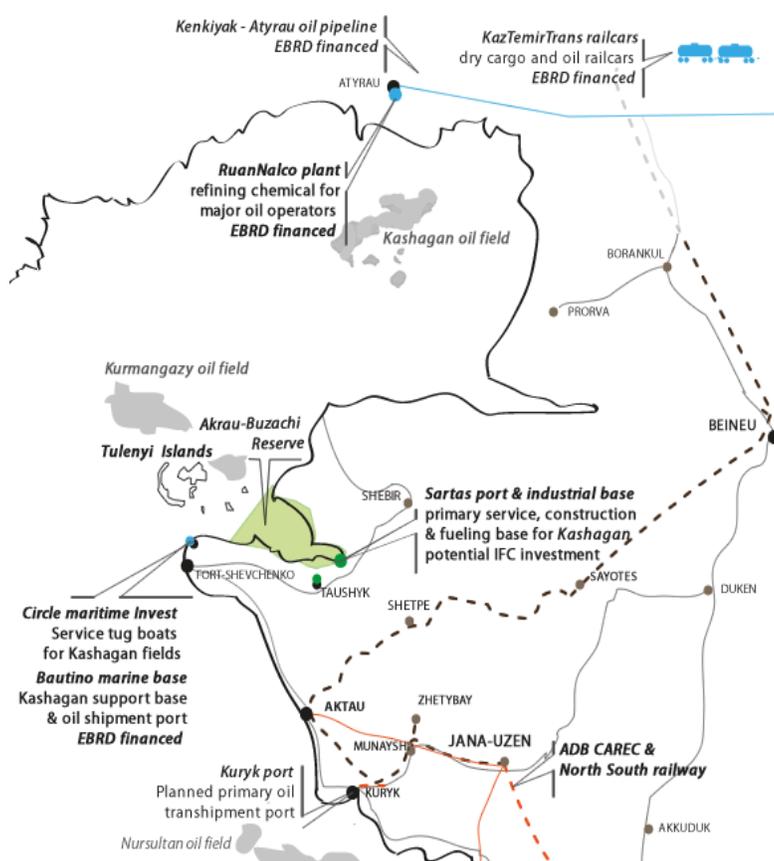


Рис. 1: Инвестиции МФИ в нефтегазовую инфраструктуру Северного Каспия Казахстана. Недавние инвестиции ЕБРР помечены голубым цветом, АБР – оранжевым, а МФК – зеленым.

восточном берегу Каспийского моря. Новая база по ремонту и обслуживанию судов, которой управляет зарегистрированная в США компания «Каспий Сервис Груп», предназначалась для обслуживания судов, работающих в северной части Каспия на Кашаганских нефтяных месторождениях. Экологическая проверка, проведенная во время второй инвестиции в Баутино в 2008г., установила, что база оказывает не очень значительное кумулятивное воздействие, которое обусловлено возросшим движением транспорта и суммарным влиянием базы «Аташ» и таких баз, как «ТенизСервис» концерна «Аджир ККО».²⁶

Нефтепровод «Кенкияк-Атырау» (2004)

ЕБРР предоставил 82 млн. долл. для ретроактивного финансирования (оно было завершено в конце 2002 года) тогдашнего нефтепровода, который соединяет нефтяные месторождения с портовым городом Атырау, откуда нефть перекачивается дальше в Россию. С завершением строительства трубопровода в Китай, нефтепровод Кенкияк-Атырау в настоящее время является западным участком более длинного нефтепровода Атырау-Китай.

В этой довольно нетипичной для себя инвестиции ЕБРР не мог провести комплексную оценку воздействий, т.к. нефтепровод уже существовал, и вместо этого банк провел только экологический аудит. Учитывая необычный характер инвестиции, аудит для ЕБРР вынужден был признать допустимыми реализацию проекта и меры по смягчению последствий, используемых разработчиками первичного проекта, хотя и указал на то, что нефтепровод заслуживает тщательной комплексной оценки воздействий проекта категории А.

²⁶ ЕБРР (4 февраля 2008г.). *Баутино II*.

Этот аудит ЕБРР отметил также, что снижение рисков данного проекта приемлемо в случае безаварийного сценария, но предупредил о том, что, как и в отношении многих нефтепроводов, «негативные экологические последствия потенциальных аварий могут серьезно повлиять на окружающую среду региона». Общественные организации подвергли критике финансирование этого нефтепровода как опасного прецедента из-за его фрагментарного характера и отсутствия надлежащей комплексной оценки воздействия.²⁷

Реконструкция дороги Стырау-Актау (2003)

ЕБРР выделил 119 млн. долл. для финансирования реконструкции 600-км автодороги, соединяющей главный порт Казахстана Актау с городом Атырау, которые являются важными материально-техническими и промышленными узловыми городами для морской и береговой добычи нефти.²⁸ По данным ЕБРР, дорога выполняет функцию основной автодорожной связки транспортного коридора ЦАРЭС между Европой и Центральной Азией и поддерживает разработку Тенгизского месторождения.²⁹ Реконструкция автодороги является действующим проектом, в котором половина дороги (от Атырау до Бейнеу) оплачивается средствами республиканского бюджета и ЕБРР. С 2011 года АБР начал финансирование реконструкции оставшегося участка дороги от Бейнеу до порта Актау.³⁰

ГРУППА ОРГАНИЗАЦИЙ ВСЕМИРНОГО БАНКА

Всемирный банк играет скромную роль в разработке нефтегазовых проектов на побережье Каспийского моря. Тем не менее,

²⁷ ЕБРР (апрель 2004г.) *Оценка экологического воздействия: МунайТас, ЗАО СЗТК (Республика Казахстан)*.

²⁸ Центр информации о банках (дата отсутствует). *Казахстан: добывающие отрасли промышленности.*

²⁹ ЕБРР. (апрель 2003г.). *Казахстан реконструкция участка автодороги — Атырау-Актау.*

³⁰ Министерство транспорта и связи Казахстана.

совместно с другими МФИ Всемирный банк финансировал \$3,4-млрд. проект реконструкции казахстанского участка трансконтинентального транзитного коридора Восток-Запад с целью соединения азиатского, европейского и российского рынков.³¹ Всемирный банк инвестировал в этот проект 2,2 млрд. долл. собственного капитала.³²

Проекты МФК

Проект Исткомтранс (2012)

Следуя, как оказалось, по стопам ЕБРР, МФК в настоящее время рассматривает возможность инвестиции в размере 50 млн. долл. в компанию «Исткомтранс», ведущего частного железнодорожного грузоперевозчика Казахстана. Компания сдает вагоны в аренду и оказывает транспортно-логистические услуги в порту Актау. Более 80% подвижного состава компании представлены нефтеналивными железнодорожными цистернами и цистернами для сжиженного нефтяного газа, арендуемыми крупнейшими операторами нефтегазового сектора Казахстана.³³ Инвестиция МФК позволит компании удвоить количество железнодорожных вагонов для аренды — с 6 тыс. до свыше 13 тыс. цистерн,³⁴ или около 30% всех поставок нефтеналивных цистерн в 2010г.³⁵ По оценке МФК, половина парка железнодорожных вагонов Казахстана, часть которых находятся в эксплуатации свыше 20 лет, дожидаясь поэтапной замены, находится в угрожающе устаревшем состоянии.³⁶

³¹ Посольство Республики Казахстан в США. (дата не указана). Энергетический сектор: углеводороды. *Вебсайт Посольства Казахстана в США: Экономика Казахстана.*

³² Проект автодорог направления Юг-Запад: международный транзитный коридор Западная Европа - Западный Китай на самом деле финансируется консорциумом МФИ и правительством Казахстана. Другими финансовыми организациями являются ЕБРР, АБР, АМС (Япония) и МБР.

³³ По данным вебсайта компании, этот показатель ближе к 80%.

³⁴ Международная финансовая корпорация [МФК]. (13 марта 2012г.) *Резюме экологической и социальной оценки.*

³⁵ Исткомтранс (август, 2010г.) *Корпоративная презентация ТОО «Исткомтранс».*

³⁶ Там же, 35

Инвестиция МФК позволит своевременно пополнить запас нефтеналивных железнодорожных цистерн и цистерн для СПГ, а также увеличит долю частного бизнеса в железнодорожном секторе, подчиненном государству.

Несмотря на то, что финансируемая Всемирным банком часть проекта в Актобе завершается, реконструированная автодорога будет играть ключевую роль в международной перевозке товаров и ресурсов через Каспийское море. Международная финансовая корпорация, в отличие от Всемирного банка, взяла на себя более активную роль и недавно рассмотрела возможность оказания финансовой помощи крупным инфраструктурным и транспортным проектам.

Исткомтранс имеет один из крупнейших флотов нефтяных танкеров в Казахстане и в 2010г. перевез 6 млн. тонн нефтепродуктов, в основном из восточной в северно-западную часть Казахстана и порт Актау, но также в города Восточной Европы.³⁷ Подобно другим инвестициям МФК в нефтегазовую вспомогательную инфраструктуру, оказывающим заметное влияние, эта инвестиция принесет выгоду более двадцати нефтедобывающим и транспортным компаниям, которые работают на северном побережье Каспийского моря, среди них Аджип ККО, Тенгизшевройл, КазТрансОйл и Лукойл.³⁸

2011 Порт Сартас (2011)

МФК также рассматривает возможность финансирования порта Сартас, еще одной морской базы поддержки для обслуживания береговой нефтегазовой промышленности, задуманной как дополнение к существующей базе «Баутино-Аташ».³⁹ По данным

³⁷ Там же, 35

³⁸ Исткомтранс (дата не указана). «Клиенты и партнеры».

³⁹ KazMarket. (10 февраля 2009г.). *Бюллетень коммерческих новостей*, 2009г.

“По оценке экспертов, «реализация проекта обеспечит постоянное обслуживание морских нефтепромысловых объектов, уменьшив нагрузку на порты Актау и Баутино».

Министерства транспорта Казахстана, ожидается, что Сартас, наряду с Баутино, станет одной из двух главных баз снабжения по поддержке морских операций добычи нефти на участках Сатбаев, Жамбыл, Жамбай и Жемчужина, а также нефти Кашаганского месторождения на севере Каспийского моря.⁴⁰

База поддержки «Сартас» будет сложным инфраструктурным узлом, включающим верфи, АЗС, бетоносмесительные установки и хранилище для грузов. Как и другие базы, Сартас также будет принимать на обработку сточные воды с судов. В первоначальный вариант проекта входил завод по переработке отходов бурения мощностью 30 тыс. тонн в год, предназначавшийся для буровых отходов с северного побережья Каспия и будущей геологоразведки. Поскольку существующей инфраструктуры недостаточно, правительство Казахстана планирует увеличить мощность имеющейся морской инфраструктуры и построить новый комплекс обеспечения шельфовой нефти при финансовой помощи МФК и нескольких корейских инвестиционных компаний. Компания «Shell», клиент соседней базы снабжения «Баутино», также рассчитывает на порт Сартас в поставке услуг для Кашаганского месторождения.

Экологические последствия добычи нефти и газа в Каспийском море хорошо подтверждены документально. Нефтегазодобыча остается величайшей экологической угрозой для Каспийского региона, но и в прошлом она уже вторгалась в особо охраняемые природные территории.⁴¹ Более того, по проведенной самой МФК социально-экологической оценке, морская база «Сартас» располагается в двухкилометровой прибрежной буферной зоне, а также всего в четырех километрах от *Национального заповедника Актау-Бузачи*, в котором проживают находящиеся под угрозой

⁴⁰ Протокол общественных слушаний по порту Сартас-Тениз в поселке Таучык, 18 августа 2011г., доступен по запросу.

⁴¹ ЮНЕП/ГРИД-Арендал. (2000г.). *Окружающая среда и безопасность: преобразование риска в сотрудничество :Восточное побережье Каспийского моря.*

исчезновения такие виды, как каспийская нерпа, степной рысь и среднеазиатские газели, признанные редкими и исчезающими видами на международном уровне. *Национальный заповедник Актау-Бузачи* служит также убежищем и местом зимовки для около 22 разновидностей исчезающих видов птиц, наиболее известными из которых являются фламинго.⁴² Международный союз охраны природы объявил большую часть залива Сартас особо охраняемой территорией (см. в *Приложении 1 карту ЮНЕП особо охраняемых природных территорий*).

Несмотря на свою уязвимость, территория *заповедника Актау-Бузачи*, как выяснилось в ходе общественных консультаций, проведенных в Актау в августе 2011 года, находится в границах планируемой морской базы поддержки «Сартас» (см. *Приложение 2, Резюме общественных консультаций по проекту порта Сартас*). В 2005 году специальная комиссия, созданная компанией «Сартас-Тениз», пересмотрела границы заповедника и предложила «исправление» неправильных границ заповедника.⁴³ Правительство утвердило предложенное исправление, тем самым фактически незаконно перекроив общественную наземную и морскую недвижимость для предстоящей портовой инфраструктуры. Экологи из Мангистауского «Табигата», публикации Актауского университета до 2005г., а также старые карты на русском языке свидетельствуют о том, что *заповедник Актау-Бузачи* непосредственно примыкает к местным дорогам и селениям Таушык и Сарташ, а его морские границы

⁴² Интернет-ресурс на русском языке о полуострове Мангышлак с разделом о *Заповеднике Актау-Бузачи*. На старой карте (до 2005г.) обозначены изначальные границы заповедника Бузачи. (<http://aqtau.narod.ru/buzachi.htm>)

⁴³ Суюндиков Ж., глава совета директоров АО «Сартас-Тениз Порты» в ответ на запрос мангистауской экологической организации «Табигат». Представитель этой организации уведомил, что территория порта Сартас и его базы обеспечения вторглась в территорию заповедника. Общественные консультации, проводимые АО «Сартас-Тениз Порты» 20 августа 2011г. Документ доступен по запросу.

простираются в залив Кочак.⁴⁴ Разлив нефти в море или на берегу будет иметь драматические последствия для биоразнообразия на полуострове Бузачи, особенно для перелетных птиц, зимующих на мелководье.

Более того, будущие маршруты кораблей на базу снабжения проходят мимо *Тюленьих островов*, которые обеспечивают убежище каспийской нерпе, занесенной МСОПР в Красную книгу как исчезающий вид, и согласно Международному фонду защиты птиц, является «местом обитания мирового масштаба» для перелетных птиц.⁴⁵ Обеспокоенность по поводу возможного загрязнения в результате кораблекрушения возросла, когда 13 октября 2011г. танкер «Григорий Бугров», который в то время перевозил топочный мазут, частично затонул недалеко от экологически уязвимой зоны, хотя она потом и была успешно восстановлена.⁴⁶ Согласно проведенной МФК собственной предварительной экологической проверке проекта, Сартас может негативно повлиять на воды, находящиеся под защитой для естественного воспроизводства осетровых.⁴⁷

Наконец, по своим функциям Сартас будет схож, даже еще в большей степени, с финансируемой ЕБРР морской базой обеспечения «Аташ». Несмотря на то, что разработка порта Сартас будет оказывать воздействия, подобные воздействиям базы «Аташ», если не больше, МФК все же приняла решение выделить Сартасу инвестицию категории В с ограниченной степенью социально-экологических воздействий. Ограниченная категория В означает меньший охват оценки воздействия, в которой не будет учтено воздействие других

⁴⁴ Мусаев К. (26 ноября 2010г.). *Биологическое разнообразие прибрежных экосистем Мангистауской области и влияние нефтегазовых месторождений на него*.

⁴⁵ МФК. (28 октября 2011г.). *Сводный социально-экологический отчет по порту Сартас*.

⁴⁶ Министерство транспорта Российской Федерации (13 октября 2011г.). *Авария танкера «Григорий Бугров» на Каспии*.

⁴⁷ Там же. 45.

частей порта, хотя МФК хорошо осведомлена о масштабах и характере операций, производимых в порту.

В ответ на запрос казахстанской экологической организации «Зеленое спасение» о характере работ в порту Сартас и потенциальном воздействии на охраняемые природные территории, Мангистауское областное управления министерства охраны окружающей среды Казахстана ответило, что Сартас - это ключ к стратегическим целям в разработке ресурсов на северном побережье Каспийского моря. Что касается потенциального влияния на заповедник Бузачи, управление сообщило, что развитие является одним из главных государственных приоритетов, перечисленных в речи президента Казахстана о концепции развития страны до 2020г.⁴⁸ Управление утверждает, что разработка проекта учитывает экологические нормы, которые предусмотрены для проектов, осуществляемых на охраняемых природных территориях, и что риски будут контролироваться надлежащим образом. В своем ответе управление министерства охраны окружающей среды также заверило «Зеленое спасение» в том, что в планах компании определены меры по снижению рисков и что особые риски, как например, риски для биоразнообразия на Тюленьих островах, незначительны, т.к. дноуглубительные и другие работы будут проводиться в 80 км от островов. *Тюленьи острова* расположены примерно на полпути между месторождением *Курмангазы* и портом Баутино. В случае если нефтяное и газоконденсатное месторождение *Курмангазы* окажется продуктивным, уязвимость этих островов возрастет, дополнив риск, связанный с возросшим потоком транспортных судов и дноуглубительными работами. Ответы министерства охраны окружающей среды и компании во время консультаций с общественностью обращены только к

краткосрочным выгодам для населения и краткосрочным рискам, связанным исключительно со стадией строительных работ. Несмотря на то, что порт будет одновременно и базой реагирования на чрезвычайные ситуации при возможных разливах нефти и кораблекрушениях, компания и госчиновники даже не упоминают потенциальные долгосрочные негативные последствия от нефтяного трафика и риски стихийных бедствий в районе порта Сартас (см. Приложение 2). Более того, ответ областного управления охраны природы, подразумевающий, что некоторые национальные цели перевешивают важность экологических факторов, в отсутствие бесприоритетного решения, является тревожным показателем того, что соображения устойчивости в будущем могут быть заглушены проектами с высокой степенью риска.

Противоречивость инвестиций МФИ в уязвимые нефтегазовые проекты заключается в том, что, с одной стороны, МФИ приносят пользу, учитывая их более жесткие требования по обеспечению безопасности. С другой стороны, их финансовая помощь делает возможным запуск даже еще более рискованных проектов. Совместные инвестиции международных финансовых институтов в Баутино, Сартас и потенциальные инвестиции в будущий порт Курык позволит Казахстану достигнуть своей цели по созданию нефтегазового флота, насчитывающего 1000 единиц, почти втрое увеличив свой показатель 2010 года.⁴⁹ Кроме того, в отличие от других инвестиций МФИ, таких как предполагаемая инвестиция Всемирного банка в порт Туркменбаши и инвестиции МФИ в порт Баку в Азербайджане, инвестиции в Баутино и Сартас предназначены исключительно для обслуживания операций по добычи нефти на северном побережье Каспия; эти объекты могут быть созданы как смежные объекты Кашагана, Тенгиза и небольших проектов по добыче

⁴⁸ Ответ Мангистауского областного управления охраны окружающей среды Казахстана общественной организации «Зеленое спасение» от 28 марта 2012г. Документ доступен по запросу.

⁴⁹ Бутырина, 2010г. Там же, 6

нефти.⁵⁰ На самом деле, нефтедобыча на Кашаганском месторождении не будет возможна без портов Курык, Баутино и Сартас.

Финансовая помощь МФК порту Сартас является очень чувствительной операцией, поскольку существенно поддерживает одну из крупнейших и особо рискованных шельфовых добыч нефти в Центральной Азии. То, как проекту определялась категория и как клиенту бесконечно делегировались дополнительные ОВОС и меры по смягчению последствий проекта такого масштаба и такого потенциального воздействия, не сообразно осмотрительному подходу, с которым МФК обязана принимать свои инвестиционные решения. Финансирование объектов, делающих возможной добычу нефти в экологически уязвимой среде, не согласуется с рекомендациями Обзора добывающей промышленности. Общественным организациям может понадобиться проведение мониторинга вероятного участия МФИ в еще более рискованном проекте по расширению мощностей порта Курык, который претендует на статус главного терминала по перевалке Кашаганской нефти из трубопровода Ескене-Курык в танкеры порта Курык. (см. в Приложении 3 карту Всемирного банка с опциями транспортировки нефти в Каспийском бассейне). При этом предполагается, что к 2020 году планируемый терминал в Курыке сможет обрабатывать до 20 млн. тонн груза и нефти – почти столько, сколько вместе взятые порты соседнего Туркменистана (см. в Приложении 4 таблицу прогнозных показателей перевозки грузов через порты Каспийского бассейна). Порт Курык, таким образом, будет иметь наибольшую пропускную способность на восточном

⁵⁰ В том числе и концессии по разработке участков Жемчужина, Жамбыла и блока «Н». Группа организаций Всемирного банка рассматривает возможность присоединения инвестиции к первичному проекту, когда присоединенный объект не может существовать без первичного проекта и обслуживает его. В данном случае Кашаган является первичным проектом, обслуживаемым базами поддержки «Сартас» и «Баутино».

побережье Каспийского моря, находясь в хорошо защищенной и свободной ото льда бухте залива Бековича-Черкасского.⁵¹ Одна проектная компания подсчитала, что трубопровод для Кашагана и его нефтяного терминала в порту Курык обойдется примерно в 2,5 млрд. евро (3,2 млрд. долл.) и 70% из них будут заемными.⁵²

Проекты АБР

Азиатский банк развития (АБР) произвел значительные инвестиции в транспортную и энергетическую отрасль. АБР стал главным финансистом автомобильных и железнодорожных сообщений в Республике Казахстан в рамках программы Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС). Новая страновая стратегия партнерства по Казахстану, принятая в августе 2012г., продолжает делать упор на производстве и передаче электроэнергии, а также коммунальных предприятиях и транспортной инфраструктуре.⁵³

Из различных инвестиционных проектов АБР последний особенно подчеркивает вклад АБР в разработку углеводородных ресурсов Каспийского региона — это проект реконструкции участка автодороги в Мангистауской области в рамках транспортного коридора 2 ЦАРЭС. Поэтому участие АБР в Каспийском регионе можно описать как соединение богатых ресурсами регионов с мировыми рынками через наземные транспортные коридоры.

⁵¹ Бутырина, 2010г. Ожидается, что годовая отгрузочная способность порта Курык достигнет 20 млн тонн, т.е. больше расчетной портовой мощности, согласно статье в «Панораме», цитируемой Министерством транспорта. См. также Приложение 4: Прогнозируемые мощности и расчетная загрузка каспийских портов с 2009 по 2018гг.

⁵² Там же, 51.

⁵³ Азиатский банк развития [АБР] (август, 2012). *Казахстан: Страновая стратегия партнерства (2012–2016гг.)*.

Коридор 2 ЦАРЭС (2010)

20 декабря 2010 года совет директоров АБР утвердил проект коридора 2 ЦАРЭС по реконструкции дорог в Мангистауской области Республики Казахстан на сумму 283 млн. долл. Проект направлен на обновление автодорожных участков от порта Актау в Мунайши, от Бейнеу в Акжигит и от Жетыбай в Фетисово.⁵⁴ Цель проекта - уменьшить заторы и время в пути между крупным нефтяным портом Актау и магистралями с твердым покрытием в направлении России, Узбекистана и Туркменистана. В своем обосновании инвестиции АБР прямо указывает на возросшее транспортное движение, вызванное увеличением объемов строительных и сервисных работ в связи со строительством новых нефтепроводов и других объектов энергетической инфраструктуры.

Помогая в реконструкции автодорог Мангистауской области, АБР оказывает содействие индустриализации и растущей торговле энергоресурсами в Западном Казахстане. Согласно государственной корпорации регионального развития «Каспий», современные дороги с твердым покрытием в Мангистауской области необходимы региону для его позиционирования в качестве международного транспортного узла, соединяющего Европу, Азию и страны Персидского залива. Инвестиция АБР также дополняет предпринимаемые правительством усилия по строительству современных дорог и новой железнодорожной линии до порта Курык.⁵⁵

⁵⁴ АБР. (8 июня 2012г.). МПФР Центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества: Коридор 2 (участки автодороги Мангистауской области) Инвестиционная программа—Проект 1.

⁵⁵ Примечание: Социально-коммерческие корпорации – это госкомпании, которым поручено развитие конкретного региона Республики Казахстан, в том числе путем инвестирования в производственные и социальные проекты. (www.caspiy.kz/en/mangistau/transport)

ИНВЕСТИЦИИ В ТУРКМЕНИСТАН

Туркменистан планирует увеличить экспорт нефти и газа и тем самым привлечь больше международной торговли на свою территорию. Располагая несколькими крупнейшими в мире залежами природного газа и значительными запасами нефти на суше и в море, Туркменистан мог бы легко поставлять газ и нефть в Европу, Китай и точки востока. Однако для того, чтобы взять на себя более заметную роль в транскаспийской торговле, должна произвести инвестиции в танкерный флот, новую береговую инфраструктуру и службы обеспечения судов.⁵⁶ Страны Европы и Азии, стремящиеся к туркменским энергоносителям, призвали МФИ решить острые транспортные проблемы этой республики по примеру частных инвесторов и добывающих компаний, которые делают инвестиции в береговую и шельфовую нефтедобычу на Каспии. Хотя МФИ сначала не решались вкладывать средства в нефтегазовую промышленность Туркменистана, позже они рассмотрели возможность инвестирования в его транспортные и углеводородные проекты.

Проекты ЕБРР

Верфь в Туркменбаши (2011)

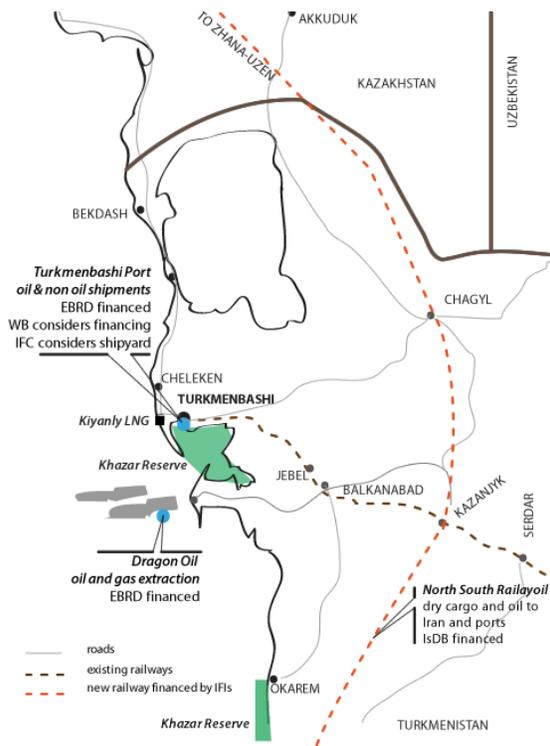
В начале 2011 года ЕБРР изучил возможность финансирования строительства верфи в городе Туркменбаши. Перспективная инвестиция позволит Государственной службе морского и речного транспорта Туркменистана построить судовой верфь и судоремонтный завод в порту Туркменбаши. 21 ноября 2011г. ЕБРР и Государственная служба морского и речного транспорта Туркменистана подписали меморандум о взаимопонимании.⁵⁷

Верфь предназначена для укрепления растущего транспортного флота Туркменистана, поскольку порт Туркменбаши становится

⁵⁶ PortNews. (декабрь 2010г.). Туркменистан наблюдает движущияся через Россию экспортные потоки нефти, PortNews.

⁵⁷ Государственная служба морского и речного транспорта Туркменистана.

Рис. 1: Инвестиции МФИ в нефтегазовую и транспортную инфраструктуру Туркменистана. Инвестиция ЕБРР обозначена голубым цветом, финансируемая АБР инфраструктура – оранжевым.⁵⁸



крупным каспийским транспортным узлом для грузоперевозок между Азией и Европой. Ожидается, что проект строительства верфи будет отнесен к инвестициям категории А, т.к. он сопряжен с потенциально значительными социальными и экологическими негативными последствиями.⁵⁹ В результате, в 2011 году ЕБРР выделил 180 000 евро для проведения оценки

⁵⁸ Карта опирается на данные открытых источников: ЮНЕП (http://www.grida.no/graphicslib/detail/00-protected-areas-03-new_98c7#), а также Министерства транспорта и связи Республики Казахстан и Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (23 октября 2007г.). Презентация: региональные транспортные коридоры.

⁵⁹ DevEx.(2011). Туркменистан: Социально-экологическая экспертиза проекта ЕБРР. Вебсайт DevEx.

экологического и социального воздействия, с тем чтобы обеспечить верфи соответствие экологическим и социальным стандартам.⁶⁰

В своем пресс-релизе от 6 февраля 2011г. южнокорейская компания «Hyundai Amco» объявила о выигрыше тендера, проводимого правительством Туркменистана на строительство \$130-млн. верфи и ремонтного предприятия в порту Туркменбаши: «Hyundai Amco построит ремонтное предприятие, причальные сооружения для судов и жилые комплексы, а также проведет дноуглубительные работы в гавани. Начало работ запланировано на март, а завершение — на 2014г.».⁶¹ В настоящее время пока не ясно, будет ли Всемирный банк, МФК или ЕБРР софинансировать этот проект.

Партнерство между Hyundai Amco и ЕБРР теоретически возможно, т.к. Hyundai также рассмотрела возможность инвестирования в следующую фазу проекта строительства казахстанской морской базы «Сартас», и не исключено, что в сотрудничестве с МФК.⁶² Это уже третий масштабный контракт, предоставленный туркменским правительством корпорации «Hyundai». Двумя предыдущими крупными контрактами были заказ на 1,48 млрд. долл., полученный компаниями «LG International» и «Hyundai Engineering» на строительство газоочистительного завода на юго-востоке Иолотаньской области Туркменистана⁶³, и заказ на строительство нефтеперерабатывающего завода в

⁶⁰ ЕБРР (апрель 2011г.). Аналитическая записка Совету директоров.

⁶¹ Hyundai Amco. (16 февраля 2011г.). HYUNDAI AMCO выиграл заказ на туркменистанский судостроительно-ремонтный комплекс.

⁶² По словам Сунюндикова Ж., главы совета директоров АО «Сартас-Тениз Порты», компания вела переговоры с такими инвесторами, как МФК, Hyundai Amco и Shinhan Investment Corporation. Протокол общественных слушаний, организованных АО «Сартас-Тениз Порты» в Актау 20 августа 2011г.

⁶³ Хо С./Но С (24 мая 2012г.). Консорциум LGI и Hyundai E&C выиграл контракт на сумму 530 млн. долларов США. Korea IT News.

Туркменбаши, выигранный консорциумом «LGI/Hyundai».

Порт Туркменбаши (1997)

В 1997 году ЕБРР выпустил заем в размере 30 млн. евро (47 млн. долл.) на восстановление порта Туркменбаши за счет улучшения его грузового и паромного терминалов. В рамках проекта также финансировалось строительство дополнительных складских помещений и погрузочно-разгрузочного оборудования.⁶⁴ Это была первая инвестиция ЕБРР в государственный сектор Туркменистана.

Dragon Oil (1999)

В 1999 году ЕБРР выделил кредит на сумму 75 млн. долл. геологоразведочной компании «Dragon Oil Ltd», принадлежащей большей частью Объединенным Арабским Эмиратам, для освоения шельфовых месторождений нефти на участках Жданова и Лам, контрактной территории Челекен в туркменском секторе Каспийского моря. Кредит ЕБРР финансирует строительство конструкций на морских платформах, сейсмические исследования, буровые работы, а также систему социально-экологического управления. Экологически чувствительный проект, связанный с сепарацией и подачей нефти по подводным трубопроводам и в танкеры, был отнесен к инвестициям категории А.⁶⁵ Со времени произведенного ЕБРР первоначального капиталовложения среднесуточная добыча компании «Dragon Oil» увеличилась в 8,5 раза — с 7 тыс. баррелей в сутки в 2000 году до более 70 тысяч сегодня.⁶⁶

Согласно ЕБРР, с 2000 года банк избегал инвестирования в нефтегазовую промышленность Туркменистана в связи с отсутствием прозрачности и внебюджетного характера управления доходами добывающей промышленности, накапливаемыми в фонде валютного резерва этой страны. Хотя с

⁶⁴ ЕБРР. (18 декабря 1997г.). Инфраструктура Туркменистана усилена удвоенным объемом финансирования ЕБРР. *Раздел «Новости».*

⁶⁵ ЕБРР. (14 декабря 1999г.). *Резюме проекта: Dragon Oil.*

⁶⁶ Dragon Oil (дата не указана), О нас. *Сайт Компании.*

созданием стабилизационного фонда под эгидой министерства финансов и наметился некоторый прогресс к большей ответственности, ЕБРР пока еще не сделал крупных капиталовложений в нефтегазовые проекты. Действующая страновая стратегия ЕБРР по Туркменистану предусматривает инвестиции в нефтегазовые проекты при условии прогресса в подотчетности и прозрачности, значительного влияния проектов на переход страны к рыночной экономике, а также соблюдения социально-экологических стандартов.⁶⁷

ПРОЕКТЫ ВСЕМИРНОГО БАНКА

Опыт Всемирного банка в Туркменистане, куда он произвел несколько значительных вложений, был менее успешным. Его мандат на борьбу с бедностью за счет поддержки государственного сектора в таком закрытом, осторожном и богатом ресурсами государстве, как Туркменистан, не был там встречен с большим удовлетворением и признанием. За последние 18 лет Банк оказал финансовую поддержку только девяти важным проектам, один из которых был недавно отменен.⁶⁸

Инвестиционный проект по порту Туркменбаши (2011г.) (отменен на этапе подготовки)

Последний проект по планируемой реконструкции порта Туркменбаши остается в стадии подготовки, хотя планировалось, что совет директоров Всемирного банка проведет голосование по проекту в конце января 2012г.⁶⁹ Проект откладывался несколько раз и в конечном итоге был отменен, что свидетельствует о трудностях, которые испытывает Всемирный банк в своей работе в Туркменистане. Более того, разработка Банком страновой стратегии по Туркменистану по-прежнему находится в процессе подготовки,

⁶⁷ ЕБРР. (23 марта 2010г.). *Стратегия для Туркменистана.*

⁶⁸ Перечень проектов Всемирного банка в Туркменистане, (<http://www.worldbank.org/tm>)

⁶⁹ Всемирный банк. (2011г.). *Туркменистан — инвестиционный проект по реконструкции порта Туркменбаши.*

хотя передача на голосование промежуточной страновой стратегии в совет директоров планировалась на начало февраля. Конкретная дата, однако, определена не была. Следовательно, до тех пор, пока не разработана страновая стратегия, вопрос о том, может ли Всемирный банк финансировать проекты в Туркменистане, будет откладываться. Общественные слушания по стратегии открыты до 15 декабря 2012г. На вебсайте Всемирного банка информация о промежуточной страновой стратегии была опубликована в июле 2012г.⁷⁰

Финансирование Всемирного банка порта Туркменбаши с целью его превращения в крупнейший грузовой порт Туркменистана является шагом по содействию расширению товарооборота между Европой и Азией. Международные экологические организации гражданского общества, такие как *Crude Accountability*, усомнились в том, что участие Всемирного банка в тендере на реконструкцию порта действительно подразумевает содействие экспорту ненефтяной продукции. Ведь в 2011 году 88,7% (396 млн. евро) экспорта Туркменистана в Европу составили минеральное топливо и сопутствующие товары.⁷¹ Когда в 2014 году LG International/Hyundai завершит строительство нового нефтеперерабатывающего завода в городе Туркменбаши, порт, вероятно, будет играть роль важнейшего маршрута экспортных поставок очищенного бензина.

Реконструкция порта и дополнительный трафик судов будет и дальше влиять на уже загрязненную окружающую среду залива в Туркменбаши. Более того, проект Всемирного банка по развитию порта является только первым этапом большого плана по расширению общей деятельности порта. По оценкам технико-экономических обоснований, объемы грузовых перевозок ежегодно будут возрастать

⁷⁰ Всемирный банк. (2012г.). Туркменистан—уведомление о предстоящих консультациях по стратегии. *Вебстраница по стране Туркменистан.*

⁷¹ Европейская комиссия (2011г.). *Статистика торговли: Туркменистан.*

на 10% и к 2025 году достигнут 5,3 млн. тонн.⁷² Всемирный банк признает, что долгосрочный кумулятивный эффект от увеличения пропускной способности порта не может быть оценен достоверно по причине ограниченной информации о стратегии будущего развития порта.⁷³ Детальная ОВОС Всемирного банка должна также учесть потенциальное воздействие проекта на эндемические и мигрирующие виды птиц. Территория проекта граничит с Хазарским заповедником, специально созданным для защиты основных стоянок и зимовок перелетных птиц.⁷⁴ Расширение грузовых перевозок и увеличение негативного воздействия на уязвимые места обитания диких животных служат, таким образом, основанием для стратегической экологической оценки, которая не была еще проведена. Другая обеспокоенность связана с эффективностью управления отходами. Расширенная деятельность порта увеличит требования к управлению отходами, помимо тех, которые обеспечит финансируемое Всемирным банком строительство.

⁷² Программа ЕС ТРАСЕКА в Центральной Азии (декабрь 2010г.). *Международные логистические центры/Узлы Центральной Азии в Республике Казахстан, Кыргызской Республике, Республике Таджикистан, Республике Узбекистан и Туркменистане.*

⁷³ В Таблице комплексных гарантий указано:

«План носит общий характер, хотя и без четко сформулированных приоритетов, механизмов реализации и источников финансирования. Поэтому возможность установления и анализа ожидаемых экологических рисков предлагаемого проекта в контексте кумулятивного воздействия развития порта очень ограничена. Этот вопрос может быть пересмотрен на более поздних подготовительных стадиях проекта и в процессе его реализации, что станет возможным после уточнения плана развития порта».

Всемирный банк (обновлено 1 июня 2011г.). *Таблица комплексных гарантий.*

⁷⁴ В Хазарском заповеднике ежегодно зимуют сто тысяч перелетных птиц, среди них пять видов, занесенных в Красную книгу. Территория к югу от залива Туркменбаши является местом обитания фламинго, осетровых и каспийского тюленя. Для получения дополнительной информации об угрозах Хазарскому заповеднику, в том числе и со стороны нефтегазовых проектов, См. Доклад ГЭФ об управлении Хазарским заповедником за 2006 год, а также *Переписку ГЭФ и ПРООН* (2006г.).

ОВОС должна также определить и принять во внимание то, как грузовые перевозки, хранение товаров и транспортная инфраструктура — неизбежная инвестиция, дополнительно используемая для увеличения грузооборота порта — будут влиять на окружающую среду. Согласно одному конкретному плану строительства логистического центра площадью 12 га, земля из залива Туркменбаши будет осушена, что явится шагом с пагубными последствиями для окружающей среды всей прилегающей местности.⁷⁵ Кроме того, вторая фаза развития порта предполагает строительство дополнительных причалов и расширение прохода каналов для обеспечения большего трафика. Эти смежные объекты, последующие строительные работы и возросший трафик суммарно увеличат антропогенное воздействие на воды залива, грунт и грунтовые воды.

ПРОЕКТЫ АБР

Проект железной дороги Север-Юг (2011)

20 июля 2011 года Азиатский банк развития подписал с Туркменистаном \$125-миллионное соглашение на финансирование части затрат по строительству 934-км северо-южной железнодорожной линии (см. в Приложении 4 карту северо-южной железной дороги), которая соединит казахстанский Узень с иранским городом Горган через Туркменистан. Строительство железной дороги является совместным проектом правительства Республики Казахстан, Туркменистана и Ирана при финансовой поддержке Исламского банка развития (ИБР), АБР и правительства Беларуси.⁷⁶

АБР финансирует только оснащение железной дороги системами сигнализации, связи, безопасности и технического обслуживания, а

⁷⁵ Программа ЕС ТРАСЕКА в Центральной Азии (декабрь 2010г.).

⁷⁶ АБР (2011г.). Отчет об экологической оценке. *Туркменистан: предлагаемый проект по северо-южной железной дороге.*

также обеспечение электроснабжения между станциями Берекет и Бужун в Туркменистане. АБР и Белоруссия совместно профинансировали энергетическую и телекоммуникационную инфраструктуру между казахстанской границей и станцией Берекет, которая соединяет линию Север-Юг с действующей железнодорожной веткой между Туркменбаши и Ашхабадом. Сегмент железной дороги от станции Берекет в южном направлении до иранского города Горган будет построен средствами Исламского банка развития.

После завершения строительства северо-южная железная дорога соединит транспортные системы России, Казахстана и Туркменистана с Ираном и далее с Индией. Она также обеспечит перевозки нефтепродуктов, сельскохозяйственной продукции и других сыпучих грузов в порты Персидского залива.⁷⁷ Журнал инженерных новостей *ENR* сообщает, что железнодорожная линия Север-Юг сократит на 600 км общее расстояние, преодолеваемое экспортными поставками Казахстана и Туркменистана до иранских портов, а также облегчит транспортировку казахстанской и туркменской нефти, туркменского хлопка и зерна в страны Персидского залива и на мировые рынки. Железная дорога, которая является критически важным звеном поддерживаемого программой ЦАРЭС торгового коридора Север-Юг, рассчитана на годовой объем грузоперевозок от 12 до 13 млн. тонн наливных грузов.⁷⁸ Казахстан и Туркменистан уже завершили прокладку своих участков железной дороги; ожидаемый срок завершения иранского 70-км участка — конец 2012 года.⁷⁹

⁷⁷ АБР (2011). Проект по северо-южной железной дороге. *Информационный документ о проекте.*

⁷⁸ Льюис С./Lewis, S. (28 сентября 2011г.). Железнодорожное сообщение в Центральной Азии изменит направление экспортных маршрутов. *Журнал инженерных новостей(ENR).*

⁷⁹ Международный новостной портал. (16 мая 2012г.). Разработчики проекта по железной дороге из Центральной Азии в Иран создают трехсторонний комитет. *Новостной портал Казахстана.*

Экологическая и социальная оценка финансируемого АБР сегмента железной дороги выявила незначительное негативное воздействие проекта в силу его расположения в малонаселенной и преимущественно пустынной местности. Однако с ростом грузовых перевозок линии электропередач железной дороги могут негативно повлиять на редкие виды птиц, или разлив нефти может загрязнить редкие озера вдоль нескольких участков новой железной дороги в районе Текеджик-Бийнекурск.⁸⁰

Несмотря на проведенную АБР предварительную экологическую оценку, комплексная социально-экологическая оценка всего проекта по железной дороге выполнена, однако, не была. Более того, оценки возможных социальных и экологических последствий строительства ее южных участков, которое не входит в сферу компетенций АБР, возможно, не были проведены в соответствии с общепризнанными лучшими практиками и поэтому могут не учитывать потенциально серьезные проблемы.

Газопровод ТАПИ (Туркменистан - Афганистан - Пакистан - Индия) (потенциальная инвестиция АБР)

3 мая 2012 года подконтрольная государству индийская газовая компания «GAIL», государственный концерн «Туркменгаз» и пакистанская частная компания «Inter State Gas System» подписали долгожданное соглашение о купле-продаже газа, предусматривающее поставки туркменского природного газа в Индию и, в меньшей степени, в Пакистан и Афганистан в объеме 90 млн. куб.м. в сутки.⁸¹ Хотя газопровод до сих пор не финансируется и все еще нуждается в инвесторах, это соглашение является знаковым событием для Азиатского банка развития, который продвигает проект ТАПИ путем бурных переговоров в

⁸⁰ Там же, 77

⁸¹ Азиатский банк развития (23 мая 2012г.). *Исторические соглашения приближают к реальности долгожданный нефтепровод в странах ТАПИ.*

сохраняющем нестабильность Афганистане. С подписанием соглашения о купле-продаже газа и его одобрением всеми заинтересованными сторонами, вполне вероятно, что Азиатский банк развития сохранит ведущую роль в поиске международных инвесторов для строительства газопровода протяженностью 1735 км.

Проекты ИБР

Исламский банк развития (ИБР), относительно молодая МФИ, осуществил уже несколько инвестиций в Центральной Азии и Каспийском регионе. ИБР регулируется правилами и инвестиционной философией, которая отличается от философии других международных финансовых организаций тем, что подчиняется законам шариата. Соблюдение законов шариата главным образом означает, что: i) банку запрещается получать *проценты* от займов, продаж и других финансовых операций, и, следовательно, он не предоставляет традиционных займов и не заимствует их на международных рынках; ii) ИБР производит инвестиции исключительно в свои страны-члены, а также на благо *уммы* (исламских стран), а государствам-нечленам он оказывает финансовую помощь только в сфере образования и в наращивании потенциала; iii) Банк в равной степени разделяет с клиентами инвестиционные риски и прибыли. Таким образом, инвестиции ИБР больше похожи на инвестиции в акционерный капитал, чем на кредиты.

Соблюдение ИБР принципов *шариата* может уменьшить экономические риски и долгосрочное долговое бремя для его клиентов, т.к. риски между инвестором и клиентом распределяются более равномерно. С другой стороны, акционеры ИБР и ограниченный географический охват смогли защитить банк от политических решений и активной правозащитной деятельности, которые способствовали созданию и оформлению стандартов по обеспечению безопасности, подотчетности и прозрачности в других МФИ. В ИБР применяется политика и ряд руководящих

принципов по борьбе с коррупцией и лишению прав, но нет доступа к информации и таких обязательных процедур подотчетности, как механизмы рассмотрения жалоб от населения, пострадавшего от проекта. В ИБР также нет социальной и экологической политики.⁸²

Сегодняшние инвестиционные приоритеты ИБР делятся на три категории: энергетика и транспорт, развитие частного сектора и человеческое развитие, куда входят главным образом инвестиции в здравоохранение и образование.⁸³ В Каспийском регионе ИБР осуществляет капиталовложения преимущественно в Азербайджан, Иран, Казахстан и Туркменистан, зачастую в партнерстве с другими МФИ, такими как Азиатский банк развития.

Проект по северо-южной железной дороге (участок Берекет – Горган) (2010)

По подписанному с Туркменистаном соглашению, ИБР сделал инвестицию на размере 371 млн. долларов в строительство 257-км участка железной дороги от станции Берекет на востоке Туркменистана до иранской государственной границы и далее до иранского города Горган.⁸⁴ Южная часть дороги проходит по более густонаселенным районам, прилегающим к туркмено-иранской границе.

Особое внимание ИБР к энергетическому сектору и транспортному обслуживанию энергетического сектора, на долю которых приходится 25% текущих траншей, тесно увязывает его инвестиционные цели с приоритетами АБР. И как результат этого, сотрудничество двух банков в финансировании различных участков железной дороги Север-Юг. Но из-за принципиальных различий в подходе и структуре два банка не могли совместно финансировать этот проект, каждому из них пришлось заключить отдельные соглашения с

Туркменистаном. Инвестиционные принципы ИБР не совместимы с долговым финансированием. У ИБР также нет социальной и экологической политики, чтобы соответствовать уровню стандартов, принятых АБР. Что касается европейских и североамериканских акционеров АБР, то, скорее всего, они были бы против финансирования железной дороги в Иране, строительство которой, вероятно, будет поручено иранскими подрядчиками. Как следствие, ИБР и АБР разделили железную дорогу на отдельно финансируемые участки для того, чтобы оба банка могли участвовать в проекте.

РЕГИОНАЛЬНОЕ РАЗВИТИЕ

Успех экономического развития в бассейне Каспийского моря не сопровождается успехом в сфере политического сотрудничества. Пять Прикаспийских государств не могут договориться о размежевании Каспия. В основе разногласия лежит притязание Ирана на 20% моря или совладение ресурсами Каспия, тогда как другие государства настаивают на делимитации границы по береговой линии.⁸⁵ В связи с отсутствием согласия между указанными государствами, любое крупное трансграничное строительство в этом регионе проблематично, о чем явственно свидетельствуют возражения России и Ирана против строительства Транскаспийского трубопровода по перекачке газа из Центральной Азии в Европу. Неразрешенный спор о делимитации особенно обостряется в тех случаях, когда геологоразведочные работы приближаются к спорным территориям.

⁸² Исламский банк развития (2012г). *37-ой Годовой Отчет*. Исламский банк развития.

⁸³ Там же.

⁸⁴ Там же, 83.

⁸⁵ О'Нейл/О'Neil с соавт. (2011г.). *Национальная безопасность и углеводороды Каспийского бассейна*. Международная Ассоциация Энергоэкономики.

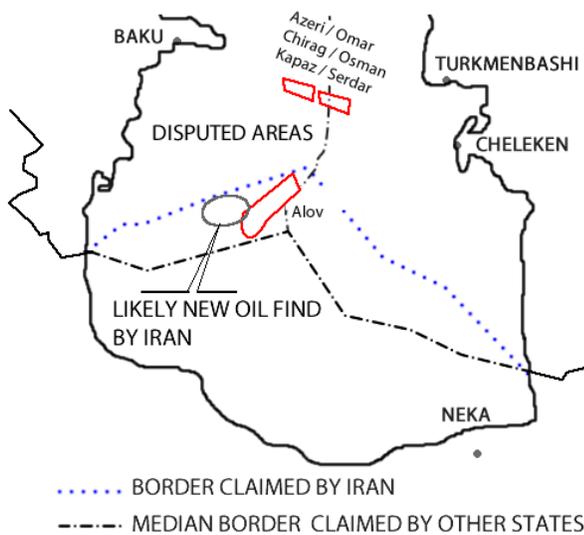


Рис. 2: Участки границ и нефтяных месторождений, ставшие предметом спора между Азербайджаном, Туркменистаном и Ираном^{85,87,88}

Напряженность между Азербайджаном и Ираном вспыхнула из-за поисковых работ вдоль спорной границы Каспия. Кроме этого, Туркменистан и Азербайджан оспаривают принадлежность нефтяного месторождения Кяпаз (по туркменской топонимике — Сердар), расположенного по обе стороны морской границы двух государств. Открытие Ираном нового нефтяного месторождения в мае 2012 года, первого за более чем столетие,⁸⁶ может еще больше осложнить отношения с Азербайджаном. Аналитики подозревают, что нефть обнаружена на спорном участке территории.^{87,88}

В условиях обострения напряженности вокруг вопроса размежевания Каспийского моря,

⁸⁶ Дая Л.Н./Daya, L. N. (20 мая 2012г.). Иран находит свою первую за более чем столетие нефть в Каспийском море. *Bloomberg*.

⁸⁷ Техасский университет в Остине (дата не указана). *Карта: Перспективы энергетики на южном побережье Каспия*. Карта опирается на общедоступные карты Каспийского моря, предоставленные Техасским университетом в Остине.

⁸⁸ Кучера Дж./Kucera, J. (19 июня 2012г.) Новое нефтяное месторождение Ирана может оказаться в территориальных водах Азербайджана.

Азербайджан, Казахстан и Туркменистан наращивают силы своих военно-морских флотов. В мае 2012 года Азербайджан, а затем в августе Туркменистан, провели военные учения на Каспийском море с целью отработки действий по отражению нападения условного государства-агрессора, а не террористических групп, как это обычно представлялось ранее.⁸⁹

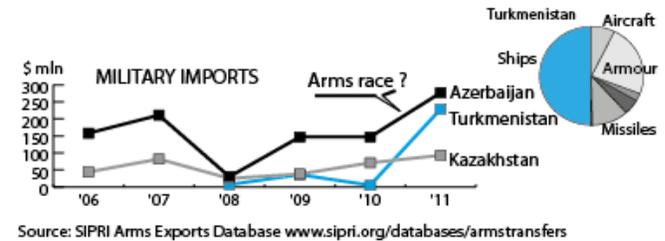


Рис. 3: Военный импорт в страны Каспийского региона растет с 2008г.⁹⁰

Несмотря на такую политическую неопределенность, нефтеэкспортеры и МФИ продолжают расширять торговые пути вокруг Каспия, реализуя проекты строительства авто- и железных дорог и подготавливая береговые объекты (верфи, терминалы, порты и суда) для обеспечения своих прибылей от предстоящего бума в экспорте нефти. Хотя МФИ помогают заложить основу для крупномасштабных разработок нефтяных и газовых месторождений в Каспийском море, они при этом могут непреднамеренно содействовать усилению ресурсной гонки, которая способна активизировать нерешенные в регионе разногласия.

Помимо этого, качество государственного управления в Прикаспийских государствах продолжает вызывать озабоченность. Туркменистан по-прежнему аккумулирует свои углеводородные доходы в непрозрачных структурах национального благосостояния,

⁸⁹ Валиев А. Военные учения Азербайджана в Каспийском море: кто мишень?

⁹⁰ Стокгольмский международный институт исследования проблем мира (2012г.). База данных по импорту оружия в Туркменистан, Казахстан и Азербайджан с 2005 по 2011гг.

тщательно контролируемых высшим руководством страны.⁹¹

В соседнем Казахстане, несмотря на своевременное принятие Инициативы по обеспечению прозрачности в добывающих отраслях (ИПДО),⁹² большая часть экономики, включая нефтегазовый сектор, управляется через фонд национального благосостояния «Самрук-Казына», который до декабря 2011 года возглавлял зять президента страны Тимур Кулибаев.⁹³

6 декабря 2011 года областной нефтяной город Жанаозен повергся в состояние хаоса из-за примененного полицией оружия при подавлении бастующих нефтяников и граждан, чьи протесты превратились в бунт.^{94,95} За расправой в Жанаозене последовала семимесячная забастовка нефтяников госпредприятия «Узеньмунайгаз», требующих увеличения зарплаты, которая закончилась принятием репрессивных мер со стороны правительства: организаторы забастовок подверглись преследованию, сотни работников предприятия были уволены за участие в забастовках, юристам, помогавшим

⁹¹ К таким структурам относится Государственное агентство по управлению и использованию углеводородных ресурсов при президенте Туркменистана, квазисуверенный фонд благосостояния. *Crude Accountability*. (октябрь 2011 года). *Личный карман президента (Бердымухамедова): нефть, газ и закон*.

⁹² Инициатива по обеспечению прозрачности в добывающих отраслях является механизмом общественного, аудиторского контроля потоков доходов от добычи минеральных ресурсов и углеводородов между разработчиками и государством, а также национальными и субнациональными правительствами. ИПДО направлена на сокращение масштабов коррупции, но ограничена частью цепочки формирования стоимости в добывающих отраслях.

⁹³ Оверленд К.Ф./ Øverland, K. F. (август 2012г.). Энергетические элиты в Центральной Азии: Казахстане Туркменистане и Узбекистане. *Рабочие материалы RussCasp*.

⁹⁴ Лиллис Дж./Lillis, J. (17 декабря 2011г.). *Казахстан: чрезвычайное положение введено в мятежный город нефтяников*.

⁹⁵ Горст И./Gorst, I. (17 декабря 2011г.). *Чрезвычайное положение после казахстанских столкновений*.

бастующим, назначены судебные наказания.⁹⁶ Неумелые действия правительства Казахстана во время забастовок, которые привели к эскалации насилия, унесшего, как минимум, двенадцать жизней, свидетельствует о его неспособности ответственно руководить страной и справедливо управлять ее богатством. То, как безответственные компании, подобные Узеньмунайгаз, поступили с требованиями профсоюза, указывает на явное отсутствие подотчетности в государственных добывающих компаниях. Проекты МФИ по инвестированию объектов, связанных с добычей углеводородов, вероятно, и дальше будут повышать возможности этих безответственных компаний.

Такие инвестиции подрывают обязательства МФИ, взятые ими по результатам Обзора добывающей промышленности,⁹⁷ подготовившего общие рекомендации, которым согласились следовать Группа организаций Всемирного банка и региональные банки. Обзор предусматривал финансовую помощь проектам в добывающей промышленности на следующих предварительных условиях:

1. Прозрачность источников доходов;
2. Заслуживающие доверия обязательства по улучшению управления и стремление к снижению уровня бедности;
3. Уважение к запретным зонам или экологически и социально уязвимым территориям;

⁹⁶ Human Rights Watch/Страж прав человека. (17 декабря 2011г.). Казахстан: расследование насилия в богатом нефтью западном регионе.

⁹⁷ В Обзоре добывающей промышленности (ОДП) была дана оценка воздействию проектов добывающих отраслей, финансируемых Группой организаций Всемирного банка, и предложены меры по смягчению негативных последствий таких проектов. Последовавшие за Обзором изменения повлияли на другие международные финансовые организации посредством общих политик и практик. Для краткого ознакомления с ОДП и его влиянием на Банк, см.: (www.halifaxinitiative.org/updir/IssueBrief-EIR.pdf).

Взятые Банком обязательства в ответ на Обзор, см.: (http://siteresources.worldbank.org/INTOGMC/Resources/eirc_hairmanssummary.pdf).

4. Отсутствие конфликта или высокого риска конфликта;

Однако инвестиции в Каспийском регионе, по всей видимости, просто приняли к сведению вышеперечисленные условия, а некоторые из них даже нарушили. Казахстан мало продвинулся в улучшении управления, и его репутация была запятнана событиями в Жанаозене. Точно также и Туркменистан остается одним из самых авторитарных режимов в мире, занимая третье место с конца по индексу демократии в рейтинге аналитического отдела британского журнала "The Economist".⁹⁸

Несмотря на отсутствие соглашения между Прикаспийскими государствами о делимитации границ Каспия, они все же приблизились к согласию в вопросах защиты окружающей среды. В 2011 году пять Прикаспийских государств подписали важный Протокол о региональной готовности, реагировании и сотрудничестве в случае инцидентов, вызывающих загрязнение нефтью. Протокол, который является одним из четырех предусмотренных Тегеранской Конвенцией, будет юридически обязывать все государства разрабатывать меры по предотвращению и совместному реагированию на такие чрезвычайные экологические ситуации, как разливы нефти.⁹⁹

Это та область, где МФИ могут быть более активными в сфере охраны окружающей среды. В октябре 2011 года ЕБРР и Казахстан подписали меморандум о взаимопонимании для сотрудничества по предотвращению нефтяных разливов и механизмам реагирования на

⁹⁸ Аналитический отдел британского журнала "The Economist". Индекс демократии стран мира за 2011 год: Демократия под стрессом. Аналитический отдел журнала «The Economist».

⁹⁹ Вебсайт Тегеранской Конвенции. (12 августа 2011г.) Протокол о региональной готовности, реагировании и сотрудничестве в случае инцидентов, вызывающих загрязнение нефтью. *Тегеранская Конвенция*.

чрезвычайные ситуации,¹⁰⁰ хотя ЕБРР еще должен профинансировать проект, предназначенный для этой цели. Всемирный банк и МФК внесли положения об устранении рисков разливов нефти; например, они поддержали принцип «нулевого сброса» с морских судов в рамках финансируемых ими проектов.¹⁰¹ Тем не менее, по сравнению с масштабами инвестиций МФИ в содействие развитию и торговле углеводородами, их помощь Казахстану в борьбе с разливами нефти была недостаточной, если сопоставить ее с рисками, которые представляют нефтяные проекты и которые МФИ до сих пор допускали. В Туркменистане не только экологические проекты, но и более традиционные проекты были скромными, по сравнению с единственной потенциальной инвестицией в порт Туркменбаши и верфь. Например, с 2005 года инвестирование ЕБРР в туркменский малый и средний бизнес составило всего около 16 млн. долларов, небольшую долю типичной стоимости углеводородного проекта в этом регионе.¹⁰² Текущее финансирование МФИ инфраструктурных проектов, похоже, проложило путь для более значительных и экологически чувствительных проектов, таким как строительство Транскаспийского газопровода или развитие таких будущих месторождений, как *Курмангазы* и *Нурсултан*.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Инвестиции, осуществляемые в Каспийском регионе такими международными финансовыми институтами, как Всемирный банк, МФК, ЕБРР, АБР и ИБР способствуют

¹⁰⁰ ЕБРР. (25 октября 2011). ЕБРР и Казахстан поддерживают экстренное реагирование при чрезвычайных ситуациях в нефтегазовых операциях, *пресс-релиз ЕБРР*.

¹⁰¹ Всемирный банк (2011г.). *Порт Туркменбаши*. Всемирный банк. «...Приобретение оборудования для ликвидации разливов нефти, судов-сборщиков нефтесодержащих и сточных вод, а также услуг консультантов для получения международной сертификации безопасности порта и судов.»

¹⁰² Список финансируемых ЕБРР проектов в Туркменистане доступен из сайта ЕБРР в разделе «Проекты». www.ebrd.com/saf/search.html?type=article&country=Turkmenistan

стремлению Казахстана и Туркменистана к экспорту своего углеводородного сырья. Их инвестиции также отвечают стратегической заинтересованности Европейского союза в надежном электроснабжении и торговых коридорах. Наконец, финансовая поддержка МФИ инфраструктурного развития сопровождается более широкой программой ЦАРЭС, которая направлена на интеграцию рынков всех стран Центральной Азии.

Проектами МФИ, которые с высокой вероятностью будут отнесены к категории социально и экологически уязвимых, являются: третья фаза развития порта Сартас, разработка нефтепровода Ескене-Курык для Кашаганской нефти, а также порт Курых и его нефтяной терминал. После завершения этих объектов в 2016 году они сыграют решающую роль в таких более масштабных проектах, как строительство Транскаспийского нефтепровода.

МФИ, вероятно, продолжат поддерживать клиентов, которых они финансировали ранее. Поэтому в будущем возможны дополнительные вложения в Баутино, Сартас, Туркменбаши и Курык. Порты Сартас и Баутино могли быть построены стратегически с целью обслуживания нефтяного месторождения Курмангазы, которое считают третьим по величине месторождением нефти в Каспийском море.

В Туркменистане строительство восточно-западного трубопровода для транспортировки природного газа месторождения Южный Иолотань, а также ранее проведенные технико-экономические обоснования строительства трубопровода ТАПИ заслуживают внимания экологов и правозащитников. Ожидаемая страновая стратегия АБР может предоставить возможность для выдвижения проблемы устойчивого развития.

Тем не менее, неясно, почему МФИ помогают странам с минеральными ресурсами финансировать добычу и экспорт минеральных ресурсов. В отличие от других развивающихся стран Центральной Азии, богатые углеводородами Туркменистан и Казахстан не сильно зависят от помощи МФИ в

финансировании своих инфраструктурных проектов. Следовательно, у МФИ имеются слабые обоснования своего инвестирования в связанную с каспийской нефтью инфраструктуру (порты, предприятия и базы обеспечения флота). До сих пор нефтегазовые компании были в состоянии сами инвестировать в свои базы обеспечения и обслуживания. Более того, национальные правительства, как оказалось, способны тратить собственные средства и привлекать такие транснациональные корпоративные гиганты, как LG и Hyundai к инвестированию в многомиллионные нефтегазовые проекты. Национальные правительства, совершенно независимые от финансирования МФИ, опираются на свои значительные доходы от добычи углеводородов в финансировании портов, производственно-логистических узлов – целых прибрежных городов на Каспии.

Также эти правительства не продемонстрировали ответственности и подотчетности. Как видно на примере развития Карачаганакского нефтегазоконденсатного месторождения и порта Сартас, государство согласно нарушать правила для реализации своих экономических планов (например, потребовать возврата участков земли из защищаемых природных территорий) Общественные слушания по порту Туркменбаши, морской базы «Аташ» и порту Сартас показали, что консультации с общественностью служат лишь оправданием для уже запланированных проектов, и жители могут быть обмануты и оставлены без права регресса в случае невыполнения спонсорами проекта своих обещаний. Участие МФИ в таких проектах не всегда существенно меняет дело, если к этому не прилагают усилия правительства государств-собственников недр.

МФИ сыграли важную роль в создании инфраструктуры и торговых путей, которые делают возможной полномасштабную разработку каспийских ресурсов. Своим финансированием строительства дорог, портов и железных дорог, МФИ содействовали транспортировке каспийской нефти и газа в

Европу и Азию. Беспрецедентный масштаб нефтедобычи будет сопровождаться очень высоким риском загрязнения нефтью окружающей среды и угрозами для исчезающих биологических видов, не говоря уже о риске конфронтации из-за ресурсных споров. Кроме того, усиливая контролируемый государством углеводородный сектор и смежные отрасли, МФИ сосредоточили еще больше экономической и политической власти в руках авторитарных элит. Поскольку известно, что сконцентрированная и бесконтрольная власть редко приводит к инклюзивному экономическому развитию и демократическому обществу, возможно, МФИ ослабляют, прежде всего, свои главные миссии по сокращению уровня бедности и содействию переходу стран Центральной Азии к рыночной экономике.

РЕКОМЕНДАЦИИ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ФИНАНСОВЫХ ИНСТИТУТОВ

А Воздержаться от контролируемых государством ресурсных проектов

МФИ должны воздерживаться от инвестиций в подконтрольные государству проекты по освоению природных ресурсов в Каспийском регионе, учитывая нерешенные вопросы управления: элитную узурпацию, слабую прозрачность и политическую напряженность, вызванную ресурсодобычей. МФИ должны пересмотреть играемую ими роль в Каспийском бассейне в свете своих первоначальных миссий и содействовать диверсификации целевых экономик для ухода от ресурсной зависимости.

МФИ должны в равной степени воздерживаться и от проектов, связанных с развитием или одобрением развития спорных ресурсов.

Продвигаясь вперед, каждая следующая страновая стратегия МФИ должна прочно опираться на внешние оценки влияния международного финансового института на сокращение бедности и переход страны к рыночной экономике.

Оценки институциональных рисков в области прав человека

Во-вторых, в свете событий в Жанаозене, МФИ должны выдвинуть на передний план вопросы прав человека в своем взаимодействии с клиентами государственного и частного секторов. Требование соблюдения Добровольных принципов по безопасности и правам человека может стать отправной точкой такого взаимодействия.

Кроме того, ЕБРР должен рассмотреть вопрос о создании активного управления и оценок рисков в области прав человека, до того как Банк примет обязательства по финансированию проекта. Механизму подачи и рассмотрения жалоб по проектам ЕБРР может быть выдан мандат на проведение оценки рисков для прав человека, а также рекомендованы способы устранения системных рисков, схожие с ролью советника/омбудсмана по контролю за соблюдением правил и процедур МФК.

МФИ выиграли бы от установления тесных рабочих отношений с аппаратом омбудсмана Казахстана и активного содействия Туркменистану в создании подлинного института омбудсмана.

Избегать уязвимых районов и увеличивать помощь в подготовке к стихийным бедствиям

Следует полностью избегать проектов, несущих долгосрочные риски для охраняемых территорий, т.к. у МФИ нет средства подтверждения рациональности управления проектом после его завершения. Чтобы сбалансировать растущие риски загрязнения окружающей среды в регионе Каспийского моря, международные финансовые институты должны увеличить помощь правительствам в наращивании человеческого и технического потенциала в области охраны окружающей среды и в уменьшении риска бедствий.

Исламскому банку развития принять политику и процедуры по обеспечению безопасности

Исламский банк развития должен срочно принять политики по экологической и социальной безопасности, улучшить доступ к

информации и создать механизм подачи и рассмотрения жалоб в соответствии со стандартами современного, ориентированного на развитие финансового института. Отсутствие в ИБР политик по безопасности дает дополнительный повод для беспокойства странам, в которых ограничены другие пути возмещения причиненного ущерба.

В самом деле, Исламский банк развития выиграет от принятия политики по управлению и безопасности, потому что его философия более справедливого распределения рисков толкает банк к действиям по принятию на себя существенных обязательств.

РЕКОМЕНДАЦИИ ДЛЯ ОРГАНИЗАЦИЙ ГРАЖДАНСКОГО ОБЩЕСТВА

Взять на себя инициативу в процессах одобрения

Сохраняя недоверчивость к консультативным и разрешительным функциям государства, организациям гражданского общества следует рассмотреть возможность организации своих

собственных общественных слушаний с приглашением к участию спонсоров и инвесторов проектов.

Защищающие общественные интересы организации выиграют от активного сотрудничества с Исламским банком развития, побуждая его к принятию современных экологических и социальных политик и процедур.

Объединяться с более крупными союзниками

Местные заинтересованные группы общественности зачастую действуют изолированно, что уменьшает масштаб их охвата и влияния. Некоторые межправительственные организации, такие как ООН, имеют схожие проблемы с независимыми группами. Достижение более тесных партнерских отношений с крупными институтами в совместной деятельности по защите общественных интересов и установлению фактов может усилить голос местных активистов.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1: Карта ЮНЕП особо охраняемых природных территорий в бассейне Каспийского моря



Источник: ЮНЕП/ГРИД-Арендал. *Важные графические данные по Каспийскому региону 2: возможности, стремления и вызовы*, 2012, см: www.grida.no/graphicslib/detail/00-protected-areas-03-new_98c7#

Приложение 2: Резюме общественных консультаций по проекту порта Сартас-Тениз, август 2011г.

Заданные общественностью вопросы, вызывающие ее обеспокоенность	Ответы государства/компании на обеспокоенность общественности	Замечания по ключевым моментам
Дноуглубительные и строительные работы	Не будет необходимости в переселении. Будет построен новый поселок для рабочих.	
Долговременное воздействие на окружающую среду.	<p>Ожидается лишь умеренное и локальное воздействие дноуглубительных и строительных работ, и оно будет смягчено.</p> <p>В проект войдет обработка сточных вод и утилизация отходов с судов, и последствия от переработки отходов могут быть предсказуемо управляемы.</p>	<p>Этот ответ/подход к управлению рисками исключает или преуменьшает такие накапливаемые годами экологические и социальные риски, как движение морских судов или береговые источники загрязнения. Такое видение не учитывает еще и непредвиденные риски, например, от разливов нефти и их влияние за пределами непосредственной территории проекта, как например, воздействие на близлежащий Бузачинский заповедник. Определенная МФК экологическая категория "В" для этого проекта не в полной мере отражает все риски, к которым приведет ее инвестиция.</p>
Государственным приоритетам и интересам компании, похоже, удавалось в прошлом обходить политику экологической безопасности.		Этот факт предполагает, что дополнительное внимание к надлежащим процедурам МФК и ее применению своих стандартов будет оправданным.
Рабочие места для местных работников и совместное пользование выгодами	Компания заключила меморандум о взаимопонимании с аулом Таушык, чтобы начать трудоустраивать местных работников. Будет установлена схема совместного пользования выгодами, такая как помощь в строительстве жилья.	МФК должна убедиться в том, что местные жители на самом деле имеют возможность трудоустроиться. МФК должна способствовать практике обязательных соглашений между компанией, государством и сообществом по схемам совместного пользования выгодами.
Чрезвычайная помощь: консультации рассматривают только текущие вопросы (жилье, склады). Компания не обращается к угрозам перекачки топлива, т.к. последующих фазах проекта порт Сартас берет на себя хранение и перекачку топлива в резервуары для судов в последующих	Указаны силы и средства порта и флота по ликвидации аварийных разливов нефти.	МФК должна обеспечить наличие не только планов ликвидации аварии, но и мощностей, прежде чем могут быть начаты операции с отходами и перегрузке топлива.

<p>фазах.¹⁰³</p>		
<p>Убедилась ли МФК сама в широкой поддержке сообщества, как предписано в ее политике? Отражает ли эта поддержка риски и выгоды только первой фазы проекта?</p>		<p>Крайне важно, чтобы МФК обеспечила широкую поддержку сообщества для запуска следующих фаз проекта, которые представляют опасность для здоровья и окружающей среды.</p>

¹⁰³ Топливное хранилище, завод по переработке отходов, завод железобетонных конструкций и другие заводы запланированы начиная с 2013-214гг. Бутырина, 2010г.

Приложение 3: Опции транспортировки нефти— прогнозируемые портовые мощности на 2015г.



Источник: Транспортный коридор Кавказа для нефти и нефтепродуктов, Всемирный банк, декабрь 2008г.
<http://siteresources.worldbank.org/EXTRAILWAYS/Resources/CaucasusTransportCorridorDec08.pdf>

Приложение 4: Прогнозные показатели перевозки грузов через порты Каспийского бассейна на период 2009 - 2018гг.

Порты	2009		2012		2018	
	мощность	факт.нагрузка	мощность	факт.нагрузка	мощность	факт.нагрузка
Казахстан	16,5	13,3	18,8	18	41,7	
Актау	14	11,4	15,8	15,5	15,7	11
<i>Только нефть</i>	11,5	9,2	12,9	2,5	2,9	6
Курык	-	-	-	-	23	20
Баутино	2,5	1,9		3	2,5	3
Россия	17	10,37	37	23,	37	27
Астрахань	6	5,2	7	7	7	7
Махачкала	10	-	15	-	15	10
Оля	1	0,17	15	8,2	15	10
Туркменистан	10,6	5	18,4	17	21	20,5
Туркбаши	7	5		9	8,5	9
Аладжа	2,4	-	5,9	5,5	7	6,5
Окарем	1,2	-	3,5	3	5	5
Азербайджан	34	6,8	42	34	42	39
Баку	8	5,3	10	7,3	10	9
Дубенди	-	-	12	1,5	12	6,7
Сангачал	-	-	10	-20	20	20
Иран	17	13,2	32	26,5	46	38
Амирабад	5	2	8	8	20	17
Анзали	5	5	7	7	9	9
Ноушахр	1,5	1,2	2	2	2	2
Нека	?	5,5	5	15	9,5	15

Источник: Кассым ТЛЕПОВ, начальник управления водного транспорта, министерство транспорта и связи, интервью в казахстанской газете «Панорама». Текст доступен из сайта:
http://panorama.kz/index.php?option=com_content&task=view&id=9727

Приложение 5: Карта железной дороги Север-Юг, Узень (Казахстан) – Берекет (Иран)



Источник: Kazlogistics, официальный единый портал логистики Казахстана. Оригинальная карта на русском языке. www.kazlogistics.kz/en/zd/map

СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

Азиатский банк развития. (13 января 2009г.). *Рамочное соглашение о финансировании: многотраншевый механизм финансирования*. Получено из сайта Азиатского банка развития: www2.adb.org/Documents/Framework-Financing-Agreements/KAZ/41121/41121-01-kaz-ffa.pdf

Азиатский банк развития (2011). Отчет об экологической оценке. *Туркменистан: предлагаемый проект по северо-южной железной дороге*. Получено 6 сентября 2012г. из сайта <http://www.adb.org/sites/default/files/linked-docs/43441-01-tkm-ieeab.pdf>

Азиатский банк развития. (февраль 2011г.). *Проект по северо-южной железной дороге*. Получено 4 октября 2012г. из сайта Азиатского банка развития: www.adb.org/projects/documents/north-south-railway-project-rrp

Азиатский банк развития. (15 марта 2011г.). *Туркменистан получает свой первый заем от АБР для регионального железнодорожного сообщения*. Получено 4 октября 2012г. из сайта Азиатского банка развития: www.adb.org/news/turkmenistan-gets-first-adb-loan-regional-rail-link

Азиатский банк развития. (23 мая 2012г.). *Исторические соглашения приближают к реальности долгожданный нефтепровод в странах ТАПИ*. Получено 4 октября 2012г. из сайта Азиатского банка развития: www.adb.org/news/historic-agreements-bring-long-awaited-tapi-pipeline-closer-reality

Азиатский банк развития (август, 2012). *Казахстан: страновая стратегия партнерства на 2012–2016гг*. Получено 4 октября 2012г. из сайта Азиатского банка развития: www.adb.org/documents/kazakhstan-country-partnership-strategy-2012-2016

Азиатский банк развития. (8 июня 2012г.). *МПФР Центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества: Коридор 2 (участки автодороги Мангистауской области) Инвестиционная программа—Проект 1*. Получено 4 октября 2012г. из сайта Азиатского банка развития:

www.adb.org/projects/documents/mff-carec-corridor-2-mangystau-oblast-sections-investment-program-project-1-pp

Центр информации о банках. (дата не указана). *Казахстан: добывающие отрасли*. Получено 4 октября 2012г. из сайта Центра информации о банках: www.bicusa.org/en/Region.KeyIssues.6.aspx

Бутырина Е. (23 июля 2010г.). Реализация государственных и региональных программ и обеспечение приоритетов при развитии грузоперевозок через морские порты являются основными задачами развития морской портовой инфраструктуры в долгосрочной перспективе. *Казахстанская еженедельная газета «Панорама»*. Алматы. Получено в феврале 2011, 2012 из сайта: www.panorama.kz/index.php?option=com_content&task=view&id=9727

Каспий Цемент. (дата не указана). *Гейдельберг Каспий Цемент в Казахстане*. Получено 3 октября 2012г. из сайта Каспий Цемент, Гейдельберг Цемент Групп: www.heidelbergcement.com/kz/en/country/cement/caspi_cement/index.htm

Caspian Offshore Construction. (дата не указана). *Эксплуатация и техническое обслуживание морского флота*. Получено 3 октября 2012г. из сайта Caspian Offshore Construction: www.coc.kz/en/229-operation_and_maintenance_of_marine_fleet.html

CaspiEcology LLP. (2005г.). *Краткое содержание ОВОС морской базы «Аташ»*. Получено 3 октября 2012г. из сайта Европейского банка реконструкции и развития: www.ebrd.com/english/pages/project/eia/36384e.pdf

Crude Accountability. (октябрь 2011г.). *Личный карман президента (Бердымухамедова): нефть, газ и закон*. Получено из сайта Crude Accountability: www.crudeaccountability.org/en/uploads/File/turkmenistan/Private%20pocket_EN.pdf

Дая Л.Н./Daya, L. N. (2012, May 20). Иран находит свою первую за более чем столетие нефть в Каспийском море. *Bloomberg*. www.bloomberg.com/news/2012-05-20/iran-finds-first-caspian-sea-oilfield-in-104-years-fars-reports.html

DevEx.(2011). Туркменистан: Социально-экологическая экспертиза проекта ЕБРР. Вебсайт DevEx (раздел «Работы»). Получено в ноябре 2011г из сайта: www.devex.com/en/jobs/turkmenistan-turkmenbashi-shipyard-project

Dragon Oil (дата не указана), О нас. Вебсайт Корпорации: Получено 1 октября 2012г. из сайта Dragon Oil: www.dragonoil.com/About_Us/Default.aspx?id=4

Исткомтранс. (дата не указана). «Клиенты и партнеры». Получено из сайта Исткомтранс: www.ect.kz/about/clients-partners/

Исткомтранс. (август 2010г.) Корпоративная презентация ТОО Исткомтранс. Получено 4 октября 2012г. из сайта ТОО Исткомтранс: www.ect.kz/en/present.php?iframe

Аналитический отдел британского журнала “The Economist”. 2011г. Индекс демократии стран мира за 2011 год: Демократия под стрессом. Аналитический отдел “The Economist”. Получено 1 сентября 2012г. из сайта: www.sida.se/Global/About%20Sida/S%C3%A5%20arbetar%20vi/EIU_Democracy_Index_Dec2011.pdf

Правительство Республики Казахстан в США. (дата отсутствует). Энергетический сектор: углеводороды. Получено 3 октября 2012г. из сайта Посольства Казахстана в США: www.kazakhembus.com/page/energy-sector

Европейский банк реконструкции и развития. (дата отсутствует). Проекты - Туркменистан. Получено 4 октября 2012г. из сайта Европейского банка реконструкции и развития: www.ebrd.com/saf/search.html?type=article&country=Turkmenistan

Европейский банк реконструкции и развития. (18 декабря 1997г.). Инфраструктура Туркменистана усилена удвоенным объемом финансирования ЕБРР. Получено 4 октября 2012г. из сайта Европейского банка реконструкции и развития: www.ebrd.com/pages/news/press/1997/102dec18.shtml

Европейский банк реконструкции и развития. (4 февраля 2008г.). Баутино II. Получено 3 октября 2012г. из сайта Европейского банка реконструкции и

развития: www.ebrd.com/pages/project/psd/2008/38662.shtml

Европейский банк реконструкции и развития. (22 ноября 2010г.). Circle Maritime Invest (CMI). Получено 3 октября 2012г. из сайта: www.ebrd.com/english/pages/project/psd/2010/41446.shtml

Европейский банк реконструкции и развития. (25 октября 2011). ЕБРР и Казахстан поддерживают экстренное реагирование при чрезвычайных ситуациях в нефтегазовых операциях, пресс-релиз ЕБРР. Получено 4 октября 2012г. из сайта Европейского банка реконструкции и развития: www.ebrd.com/pages/news/press/2011/111005.shtml

Европейский банк реконструкции и развития. (апрель 2004г.). Оценка воздействия на окружающую среду: АО СЗТК МунайТас (Республика Казахстан). Получено 4 октября 2012г. из сайта Европейского банка реконструкции и развития: www.ebrd.com/russian/pages/project/eia/28462.pdf

Европейский банк реконструкции и развития. (апрель 2012). Справочный материал: Туркменистан. Получено из сайта Европейского банка реконструкции и развития: www.ebrd.com/downloads/research/factsheets/turkmenistan.pdf

Европейский банк реконструкции и развития. (23 сентября 2010г.). Реструктуризованный кредит компании «Казтемиртранс». Получено 3 октября 2012г. из сайта Европейского банка реконструкции и развития: www.ebrd.com/english/pages/project/psd/2010/41926.shtml

Европейский банк реконструкции и развития. (6 октября 2010г.). Еврооблигации КТЖ. Получено 3 октября 2012г. из сайта Европейского банка реконструкции и развития: www.ebrd.com/english/pages/project/psd/2010/41806.shtml

Европейский банк реконструкции и развития. (апрель 2011г.). Меморандум: Разрабатываемые транскаспийские и не-транскаспийские проекты: второй квартал 2011г.

Европейский банк реконструкции и развития. (10 мая 2011г.). *Краткое содержание отчета: создание нового цементного завода с мощностью 2 тыс. клинкера*. Получено 3 октября 2012г. из сайта Европейского банка реконструкции и развития: www.ebrd.com/pages/project/eia/41796.pdf

Европейский банк реконструкции и развития. (14 декабря 1999г.). *Резюме проекта: Dragon Oil*. Получено 4 октября 2012г. из сайта Европейского банка реконструкции и развития: www.ebrd.com/english/pages/project/psd/1999/4287.shtml

Европейский банк реконструкции и развития. (23 марта 2010г.). *Стратегия для Туркменистана*. Получено 12 мая 2012г. из сайта Европейского банка реконструкции и развития: www.ebrd.com/downloads/country/strategy/turkmenistan.pdf

Европейский банк реконструкции и развития. (2010г.). *Стратегия для Казакстана*. www.ebrd.com/downloads/country/strategy/kazakhstan.pdf, (р. 63).

Программа ЕС ТРАСЕКА в Центральной Азии (декабрь 2010г.). *Международные логистические центры/узлы Центральной Азии в Республике Казахстан, Кыргызской Республике, Республике Таджикистан, Республике Узбекистан и Туркменистане*. Франция: Европейский Союз. www.logisticsec.kz/images/file/final_FS_TURKMENBAS_HI_eng.pdf

ЕБРР (28 сентября 2012г.). *Проект по дальнейшему расширению Группы компаний «ЖанРос»*. Получено 3 октября 2012г. из сайта Европейского банка реконструкции и развития: www.ebrd.com/english/pages/project/psd/2012/44562.shtml

Европейская Комиссия. (2011г.). *Статистика торговли: Туркменистан*. Получено 4 октября 2012г. из сайта Европейской Комиссии в разделе «Торговля»: http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/septembre/tradoc_113457.pdf

Глобальный экологический фонд. (2006г.). *Переписка с ЮНДП*. Получено из сайта: www.thegef.org/gef/sites/thegef.org/files/repository/T

[urkmenistan_Conservation_Sustainable_Use_of_Globally_Significant_BD_Khazar.pdf](http://www.kazakhstan.gov.kz/eng/conservation/sustainable_use_of_globally_significant_biodiversity/urkmenistan_Conservation_Sustainable_Use_of_Globally_Significant_BD_Khazar.pdf)

Горст И./Gorst, I. (17 декабря 2011г.). *Чрезвычайное положение после казахстанских столкновений*. Получено 4 октября 2012г. из сайта Financial Times: www.ft.com/intl/cms/s/0/65d6044e-27f8-11e1-9433-00144feabdc0.html

Гриценко С. (27 декабря 2010г.). *ЕБРР финансирует производство химических реагентов на нефтегазовом месторождении в Казахстане*. Получено 3 октября 2012г. из сайта Европейского банка реконструкции и развития: www.ebrd.com/pages/news/press/2010/101229a.shtml

Гурт М./Gurt, M. (5 сентября 2012г.). *Туркменский военно-морской флот проводит военные игры в богатом газом Каспийском море*. Получено 4 октября 2012г. из сайта Reuters: <http://uk.reuters.com/article/2012/09/05/uk-turkmenistan-military-idUKBRE8840VE20120905>

Хо.С (24 мая 2012г.) Консорциум LGI и Hyundai E&C выиграл 530-миллионный контракт. *IT News*, р. http://english.etnews.com/marketrends/2594334_1278.htm

Human Rights Watch/Страж прав человека. (17 декабря 2011г.). *Казахстан: Расследование насилия в богатом нефтью западном регионе*. Получено 4 октября 2012г. из сайта Human Rights Watch: www.hrw.org/news/2011/12/17/kazakhstan-investigate-violence-oil-rich-western-region

Hyundai Amco. (16 февраля 2011г.). *HYUNDAI AMCO, выиграл заказ на строительство туркменистанского судостроительного и судоремонтного комплекса*. www.amco.co.kr/en/cyber/press_view.aspx?Seq=64

Международная финансовая корпорация. (13 марта 2012г.) *Резюме экологической и социальной оценки*. Получено 4 октября 2012г. из сайта Международной финансовой корпорации: www.ifc.org/ifcext/spiwebsite1.nsf/ProjectDisplay/ESR_S30975

Международная финансовая корпорация. (28 октября 2011г.) *Резюме экологической и социальной оценки порта Сартас*. Получено 4 октября 2012г. из сайта Международной финансовой корпорации:

www.ifc.org/ifcext/spiwebsite1.nsf/ProjectDisplay/ESR_S30978

Исламский банк развития. (2012г.). *37-ой Годовой Отчет*. Исламский банк развития.

www.isdb.org/irj/go/km/docs/documents/IDBDevelopments/Internet/English/IDB/CM/Publications/Annual_Reports/37th/AnnualReport37.pdf

Исламский банк развития. (дата не указана). *Проекты, политики и процедуры*. Получено 4 октября 2012г. из сайта Исламского банка развития: www.isdb.org/irj/portal/anonymouse?NavigationTarget=navurl://d183ad30c5a3df87fd7301eafe888965

KazMarket. (10 февраля 2009г.). *Бюллетень коммерческих новостей, 2009г.* Получено 3 октября 2012г. из сайта KazMarket.com: www.kazmarket.com/news/

Казтемиртранс. (дата отсутствует). *Годовой отчет за 2010 год*. Получено 3 октября 2012г. из сайта Казтемиртранс: www.kazcargo.kz/en/o_kompanii/godovye_otchety_i_finansovye_pokazateli/index.php?sphrase_id=2347

Кучера Дж./Kucera, J. (19 июня 2012г.) Новое нефтяное месторождение Ирана может оказаться в территориальных водах Азербайджана. Получено 2 октября 2012г. из сайта EurasiaNet: www.eurasianet.org/node/65571

Льюис С./Lewis, S. (28 сентября 2011г.). Железнодорожное сообщение в Центральной Азии изменит направление экспортных маршрутов. *Журнал инженерных новостей*. <http://enr.construction.com/infrastructure/transportation/2011/0928-centralasianraillinkwillredirectexportpaths.asp>

Лиллис Дж./Lillis, J. (17 декабря 2011г.). *Казахстан: чрезвычайное положение введено в мятежный город нефтяников*. Получено 4 октября 2012г. из сайта EurasiaNet: www.eurasianet.org/node/64726

Министерство транспорта и связи Республики Казахстан. (дата не указана). Получено 4 октября 2012г. из сайта Министерства транспорта и связи: <http://mtc.gov.kz/?mod=news&lng=rus&opt=viewnews&id=4732>

Министерство транспорта и связи Казахстана и Организация по безопасности и сотрудничеству в

Европе (23 октября 2010г.). Презентация на тему: «Региональные транспортные коридоры». Душанбе. Получено 21 августа 2012г. из сайта ОБСЕ: <http://www.osce.org/eea/28609>

Министерство транспорта Российской Федерации. (13 октября 2011г.). «Авария танкера «Григорий Бугров» на Каспии». Получено 3 октября 2012г. из сайта Федерального агентства морского и речного транспорта: www.morflot.ru/index.php?news_id=519

Мусаев К. (26 ноября 2010г.). *Биологическое разнообразие прибрежных экосистем Мангистауской области и влияние нефтегазовых месторождений на него*. Получено 4 октября 2012г. из сайта «Охрана многообразия»: <http://biologtext.ru/300.html>

О'Нейл/О'Neil, Бредли/Bradley, Хокинс/ Hawkins, Роберт С./Robert C., Зильхаве/ Zilhave, Коди Л./Cody L. (2011г.). *Национальная безопасность и углеводороды Каспийского бассейна*. Международная Ассоциация Энергоэкономики. Получено 24 октября 2012г. из сайта: www.iaee.org/en/publications/newsletterdl.aspx?id=129

Оверленд К.Ф./ Øverland, K. F. (август 2012г.) Энергетические элиты в Центральной Азии: Казахстан Туркменистан и Узбекистан. Рабочие материалы RussCasp. www.fni.no/russcasp/Energy_Elites_in_Central_Asia.pdf

Президент Республики Казахстан. (февраль 2010г.). *О стратегическом плане развития Республики Казахстан до 2020г.* Получено из сайта: www.climate-action.kz/uploads/Strategic-development-plan-2020.pdf

PortNews. (декабрь 2010г.). *Туркменистан наблюдает движущаяся через Россию экспортные потоки нефти*. PortNews. Получено 22 марта 2012г. из сайта: <http://en.portnews.ru/comments/348>

Государственная служба морского и речного транспорта Туркменистана (дата не указана). *Сайт учреждения, раздел «Новости»*. Получено 16 ноября 2011г.: www.turkmenmaritime.gov.tm/eng/index.html

Стокгольмский международный институт исследования проблем мира (SIPRI) (2012г.). База

0

данных по импорту оружия в Туркменистан, Казахстан и Азербайджан с 2005 по 2011гг. *База данных SIPRI по продаже оружия*. Получено 7 сентября 2012 г. из сайта SIPRI:

<http://armstrade.sipri.org/armstrade/page/values.php>

Тегеранская Конвенция. (12 августа 2011г.) *Протокол о региональной готовности, реагировании и сотрудничестве в случае инцидентов, вызывающих загрязнение нефтью. («Актауский Протокол»)*. Получено 4 октября 2012г. из сайта Тегеранской Конвенции:

www.tehranconvention.org/spip.php?article41

Всемирный Банк. (2008г.). *Транспортный коридор Кавказа для нефти и нефтяных продуктов*.

Вашингтон (штат Колумбия): Всемирный банк:

Получено 29 сентября 2011г из сайта:

<http://siteresources.worldbank.org/EXTRAILWAYS/Resources/CaucasusTransportCorridorDec08.pdf>

Всемирный банк. (2011г.). *Туркменистан — инвестиционный проект по реконструкции порта Туркменбаши*. Вашингтон (штат Колумбия):

Всемирный банк: Получено в июне 2011г из сайта:

http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDS/IB/2011/07/01/000020953_20110701103129/Rendered/INDEX/630850PID0TK0port0improvement0rev.txt

Всемирный банк. (июнь 2011г.) Сведения о комплексных мерах защиты на стадии концепции.

Всемирный банк. Получено из сайта:

www.ds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDS/IB/2011/01/06/000003596_20110106124

336/Rendered/PDF/Integrated0Saf10Sheet1Concept0Stage.pdf

Всемирный банк. (2012г.). Туркменистан— уведомление о предстоящих консультациях по стратегии. *Вебстраница по стране Туркменистан, Вебсайт Всемирного банка*. Вашингтон. Получено 6 сентября 2012г. из сайта:

<http://go.worldbank.org/70N9E21BN0>

ЮНЕП/ГРИД-Арендал. (2000г.). *Окружающая среда и безопасность: преобразование риска в сотрудничество: Восточное побережье Каспийского моря*. Франция: Юнеп/ГРИД-Арендал.

www.grida.no/publications/security/book/3313.aspx

Международный новостной портал. (16 мая 2012г.). Разработчики проекта по железной дороге из Центральной Азии в Иран создают трехсторонний комитет. *Новостной портал Казахстана*.

www.universalnewswires.com/centralasia/kazakhstan/viewstory.aspx?id=12020.

Техасский университет в Остине. (дата не указана).

Карта: Перспективы энергетики на южном побережье Каспия. Получено в Остинской библиотеке Техасского университета:

www.lib.utexas.edu/maps/middle_east_and_asia/iran_southern_caspian_energy_prospects_2004.jpg

Уральская железнодорожная компания. (19 февраля 2010г.) *Инвестиционные проекты строительства железных линий в Казахстане*.

Получено 3 октября 2012г. из сайта Уральской железнодорожной компании:

www.uzdk.ru/question/98-investicionnye-proekty-stroitelstva-zheleznodorozhnyh-linij-v-kazahstane.html

Валиев А. *Военные учения Азербайджана в Каспийском море: кто мишень?* Получено 4 октября 2012г. из сайта Джеймстаунского Фонда:

www.jamestown.org/single/?no_cache=1&tx_ttnews%5Btt_news%5D=39385

CRUDE ACCOUNTABILITY

P.O. Box 2345

Alexandria, VA 22301 USA

Tel/Fax: 703-299-08

Email: info@crudeaccountability.org

Web: <http://www.crudeaccountability.org>