

РОЛЬ И МЕСТО ТРУБОПРОВОДА БАКУ – СУПСА В ЭКОНОМИКЕ РЕГИОНА

DOI: 10.25629/НС.2018.07.05

АГАКИШИЕВ И.А.

Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова. Россия, Москва

Аннотация. Динамика экономико-политических процессов в Евразии актуализирует проблему доставки энергоносителей из стран, богатых энергоресурсами, таких как Россия, Иран и Азербайджан. Особую роль в этом процессе играет трубопровод для транспортировки каспийской нефти от терминала Сангачал близ Баку на Каспии до грузинского порта Супса, расположенного на берегу Черного моря, открытие которого состоялось еще в апреле 1999 года.

Ключевые слова. Баку-Супса, Баку-Новороссийск, АМОК, ГНКАР, нефть, транспортировка нефти.

Введение

По официальным данным, запасов природного газа Азербайджана будет достаточно как самому государству, так и странам-партнерам, как минимум, на 100 лет. Между тем, в ряду природных богатств Азербайджана главное место занимает нефть. По инициативе Баку впервые в истории Каспийское море с помощью нефтепроводов было соединено с Черным и Средиземным морями, построены нефтяные и газовые трубопроводы Баку-Тбилиси-Джейхан, Баку-Тбилиси-Эрзурум, Баку-Супса. Сегодня нефтепровод Баку-Супса (западный маршрут) и Баку – Новороссийск (серверный маршрут) остаются главными маршрутами транспортировки каспийской нефти в другие страны.

Обсуждение вопроса

В начале 1990-х Азербайджанская международная операционная компания (АМОК) рассматривала только один экспортный маршрут из двух. Как заявлял глава АМОК Терри Адамс, «никто не осознавал, что для ранней нефти будет использовано два трубопровода». Но руководство США, поддерживая свои нефтяные компании, предложило транспортировать раннюю нефть на мировой рынок по двум – северному и западному – маршрутам. Президент Билл Клинтон позвонил своему азербайджанскому коллеге Гейдару Алиеву, и в ходе 25-минутной беседы стороны пришли к согласию о необходимости двух нефтепроводов.

В конце 1995 – начале 1996 гг. проходили очень трудные переговоры по обоим трубопроводам, рассчитанным на транспортировку ранней нефти с руководством РФ, Грузии Азербайджана. Первоначально АМОК подписала документ по северному экспортному маршруту, но затем более интенсивно стала заниматься вопросами западного экспортного маршрута.

Соглашение с Грузией было подписано в марте 1996 г. Для реализации проекта Баку-Супса необходимо было построить платформу в Сангачале на берегу Каспийского моря, связать платформу с подводным трубопроводом с морской платформой "Гюнешли", соорудить насосную станцию и проложить 117 км новой нефтяной магистрали от азербайджанского города Казах до грузинского села Гачиани, от которого тянулся поврежденный трубопровод длиной 300 км до Батуми. Также надо было построить терминал емкостью примерно 220 тысяч тонн в Супсе.

К декабрю 1996 г. были проведены экономические исследования по западному трубопроводу, с опережением графика проводились инженерные работы по проектированию насосных станций, были завершены геотехнические работы по выбору места терминала в Супсе.

Капиталовложения оценивались суммой более чем 300 млн долларов. Строительные работы были начаты консорциумом АМОК с задержкой, но в течение года подрядчики восстановили упущенное и стали опережать намеченные графики. Планировалось, что трубопровод будет сдан в конце 1998 г.

На реконструкцию трубопровода, проходящего по территории Грузии, требовалось потратить в пять раз больше средств - многое на этом участке необходимо было менять. Минимальный срок реконструкции этого пути составил 18 месяцев. Реконструкцию готова была финансировать Турция, упорно отстаивавшая западный маршрут в надежде склонить консорциум к прокладке основного нефтепровода по территории Турции. Несмотря на предложения различных стран, консорциум при выборе маршрута для транспортировки ранней нефти брал за основу экономическую выгоду. На вопрос корреспондента журнала «Нефть России» Терри Адамсу, находившемуся летом 1995 г. в Москве, о том, в какой степени политики влияют на принятие решения руководством консорциума, тот ответил: «Мы прислушиваемся к политикам, но решения принимаем исходя из экономической целесообразности».

С идеей двух маршрутов по существу были согласны все участники консорциума. Идея была поддержана и руководством стран, представленных этими компаниями. Принятое решение о двух маршрутах объяснялось прагматическим правилом экономики: «не клади все яйца в одну корзину». Кроме того, с применением принципа диверсификации с самого начала были установлены антимонопольные условия и устранена возможная зависимость проекта от неограниченного влияния страны-транзитера.

Определенные разногласия вызвал выбор месторасположения терминала, а также вопросы, связанные с его строительством в Супсе. Порт Супса расположен на дне древней реки, и компания должна была для укрепления площадки практически полностью заменить местный грунт. В мире всего 5–6 компаний были способны выполнить эти работы, естественно, по очень высокой цене.

Первоначально АМОК предполагала, что проект ранней нефти будет не крупным, и поэтому допускала возможность экспортировать ограниченные объемы нефти с существующей платформы по существующему трубопроводу. Но стратегические решения в октябре 1995 г. о выборе двух маршрутов экспорта ранней нефти изменили суть всего проекта. АМОК увеличила бюджет с 600 млн. до 1,2 млрд. долларов.

Северный трубопровод по сравнению с западным был в хорошем состоянии. Кроме терминала в Супсе, западный маршрут требовал еще и строительства нового терминала на Черном море.

Подписание контрактов с Россией и Грузией по транспортировке ранней нефти создало благоприятные условия для ускорения работ. Уже 1 июня 1996 г. АМОК планировала открыть свое представительство в Тбилиси.

По прогнозам экспертов, в 2000 г. ожидался дефицит между спросом и предложением на мировом рынке. Баку, по их оценке, к этому времени должен был превратиться в одного из основных поставщиков нефти на западный рынок. Однако, реально оценивая возможности азербайджанского сектора, руководители ГНКАР не делали никаких заявлений о том, что Азербайджан по суммарным запасам нефти и по ожидаемым доходам от нефти может заменить страны Ближнего Востока. Многие политологи и эксперты обвиняли в печати руководство Государственной нефтяной компании в такой осторожности.

Прогнозируемые запасы к 1996 г. составили порядка 3,5 млрд тонн нефти. Безусловно, для республики, где проживало 8 млн человек, это была большая цифра. Азербайджан в связи с этим имел реальные возможности превратиться из страны нефтедобывающей в страну нефтеэкспортирующую. Если бы Азербайджан не заключил договор и не начал бы добывать нефть с глубоководной акватории Каспийского моря, то уровень добычи нефти уже к концу 1990-х гг. составил бы примерно 1,5 млн. тонн нефти.

12 ноября 1997 г. ранняя нефть была транспортирована по северному трубопроводу. Баку–Супса планировалось запустить осенью 1997 г.

Транспортировка ранней азербайджанской нефти через территорию Грузии была выгодна для Грузии и, как заявил президент Грузинской международной трубопроводной корпорации и

одновременно чрезвычайный и полномочный посол Грузии в Азербайджане Георгий Чантурия, могла приносить с 2002 г. 8 млн. долларов дохода в год. Но главная выгода была не в деньгах, а в создании прецедента – Грузия становилась транзитной страной в транспортировке нефти на мировые рынки. Все проектные работы по трубопроводу Баку– Супса были уже закончены, и ожидалось практическое строительство нефтепровода. К февралю 1997 г. работы на азербайджанском участке западного маршрута нефтепровода были уже начаты. Как отметил Георгий Чантурия, «объем работ на территории Грузии немалый: в 4–5 местах придется изменить направление маршрута нефтепровода для того, чтобы обойти оползневые участки, а также участки на пересечении рек, а это около 60 км. Но увеличение первоначальной цены проекта с 250 до 300 и более миллионов долларов связано с отказом от строительства резервуаров в море и принятием решения о строительстве наземных резервуаров на Черноморском побережье, а также с ужесточением первоначальных экологических требований».

Руководители АМОК заверяли, что к концу 1998 г. нефтепровод будет готов и появится возможность транспортировать нефть.

В феврале 1997 г. состоялся официальный визит президента Грузии Э. Шеварднадзе в Баку. 18 февраля 1997 г. в Президентском дворце состоялось подписание двухсторонних документов. Президентами двух республик была подписана Декларация о дальнейшем углублении стратегического сотрудничества между Азербайджаном и Грузией и о сотрудничестве в области нефтегазовой промышленности.

Документ о сотрудничестве между Азербайджаном и Грузией в области нефтегазовой промышленности, по сути, был генеральным соглашением об использовании инфраструктуры и транспортных коммуникаций для расширения взаимодействия в области разведки и разработки месторождений на территории обеих республик. Так как Грузия занимает особое геополитическое положение, очень важным пунктом документа стало четкое определение транспортных отношений с Азербайджаном и Грузией. По условиям договора, Азербайджан мог пользоваться всей инфраструктурой транспортных коммуникаций Грузии.

В свою очередь Азербайджан планировал на взаимосогласованных условиях предоставить Грузии всю систему коммуникаций для перевозки грузов, в том числе и нефтепродуктов.

Грузия могла закупать сырую нефть из Казахстана, переправлять ее в азербайджанские порты и доставлять ее на нефтеперерабатывающие заводы Баку, после чего вывозить свои нефтепродукты в Грузию. Таким образом, в договоре были предусмотрены различные варианты использования транспортных коммуникаций.

В документе выражена воля двух сторон в развитии нефтегазовой промышленности на своих территориях и всей сопутствующей нефтегазовой промышленности. Это было новым этапом сотрудничества между Грузией и Азербайджаном. Обе республики еще раз заявили, что в столь важной стратегической отрасли как нефтегазовая промышленность они намерены работать согласованно.

Трубопровод, по мнению руководства Грузии, был еще одним способом для создания стабильности в регионе. В то время политика Эдуарда Шеварднадзе, с одной стороны, была направлена на укрепление существующих дружественных отношений с Западом, с другой, – на сближение с Россией. По его признанию, размещение российских военных баз в Грузии было компромиссом для поддержания территориальной целостности страны.

Транскавказская магистраль уже действовала. Включение Абхазии в эту магистраль означало для России возможность открытия грузопотока с севера на юг – на Турцию, Ближний Восток. Урегулирование конфликтов в Абхазии и Южной Осетии дало бы возможность открыть железнодорожное сообщение и автомобильные магистрали. Руководство двух закавказских республик особое внимание уделяло вопросам безопасности региона, напрямую связанных со всеми сферами общественной жизни и конкретно с безопасностью транспортировки энергоносителей.

Кавказ – уникальный регион мира, который в современном мире привлекает внимание крупных и средних государств. Именно народы Кавказа и их руководители в большой степени ответственны за сохранение прочного мира на Кавказе. В этой связи оба президента были едины в желании трудиться во имя обеспечения стабильности и добрых взаимоотношений между государствами.

Построение трубопровода Баку – Супса началось в марте 1997 г., а сдача планировалась на октябрь 1998 г. Трубопровод Баку-Поти (Черное море) был в аварийном состоянии и долгое время бездействовал. Именно этот маршрут взяли за основу при строительстве трубопровода Баку-Супса. Пришлось не только заменить отдельные участки, но и полностью построить конечный участок до Супсы.

На азербайджанском участке работы по заказу АМОК с 13 июня 1998 г. выполнял азербайджано-турецкий альянс «Azfen/Tekfen». На прокладке азербайджанского участка трубопровода было задействовано около 800 человек, из которых свыше 550 – азербайджанские специалисты. Параллельно «Azfen/Tekfen» австралийская компания «Макконнел Довел» занималась восстановлением трубопровода на территории Грузии.

Между тем, возникли проблемы в связи с западным трубопроводом, причиной которых стали разногласия между АМОК и турецкой компанией по вопросам финансирования. Хотя при крупных финансовых возможностях акционеров, это было сравнительно простой и решаемой проблемой, 9 мая 1996 г. Турция отказалась от финансирования строительства грузинского нефтепровода.

По первоначальному проекту для построения трубопровода были необходимы инвестиции на уровне 230-250 млн. Долларов. Турция была готова вложить все требуемые средства, но с условием, что именно она будет иметь исключительное право на закупку транспортируемого топлива по этому нефтепроводу. Фактически это превратило бы Турцию в реэкспортера, на что, естественно, не дали согласия другие акционеры. Кроме того, Турция требовала оставлять 51% инвестиций турецким подрядчикам, а общий объем перекачиваемой нефти ограничить 6 млн. тонн. И эти требования были отвергнуты. Как подчеркнул Терри Адамс, «туркам, а не нам казалось, что их финансирование важно. В итоге мы сами за себя заплатили. Вокруг турецкого финансирования было больше разговоров», чем реальных дел.

Только в 1996–1997 гг. АМОК вложила в инфраструктуру нефтепровода на территории Грузии и терминала в Супсе 250 млн долларов. Поскольку АМОК являлась резидентом Азербайджана, то есть азербайджанской компанией, то это были азербайджанские инвестиции в инфраструктуру Грузии или же инвестиции, в которых была доля и Азербайджана.

30 апреля 1998 г. состоялось заседание Руководящего комитета АМОК, посвященное вопросу увеличения бюджета проекта строительства западного экспортного трубопровода Баку–Супса с 315 до 590 млн долларов. Причина увеличения бюджета – необходимость полной замены существующих труб, поскольку старые не выдержали испытаний на прочность. В ответ на это предложение АМОК ГНКАР предложила увеличить пропускную способность западного трубопровода с 5 млн тонн почти до 10 млн. путем увеличения диаметра труб с 24 до 42 дюймов. Смысл инициативы в том, что Азербайджан сразу предлагал проложить до Супсы часть основного экспортного трубопровода (ОЭТ) Баку–Джейхан и не перестраивать трубопровод дважды. Иначе стоимость проекта возросла бы до 1 млрд. долларов, к чему АМОК не была готова. При этом возмещаемые с азербайджанской стороны затраты составили бы 385 млн долларов, которые первоначально предполагалось потратить на реализацию проекта.

В связи с возрастанием стоимости проекта Баку–Супса возникли разногласия между участниками концерна АМОК и руководством ГНКАР. Предварительное изучение стоимости маршрутов трубопроводов и их строительство были прерогативой консорциума. Возникшие проблемы стали следствием недочетов субподрядчиков АМОК, не сумевших выяснить, насколько старые трубы пригодны к эксплуатации. Эти проблемы стали причиной сдвижения

графика сдачи западного трубопровода в эксплуатацию к апрелю-маю 1999 г. В общей сложности проект «западного» трубопровода включал в себя: восстановление 761 км существующих и строительство 86 км новых трубопроводных участков; сооружение на суше нового терминала и морской системы загрузки; установку 5 насосных станций и двух станций по сбросу давления; установку телекоммуникаций, системы управления данными и катодной защиты. Проектная пропускная способность – 115 тыс. баррелей в день. В полном объеме работы предполагалось завершить не ранее 1 квартала 1999 г.

Основными субподрядчиками АМОК в рамках этого проекта были:

Азербайджано-турецкий альянс «Azfen/Tekfen» – строительство трубопровода на территории Азербайджана, а также берегового терминала в Супсе (пропускная мощность 5 млн тонн в год);

Австралийская компания «Макконнел Довел» – территория Грузии;

Грузинская компания «Грузтоннельстрой» – предварительные земельные и оградительные работы на будущем терминале.

Предварительное изучение проекта прокладки трубопровода Баку–Супса стала прерогативой американской компании «Fluon Daniel».

Понимая особое значение западного трубопровода в доставке «Азериойл» на мировые рынки в чистом виде, руководство ГНКАР позднее предложило АМОК, построившей в начале 1998 г. почти 50% трубопровода, несколько альтернативных вариантов:

- строительство до определенной географической точки в Грузии трубопровода диаметром 42 дюйма с двумя ответвлениями – на Супсу и на Джейхан с сохранением для супсинской ветки годовой мощности в 5 млн тонн нефти и диаметром 24 дюйма;

- прокладка одного трубопровода Баку – Супса (или Тбилиси) – Джейхан с сохранением одинакового диаметра в 42 дюйма на всем протяжении.

На заседании 30 апреля 1998 г. акционеры АМОК остались на прежней позиции. ГНКАР также отстаивала свое мнение, что больше чем 315 млн долларов (первоначальный бюджет проекта) акционеры консорциума не увидят. Особое мнение имел по этому вопросу тогдашний вице-президент ГНКАР Ильхам Алиев: «Если стороны не придут к согласию по механизму возмещения затрат до завершения строительства западного маршрута экспортного трубопровода Баку–Супса, то дело, скорее всего, будет передано в азербайджанский суд. Мы не будем оплачивать сверх установленной суммы, которая была ранее обговорена. Дело в том, что, когда принималось решение о строительстве западного маршрута, мы исходили из того, что будет использована имеющаяся инфраструктура – тарифы на транспортировку были бы ниже, но затраты на реконструкцию Баку – Супса выше Баку–Новороссийск, то есть экономически они были одинаковы. Потом из-за того, что в АМОК очень безответственно к этому отнеслись и затратили на экспертизу, тестирование и т.п. огромное количество денег, которые, ушли на ветер, мы узнали, что расходы растут. Сейчас вместо запланированных 315 млн долларов они оценивают бюджет уже в 590 млн долларов, и это не предел. Конечно же, такой ценой нам западный трубопровод не нужен».

Западный трубопровод требовался для транспортировки ранней нефти, но уже выходил за рамки установленных объемов финансирования. При несогласии с новыми предложенными вариантами, по словам Ильхама Алиева, «решение вопроса будет передано в арбитраж. Это их вина, и мы на это пойдем. Это, конечно же, не очень приятно, но с другой стороны, мы не можем пойти на ущемление до такой степени наших интересов». Сроки сдачи в эксплуатацию ветки Баку – Супса были перенесены с октября-ноября 1998 г. на начало 1999 г.

В июле-августе 1998 г., по признанию нового президента АМОК, несмотря на наличие разногласий, консорциум продолжал полным ходом строить трубопровод Баку – Супса. ГНКАР и АМОК были единодушны в одном: в первом квартале 1999 г. трубопровод Баку – Супса должен начать функционировать. Возмещение дополнительных затрат в марте 1999 г. было отложено на несколько месяцев. АМОК сократила бюджет строительства еще на 25–30 млн. долларов, после

чего окончательная стоимость проекта сократилась до 530–535 млн. долларов, что было на 215–220 млн. долларов больше ранее предусмотренного бюджета. Даже после запуска западного трубопровода не была решена проблема возмещения азербайджанской стороной дополнительных затрат, понесенных АМОК. Позиция Баку по этому вопросу была однозначной. Как отметил Ильхам Алиев «дополнительные расходы со всей решимостью будут отвергнуты. Азербайджан дополнительные расходы не принял и не примет. В этих условиях самый лучший способ для акционеров АМОК – это забыть о данной проблеме».

На встрече 22 октября 1998 г. участники совещания в Белом доме решили пока отложить строительство трубопровода Баку–Джейхан, основные вложения инвестировать в маршрут Баку – Супса, как этого хотели акционеры АМОК.

8 января 1999 г. в Восточной Грузии у села Ахали Самгори Гардабанского района, примерно в 20 км от грузино-азербайджанской границы, состоялась торжественная церемония, посвященная поступлению на грузинскую территорию по трубопроводу Баку – Супса азербайджанской нефти с контрактного месторождения Чираг.

Церемония, проведенная 17 апреля 1999 г., была предзнаменованием завершения строительства и запуска нефтепровода Баку–Супса. В этот день президент Азербайджанской Республики выехал в Грузию для участия в торжествах, посвященных открытию экспортного нефтепровода для транспортировки ранней каспийской нефти в западном направлении, Супсинского наземного терминала и паромной переправы Варна–Поти–Батуми–Ильичёвск. Эти объекты имели большое экономическое значение: страна стала выводить нефть на мировой рынок не одним, а двумя маршрутами. В церемонии открытия участвовали три президента: Леонид Кучма, Эдуард Шеварднадзе, Гейдар Алиев. Как отметил Шеварднадзе, «Грузия воспринимает проект Баку – Супса не только и не столько с точки зрения экономической выгоды, хотя он подразумевает тысячи рабочих мест и многомиллионные инвестиции. Он еще более важен как блестящий пример широкой региональной кооперации и сотрудничества, проявившихся в ходе осуществления этого проекта».

При транспортировке нефти АМОК большое значение придавала трубопроводу Баку – Супса. Тарифы Грузии, без сомнения, находились вне конкуренции: 1,2 доллара за тонну (0,17 доллара за баррель), в то время как тариф российской стороны за транспортировку углеводородов по трубе Баку – Новороссийск составлял 15,67 долларов и был очень невыгоден по сравнению с первым. На просьбу АМОК в конце 1998 г. снизить тариф «Транснефть» отвечала молчанием.

Эксплуатация западного трубопровода проходила по графику в декабре 1998 г., и загрузка первого танкера нефтью с контрактного месторождения Чираг на береговом терминале в Супсе должна была начаться в марте 1999 г., а торжественная церемония его открытия планировалась на первые числа апреля. Первый танкер с нефтью должен был уйти от грузинского терминала в апреле 1999 г.

Как отметил вице-президент АМОК по вопросам транспортировки Джон Халлис, «трубопровод будет максимально эксплуатироваться самой АМОК», что исключает возможность транспортировки других заинтересованных сторон (ГНКАР, СП на суше, Казахстан и Туркменистан).

Кроме низких тарифов, еще одно преимущество западного трубопровода было в том, что он позволял азербайджанской нефти выйти на мировой рынок в чистом виде, чего не мог дать Баку – Новороссийск. Ежедневная пропускная способность Баку – Супса составила 115 тыс. баррелей в сутки, в Супсе были построены 4 терминала вместимостью 250 тыс. баррелей каждый.

Президент Азербайджана Гейдар Алиев в своей речи на торжественной церемонии в Супсе, посвященной открытию нефтепровода Баку – Супса, отметил значение трубопровода в создании мира в регионе: «Нам очень нужен мир, нам нужен мирный Кавказ, нам нужна стабильность, там надо покончить с вооруженными конфликтами, установить самые хорошие и добрые отношения между странами Кавказа и странами, окружающими наш регион. В этой связи нефтепровод Баку – Супса – это большой фактор стабильности, мира в нашем регионе».

Трубопровод Баку – Супса обошелся в 565 млн долларов, основа его была заложена межправительственным соглашением, подписанным 8 марта 1996 г. в Тбилиси. Этот экспериментальный трубопровод длиной в 830 км, проходящий через территории двух стран, объединил Каспийской и Черное море.

Проведение технических работ в строительстве этого экспортного нефтепровода проходило в очень сложных условиях в плане географического рельефа. Но в результате высокой квалификации специалистов Азербайджана, Грузии и иностранных компаний все работы были завершены за 30 месяцев. К строительным работам были привлечены более 4 тыс. человек, 70% из них – это граждане Азербайджана и Грузии.

Заключение

22 декабря 1999 г. поздним вечером во французский город Лавери отбыл танкер «BIRCH» с первой партией (1 млн баррелей) азербайджанской прибыльной нефти. Спустя 100 лет с побережья Супсы отплыл корабль для продолжения пути, начало которому положили братья Нобели. Это был путь транспортировки азербайджанской нефти на западные рынки. В Супсе ее отгружала закупившая топливо компания «Тоталь Финна».

Отгрузка первой азербайджанской прибыльной нефти означала, что в IV квартале 1999 г. суммарные эксплуатационные расходы, понесенные иностранными нефтяными компаниями и Государственной нефтяной компанией Азербайджанской Республики в связи с эксплуатацией месторождений Чираг, Северного и Западного маршрутов экспортных трубопроводов в рамках «Контракта века», были возмещены.

С этого времени все компании – участницы соглашения – начали получать свою доли прибыльной нефти. До конца года Азербайджан должен был получить прибыль примерно до 900 млн долларов.

Благодаря высокому качеству азербайджанская нефть, поставляемая по трубопроводу Баку – Супса, ценится дороже, чем нефть на Новороссийском терминале. Азербайджан уже получил сотни миллионов долларов от нефтяных проектов в виде бонусов, налогов и других поступлений в казну.

Первый проданный танкер принес Азербайджанской Республике, по словам Ильхама Алиева, 25 млн долларов. Ежегодный объем нефти, добываемой АМОК, доходил до 6 млн тонн, тогда как ГНКАР добывала 9 млн тонн нефти.

В 2000 г., при цене 25–26 долларов за баррель, ожидалось доходы в казну 100–150 млн долларов. Эти средства планировалось аккумулировать в Нефтяном Фонде Азербайджана. К этому времени между странами Каспийского региона обострилась еще борьба за турецкий рынок. По своим возможностям он был ограничен, и на всех его не хватило бы. Ильхам Алиев предлагал: «Необходимо смотреть на 5–10 лет вперед. Мы об этом заявляли на всех уровнях и предлагали создать совместную рабочую группу, чтобы рассмотреть прогнозы. Сколько будет «переваривать» Турция в 2005 году? Какова тенденция? Все можно просчитать, определить квоту. Это приведет к тому, что, во-первых, все будут довольны, во-вторых, взаимоотношения будут улучшаться и, в-третьих, это будет реальное региональное сотрудничество». После ввода в эксплуатацию трубопровода Баку – Супса, АМОК и ГНКАР транспортировали нефть уже по двум маршрутам – западному и северному.

В декабре 1995 г. во время поездки в Париж Гейдар Алиев отметил, что для страны одинаково ценны оба маршрута транспортировки нефти.

Выводы

В результате реализации проекта нефтепровода Баку – Супса Азербайджан получил реальную возможность превратиться из страны нефтедобывающей в страну нефтеэкспортирующую. Для Грузии ценность трубопровода была не только в финансовых дивидендах, но и в создании прецедента – это закавказской государство стало транзитной страной в транспортировке нефти на мировые рынки. Принципиально важно, что в ходе подготовки и реализации

проекта Баку – Супса руководство обеих закавказских республик особое внимание уделяло вопросам безопасности региона, напрямую связанных со всеми сферами общественной жизни и конкретно с безопасностью транспортировки энергоносителей.

Литература:

1. Newman В. Azerbaijan Oil Field Arouses the Interest Of U.S., Russia, Iran// The Wall Street Journal. October 21, 1996.
2. Mulkiyyet. 10–25 февраля 1998.
3. Нефть России. 1996.
4. Бакинский рабочий. 28 января 1997.
5. Зеркало. 28 декабря 1996.
6. Бакинский рабочий. 4 июня 1994.
7. Алиев Н. Каспийский рынок – крупный центр мировой нефтедобычи будущего // Бакинский рабочий. 4 июня 1994.
8. Бакинский рабочий 4 июля 1997.
9. Бакинский рабочий 8 февраля 1997.
10. Бакинский рабочий 20 февраля 1997.
11. Алиев Н. Азербайджан и Грузия будут действовать согласовано и в такой важной стратегической отрасли, как нефтегазовая промышленность // Бакинский рабочий. 6 марта 1997.
12. Распоряжение президента Азербайджанской Республики о документах, подписанных 18 и 19 февраля 1997 г. в городе Баку между Азербайджаном и Грузией от 7 апреля 1997 г.
13. Бакинский рабочий. 9 апреля 1997.
14. Нефть и капитал №5, 2002 год, с.81
15. Mulkiyyet 1-9 сентября 1998.
16. Mulkiyyet 8–15 июня 1997.
18. Неделя. 8 мая 1998.
19. Бакинский рабочий 12 июня 1998.
20. Mulkiyyet 4–11 августа 1998.
21. Mulkiyyet 25 марта – 1 апреля 1999.
22. Mulkiyyet 3–5 апреля 1999.
23. Mulkiyyet 27 октября – 3 ноября 1998.
24. Mulkiyyet 12–19 января 1999.
25. Нефть России. 2000. №1. С. 5.
26. Бакинский рабочий. 20 апреля 1999.
27. Mulkiyyet 25 марта – 1 апреля 1999.
28. Бакинский рабочий. 20 апреля 1999.
29. Вышка. 23 декабря 1999.
30. Бакинский рабочий. 28 декабря 1999.
31. Вышка. 7 января 2000.
32. Санько В. Собственник недр - государство // Независимая газета. 30 декабря 1999.
33. Azerbaigan. 21 декабря 1995.
34. Нефть, газ и бизнес №1, 2001 год, с. 25

Агакишиев Исмаил Аловсат оглы. E-mail: almamater412@mail.ru

Дата поступления 07.05.2018

Дата принятия к публикации 10.07.2018

THE ROLE AND PLACE OF BAKU-SUPSA PIPELINE IN THE REGIONAL ECONOMY

DOI: 10.25629/HC.2018.07. __

AGAKISHIEV I.A.

Moscow state University named after M. V. Lomonosov. Russia, Moscow

Abstract. Dynamics of economic and political processes in Eurasia makes the problem of oil and gas transportation from the countries with rich energy resources such as Russia, Iran, and Azerbaijan updated. A special role in the process is played by the pipeline for transportation of the Caspian oil from the Sangacal terminal near Baku by the Caspian Sea to the Supsa Georgian Port situated on the Black Sea shore, which was opened in April 1999.

Keywords. Baku-Supsa, Baku-Novorossiysk, AMOK, SOCAR, oil, oil transportation.

References:

1. Newman B. Azerbaijan Oil Field Arouses the Interest Of U.S., Russia, Iran. *The Wall Street Journal*. October 21, 1996.
2. *Mulkiyyet*. 10–25 February, 1998.
3. *Neft' Rossii*. 1996.
4. *Bakinskij rabochij*. January 28, 1997.
5. *Zerkalo*. December 28, 1996.
6. *Bakinskij rabochij*. June 4, 1994.
7. Aliev N. Kaspiskij rynek – krupnyj centr mirovoj nefte dobychi buduwego [The Caspian market is a major center of world oil production of the future]. *Bakinskij rabochij*. June 4, 1994.
9. *Bakinskij rabochij*. July 4, 1997.
10. *Bakinskij rabochij*. February 8, 1997.
11. *Bakinskij rabochij*. February 20, 1997.
12. Aliev N. Azerbajdzhan i Gruzija budut dejstvovat' soglasovano i v takoj vazhnoj strategicheskoy otrasli, kak neftegazovaja promyshlennost' [Azerbaijan and Georgia will act in coordination in such an important strategic sector as oil and gas industry]. *Bakinskij rabochij*. March 6, 1997.
13. Rasporjazhenie prezidenta Azerbajdzhanskoj Respubliki o dokumentah, podpisannyh 18 i 19 fevralja 1997 g. v gorode Baku mezhdru Azerbajdzhanom i Gruziej ot 7 aprelja 1997 g. [Order of the President of the Republic of Azerbaijan on documents signed on 18 and 19 February 1997 in Baku between Azerbaijan and Georgia of 7 April 1997].
14. *Bakinskij rabochij*. April 9, 1997.
15. *Neft' i kapital*, No. 5, 2002, p. 81. (In Russ.).
16. *Mulkiyyet*. 1-9 September, 1998.
17. *Mulkiyyet*. 8-15 June, 1997.
18. *Nedelja*. May 8, 1998.
19. *Bakinskij rabochij*. June 12, 1998.
20. *Mulkiyyet*. 4-11 August, 1998.
21. *Mulkiyyet*. 25 March-1 April, 1999.
22. *Mulkiyyet*. 3-5 April, 1999.
23. *Mulkiyyet*. October 27-November 3, 1998.
24. *Mulkiyyet*. 12-19 January, 1999.
25. *Neft' Rossii*, 2000, No. 1, p. 5. (In Russ.).
26. *Bakinskij rabochij*. April 20, 1999.
27. *Mulkiyyet*. 25 March-1 April, 1999.

28. *Bakinskij rabochij*. April 20, 1999.
29. *Vyshka*. December 23, 1999.
30. *Bakinskij rabochij*. December 28, 1999.
31. *Vyshka*. January 7, 2000.
32. San'ko V. Sobstvennik nedr – gosudarstvo [The owner of the subsoil-the state]. *Nezavisimaja gazeta*. December 30, 1999.
33. *Azerbaigan*. December 21, 1995.
34. *Neft', gaz i biznes*, 2001, No. 1, p. 25 (In Russ.).

Agakishiev Ismail Alovzat ogly. E-mail: almamater412@mail.ru

Date of receipt 07.05.2018

Date of acceptance 10.07.2018