

## СЕВЕРНЫЙ МАРШРУТ ЭКСПОРТА БАКИНСКОЙ НЕФТИ: ВЫБОР НАПРАВЛЕНИЯ

### BAKU OIL EXPORT NORTHERN ROUTE: DIRECTION SELECTION

*I. Agakishiyev*

#### Annotation

The article is dedicated to a selection of a route for early Caspian oil export. It analyzes advantages and disadvantages of Baku–Novorossiysk Pipeline and Baku–Supsa Pipeline, railways to the Black Sea ports of Georgia, an opportunity of oil exchange with Iran.

**Keywords:** Heydar Aliyev, oil, diplomacy, Russia, Iran, Georgia, the Caspian Sea, Terry Adams, Victor Chernomyrdin, Boris Yeltsin.

*Агакишиев Исмаил Аловсат оглы*  
К.ист.н., доцент,  
МГУ им. М.В. Ломоносова

#### Аннотация

Статья посвящена проблемам выбора маршрута экспорта ранней каспийской нефти. Анализируются достоинства и недостатки нефтепровода Баку–Новороссийск и Баку–Супса, железной дороги к черноморским портам Грузии, варианта обмена нефтью с Ираном.

#### Ключевые слова:

Гейдар Алиев, нефть, дипломатия, Россия, Иран, Грузия, Каспий, Терри Адамс, Виктор Черномырдин, Борис Ельцин.

Президент Азербайджана И. Алиев отмечал: "Мы свое будущее не намерены связывать исключительно с нефтью. Нефть – это средство для нас, средство в деле укрепления нашей независимости, усиления экономики" [1]. Политологи чрезмерно политизировали вопрос о построении трубопровода в азербайджанском секторе Каспия, будущее которого виделось им в сугубо черном цвете. Они отрицали перспективы сотрудничества в этом секторе, уверяя, что Россия и Запад имеют настолько различные интересы, что взаимодействие их нефтяных компаний в этом регионе нереально. При этом иногда сильно преувеличивалось влияние той или иной страны, не всегда брались в расчет экономические и политические интересы Азербайджанской Республики. Однако руководство страны проводило сбалансированную внешнюю политику, обеспечивавшую значимое место страны в мире и позволявшее осуществлять независимую нефтяную политику.

Еще в 1992–1993 гг. во время обсуждения соглашений по нефтяным месторождениям азербайджанского сектора Каспийского моря был затронут вопрос транспортировки нефти. В 1993 г. консорциумом западных международных нефтяных компаний и турецкой компанией "Боташ" была организована специальная группа с участием Государственной нефтяной компании Азербайджанской республики (ГНКАР). Ее целью была выработка технико-экономического обоснования прокладки трубопроводов и техническая оценка планируемых маршрутов [2]. Группа исследовала два маршрута транспортировки – до Черного и до Средиземного мо-

рей. "Контракт века", подписанный 20 сентября 1994 г., был рассчитан на 30 лет. Основными задачами первого этапа были получение ранней нефти и строительство трубопроводов для ее транспортировки. Весной 1995 г. рассматривалось несколько вариантов маршрута нефтяного экспорта: нефтепровод Баку–Новороссийск; нефтепровод Баку–Супса; железная дорога к черноморским портам Грузии; а также обмен нефтью с Ираном. Но последние два варианта были сняты с повестки дня. Недостатками транспортировки по железной дороге были ограниченная пропускная способность и дороговизна. В вопросе о возможности обмена нефтью с Ираном пришлось учесть элемент недоверия в отношении между ИРИ и США. Американские компании обладали 40% долевого участия по "Контракту века". Принятый в 1996 г. кабинетом Б. Клинтона закон Д'Амато "О санкциях в отношении Ирана" ужесточил существующий запрет американским компаниям сотрудничать с Тегераном и иранскими компаниями. Особое внимание правительство США уделяло "предотвращению возрастания влияния Ирана в создавшемся политическом вакууме" [3].

На выбор маршрутов трубопроводов влияли и экономические, и геополитические проблемы. На руководство Азербайджана пытались оказать давление, как крупные региональные государства, так и мировые державы, которые соперничали между собой за право транзита каспийской нефти на мировой рынок. Политический истеблишмент России, обладая наиболее мощным потенциалом, стремился монополизировать транспортировку всей каспийской нефти в секторах всех постсоветских

стран, в том числе и в азербайджанском секторе [4]. Этому способствовали многовековые экономические отношения и общая инфраструктура, дававшие преимущества для продолжения сотрудничества с постсоветскими странами в новых условиях. Экономический анализ различных вариантов экспортных маршрутов ранней нефти, показал, что наиболее реальными были только два из них – Северный (через Грозный до Новороссийска) и Западный (по территории Грузии в районе Батуми).

31 августа 1995 г. были подготовлены все первичные документы по северному маршруту Баку–Грозный–Новороссийск, а 9 октября 1995 г. было обнародовано решение Азербайджанской международной операционной компании (АМОК) и ГНКАР о маршруте транспортировки ранней нефти, добыча которой планировалась с платформы "Чираг-1" во второй половине 1996 г. В октябре 1995 г. правительство Азербайджана приняло решение разрабатывать оба маршрута. АМОК официально заявила, что до 1 ноября 1995 г. будут подписаны все транспортные соглашения, включая межправительственные с российской стороной, а затем и с грузинской. Все эти проекты внимательно изучались в лондонском офисе АМОК. По предварительным оценкам компании, на восстановление и строительство новых участков трубопровода, проходившего по территории Грузии требовалось 200 млн долларов, а по территории России – всего 50 млн долларов. Наименее затратным был Северный маршрут. Нефтепровод Грозный–Баку находился в рабочем состоянии, требовалось лишь провести его реверсирование для прокачки нефти в обратном направлении из Баку и проложить дополнительно 27 км труб. При необходимости можно было увеличить мощность трубопровода до 17 млн тонн [5, с. 2].

Между тем, в связи с низкими тарифами трубопровод Баку–Тбилиси–Супса также выглядел рентабельным [6]. Принятие консорциумом решения соответствовало и интересам руководства Азербайджана. Россия и Грузия решение о транспортировке ранней каспийской нефти по их территориям назвали важным шагом в превращении своих стран в основных транзитеров нефти на мировые рынки. Выражая согласие с выбором альтернативных маршрутов для экспорта каспийской нефти, представитель Госдепартамента США Н. Бернс заявил: "В США остались довольны решением АМОК в вопросе выбора трубопровода для транспортировки нефти в течение 10 лет" [7]. В принятии этого решения были заинтересованы и руководство Азербайджана, и АМОК, поскольку, таким образом, обеспечивалась стабильность транспортировки углеводородов. Вопросы доставки напрямую были связаны с проблемами добычи ранней нефти. Первоначально планировалось начать ее в середине 1996 г. К этому времени, по первоначальному гра-

фику, надо было завершить прокладку участка трубопровода Баку–Грозный–Новороссийск.

Правительство Азербайджана приняло специальное постановление о выделении земельного участка для строительства участка трубопровода. Однако переговоры проходили в непростой обстановке. В декабре 1994 г. началось первая чеченская война, тем не менее, "Транснефть" продолжала работу над проектом. По графику предполагалось, что все документы по Северному трубопроводу будут подписаны до 1 июля 1995 г., а сам проект добычи ранней нефти был рассчитан на 18 месяцев. Сначала между Азербайджаном и Россией был подписан протокол о транспортировке. Затем рабочая группа российских и азербайджанских специалистов проработала вопрос подачи до 5 млн тонн нефти в год нефтеналивным терминалам Черного моря через территорию России с использованием действующих и вновь построенных магистральных нефтепроводов Баку–Грозный, Грозный–Тихорецк, Тихорецк–Новороссийск. На уровень добычи нефти до 5 млн тонн планировалось выйти в течение двух лет, а добыча большой нефти ожидалась к 2000 г.

Но скоро стало ясно, что заключить все соглашения через шесть месяцев после прибытия акционеров АМОК в Баку невозможно. В связи с тем, что правительственное соглашение с Россией не было подписано, с 10 октября 1995 г. по 16 февраля 1996 г. все работы по проекту ранней нефти были остановлены. Обсуждение азербайджано–российского договора затянулось до середины января 1996 г. Российская сторона была не согласна с решением о выборе маршрута для транспортировки нефти. Заинтересованным сторонам пришлось вести долгие переговоры, которым пытались помешать некоторые эксперты, выступавшие в СМИ. С целью привлечения внимания населения, они делали заявления, не имеющие ничего общего с реальными фактами. Например, некоторые из них утверждали, что АМОК и Азербайджан вообще не намерены поставлять нефть по Северному маршруту. В ответ на это президент республики Г. Алиев заявил: "Когда мы подписали "Контракт века", то определили нефтепровод для первичной нефти Баку–Новороссийск. Это записано в контракте. Зачем кто-то извращает все то, что есть. Не могу об этом говорить спокойно. Это люди, которые хотят испортить наши отношения (с Россией, – И.А.). Конечно, нам это неприятно" [8].

Изначально АМОК планировала строить два маршрута для поставки на мировой рынок ранней нефти. Но в связи с возможностью быстрого восстановления и сооружения Северного маршрута и с учетом его наименьшей затратности, именно он был выбран как основной для транспортировки нефти. Это решение АМОК и про-

должительные дипломатические переговоры на высшем уровне приближали время подписания договора. В январе 1996 г. в Москве собрались главы Совета государств СНГ. Накануне заседания состоялась трехчасовая беседа между Г. Алиевым и новым руководителем МИД РФ Е. Примаковым. Эта встреча позитивно повлияла на результаты обсуждаемых вопросов с В. Черномырдиным и Б. Ельциным.

В экспорте ранней нефти по Северному маршруту в первую очередь была заинтересована и сама Россия. Это было выгодно ей как в экономическом, так и в политическом отношении, тем более что российская компания "ЛУКОЙЛ" имела в "Контракте века" 10%-ную долю. Г. Алиев ранее отмечал: "Для беспокойства и восприятия России как угрозы нет никаких причин и нет никакого политического риска в осуществлении "Контракта века"" [9]. В итоге президенту удалось получить подтверждение на согласие о транспортировке нефти по двум трубопроводам. Принятое решение об этих маршрутах экспорта ранней нефти было оправдано и экономически, и с точки зрения политической безопасности. В связи с существующими территориальными и социальными конфликтами, в регионе сохранялась угроза развязывания войны. Наиболее уязвимым в региональных конфликтах был Азербайджан.

В Москве главы государств обсудили и карабахский конфликт. Ельцин тогда отметил: "Азербайджан предлагал Нагорному Карабаху статус автономной республики. В России выше статуса автономной республики нет. А они, Нагорный Карабах, говорят: нет, нам мало, дайте нам больший статус. Я не знаю, какой еще больший статус, Соединенных Штатов Америки, что ли?!" [10]. В итоге 18 января 1996 г. Г. Алиевым и В. Черномырдиным в Москве было подписано межправительственное соглашение о транспортировке ранней нефти. Согласно этому документу, РФ гарантировала включение транзита азербайджанской нефти в график транспортировки экспортной нефти с декабря 1996 г. В. Черномырдин, как бывший нефтяник, хорошо относился к выходцам из Азербайджана и высоко оценивал роль республики в развитии нефтяной отрасли бывшего СССР: "Я еще по Тюмени хорошо помню, сколь много сделали азербайджанские нефтяники в освоении месторождений Западной Сибири и других регионов бывшего Союза" [11].

19 января 1996 г. в Москве состоялось заседание Совета глав государств СНГ, в котором участвовали руководители всех закавказских республик: Э. Шеварднадзе, Г. Алиев, Л. Тер-Петросян. Все они поддержали переизбрание Б. Ельцина на пост председателя Совета глав государств СНГ. Г. Алиев удачно выбрал время для встречи с президентом России – поддержка авторитетной организации и президентов стран СНГ была очень

важна для Ельцина перед президентскими выборами. Поблагодарив глав государств СНГ, российский президент заявил: "Вы не только поддерживаете меня, но и подталкиваете к решению участвовать в выборах [10]. Политическая интуиция не подвела Алиева – президенты России и Азербайджана не только установили дружественные отношения, но и дали ход решению давно обсуждаемого вопроса. Перед возвращением в Баку Алиев, предававший большое значение заключенному соглашению, отмечал в интервью: "Я улетаю из Москвы с добрым чувством и хорошим настроением. Мы ощущали себя в дружеской обстановке, это еще и еще раз вызывает большое чувство благодарности" [12].

Президент АМОК Т. Адамс так оценил достигнутое соглашение: "Самым важным, конечно же, было подписание соглашения с Россией. Это было самой большой и трудно решаемой задачей, как для правительства Азербайджана, так и наших акционеров. Контакты между Лондоном, Вашингтоном, Москвой и Баку осуществлялись на самом высоком уровне" [13]. Решения были приняты в относительно небольшой временной промежуток. Так, в Казахстане в течение пяти лет пытались разрешить проблему с контрактом по трубопроводу, а АМОК сумела сделать это за девять месяцев. Топ-менеджер "Бритиш Петролеум" отмечал: "Если обратиться к истории заключения такого рода соглашений с РФ, то обычно они занимали несколько лет. А в нашем случае потребовалось всего 4 месяца, что говорит об огромном политическом понимании" [13]. Подписанное соглашение положило конец всем противоречивым рассуждениям о проблеме поставки ранней нефти. После этого предусматривалось подписание и других необходимых документов. Правительство РФ уполномочило подписать 16 февраля 1996 г. в Баку контракт по сооружению нефтепровода Баку–Новороссийск президента компании "Транснефть" В.Д. Черняева. Со стороны консорциума его подписал президент АМОК Т. Адамс.

Премьер-министр республики Ф. Гулиев и президент АМОК Т. Адамс заключили договор о поддержке транспортировки между азербайджанским правительством и АМОК. Соглашение о транспортировке подписали В. Черняев, президент ГНКАР Н. Алиев и Т. Адамс. За девять месяцев до начала добычи ранней нефти у АМОК уже имелись соглашения на прокладку северного трубопровода. Межправительственное соглашение о транспортировке азербайджанской нефти по территории РФ до порта Новороссийск вступило в силу в середине февраля 1996 г. Сразу же были возобновлены ранее оставленные работы. Подписание аналогичных документов с грузинским правительством и его уполномоченной организацией – Грузинской международной нефтяной корпорацией (ГМНК) – состоялось в Тбилиси 8 марта того же года.

Остро стояла проблема согласования между центральной властью РФ и Чечней финансовых условий транзита азербайджанской нефти через Грозный. По мнению специалистов "ЛУКОЙЛ", именно экономическая целесообразность должна была составлять основу для всех принимаемых в консорциуме АМОК проектов, в частности, и при выборе маршрутов экспорта нефти. Как один из возможных вариантов руководство "ЛУКОЙЛА" допускало поставку необходимого оборудования для работы по проекту заводами России и стран СНГ. Это могло сократить общую стоимость проекта за счет низкой цены оборудования и уменьшения транспортных расходов. Страховые подразделения компании рассматривали возможность страховки грузов на территории России [14, с. 14]. Компания "ЛУКОЙЛ" разрабатывала схему перевозки по России и странам СНГ грузов, необходимых для деятельности консорциума. При этом специалисты компании использовали опыт перевозок по сложным российским схемам, которыми не обладали другие участники консорциума. Различия во мнениях по поводу предложенных вариантов сотрудничества приводили затруднения осуществление транспортных проектов. Г. Алиев заметил поэтому поводу: "Наш путь не проходит по

гладкому асфальту, этот путь сопровождается подъемами и спусками, встречаются камни и скалы. Но мы этот путь пройдем" [15].

Выводы некоторых экспертов иногда отличались односторонностью, а также чрезмерной политизацией. Одни считали, что прокладка трубопровода по территории Грузии способствует укреплению независимости этой страны от России, другие, напротив, опасались возрастания зависимости Грузии от России. Однако в начале 1990-х гг. Россия стремилась не к расширению своей территории путем присоединения уже получивших независимость стран, а к развитию сотрудничества с постсоветским зарубежьем. Азербайджанская Республика устанавливала новые отношения со странами Запада и одновременно продолжала сохранять и развивать многовековые связи с Россией. Прокладка для транспортировки ранней азербайджанской нефти Северного и Западного трубопроводов была продуманным шагом. Помимо политической мотивации, которой придавалось большое значение, это было оптимальным экономическим решением – диверсификация трубопроводов обеспечивала стабильные поставки нефти.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Бакинский рабочий. 1999. 7 декабря.
2. Azerbaijan gazetı. 1993. 2 декабря.
3. Washington Post. 1997. 27. июля.
4. Xalq gazetı. 1997. 14 августа.
5. Нефть России. 1995. № 10.
6. Xalq gazetı. 1997. 17 апреля.
7. Azerbaijan gazetı. 1995. 11 октября.
8. Бакинский рабочий. 1999. 22 сентября.
9. Бакинский рабочий. 1994. 24 августа.
10. Бакинский рабочий. 1996. 23 января.
11. Бакинский рабочий. 1996. 19 января.
12. Бакинский рабочий. 1996. 25 января.
13. Зеркало. 1996. 28 декабря.
14. Нефть России. 1995. № 10.
15. Бакинский рабочий. 1996. 16 декабря.

© И.А. Агакишиев, ( almatater412@mail.ru ), Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»,

