

ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА АЗЕРБАЙДЖАНА КАК ВНЕШНЕПОЛИТИЧЕСКИЙ РЕСУРС

З. В. Мамедов

Воронежский государственный университет

Поступила в редакцию 12 мая 2012 г.

Аннотация: в статье анализируется энергетическая политика Азербайджана, которую страна осуществляет с 90-х гг. прошлого века до наших дней по отношению к таким региональным полюсам, как Запад, Россия и Иран.

Ключевые слова: «Контракт века», ГНКАР (SOCAR), «Шах Дениз», «Баку – Сунса», «Баку – Тбилиси – Джейхан», «Баку – Новороссийск», «Nabucco».

Abstract: the article analyzes the energy policies of Azerbaijan, which the country has been implementing since the 90s of last century to the present day with respect to such regional poles of the West, Russia and Iran.

Key words: «Contract of the Century», SOCAR, «Shah Deniz», «Baku – Supsa», «Baku – Tbilisi – Ceyhan», «Baku – Novorossiysk», «Nabucco».

«Контракт века», объектом которого были морские месторождения Азери, Чираг и глубоководная часть Гюнешли, был подписан 20 сентября 1994 г. сроком на 30 лет. Первоначально членами консорциума, участвовавшими в церемонии подписания, являлись следующие компании: ГНКАР (Азербайджан), доля которой составляла 20 %, «British Petroleum» (Великобритания) – 17,127, «Amoco» (США) – 17,01, «Lukoil» (Россия) – 10, «Pennzoil» (США) – 9,82, «Unocal» (США) – 9,52, «Statoil» (Норвегия) – 8,563, «McDermott International» (США) – 2,45, «Ramco» (Великобритания [Шотландия]) – 2,08, «ТРАО» (Турция) – 1,75, «Delta-Nimir» (Саудовская Аравия) – 1,68 % [1]. После подписания «Контракта века» его участники создали Азербайджанскую международную операционную компанию (АМОК).

Со временем происходили некоторые изменения в составе участников консорциума и их долевом участии. Так, турецкая компания ТРАО получила 5 % доли ГНКАР; согласно соглашению, подписанному в Баку в ноябре 1994 г., еще 5 % передавалось Иранской национальной компании по экспорту газа.

Главной целью политики Президента Г. Алиева была попытка сбалансировать основные силы в регионе посредством равного отношения ко всем заинтересованным сторонам. Однако Правительство США выразило недовольство подобным курсом, мотивируя его невозможностью совместного функционирования американских и иранской компаний, и в результате Ирану было отказано в участии в «Контракте века»; «взамен» ему была выделена доля в газовом месторождении Шах Дениз.

Привлечение западных компаний к участию в «Контракте века» позволило Азербайджану достичь

внутренней стабильности и дало возможность проводить сбалансированный внешнеполитический курс.

Запад, поддерживая страны бывшего Восточного блока, всячески способствовал их интеграции в евроатлантическое пространство; невидимая линия новых сфер влияния проходила вдоль бывшей советской границы (с молчаливого согласия России), однако никаких действий по вмешательству в развитие событий на территории бывшего СССР не предпринималось. Активной политике Запада в регионе препятствовало наличие здесь «горячих точек», а также необходимость урегулирования конфликтов на Балканах после развала Югославии.

Азербайджан понимал, что для решения существующих проблем необходимо привлечь внимание Запада как к самой стране, так и к региону в целом. Решающую роль в привлечении западного внимания (прежде всего, нефтяных компаний, а потом уже и правительств) сыграли богатые нефтяные месторождения Республики. Сбалансированность внешней политики Азербайджана позволила в дальнейшем создать транспортные коридоры для экспорта нефти и газа на мировые рынки.

Одной из важных проблем, которую необходимо было решать Азербайджану, являлось создание альтернативных маршрутов для поставок энергетических ресурсов на мировые рынки, что позволило бы обеспечить национальную безопасность страны и проведение ею более независимой внешней политики.

С момента подписания «Контракта века» возникла проблема транспортировки азербайджанской нефти на европейские рынки, так как страна не имеет прямого доступа к открытым морям [2].

Первая партия нефти была добыта еще в IV квартале 1997 г. с платформы «Чираг-1»; для ее экспорта был необходим трубопровод с пропускной способно-

стью не менее 5 млн т в год [3, с. 34]. Между правительством Азербайджана и членами консорциума была достигнута договоренность о строительстве нефтепроводов одновременно в двух направлениях. Одним из таких трубопроводов является Баку – Новороссийск длиной 1347 км (из которых 231 км проходит по территории Азербайджана); его мощность составляет до 6 млн т нефти в год. Из Новороссийска нефть должна была перевозиться танкерами по Черному морю и далее через проливы Босфор и Дарданеллы в порты Средиземного моря.

Второе направление – нефтепровод Баку – Супса протяженностью 917 км (по территории Азербайджана проходит около 492 км); его пропускная способность составляет около 5,5–6 млн т нефти в год. Из Супсы нефть танкерами должна была перевозиться в порты Средиземного моря [4, р. 25].

Строительство одновременно двух трубопроводов при сравнительно небольшом объеме «ранней нефти» объясняется желанием уменьшить возможную экономическую зависимость страны от России при понимании того, что Азербайджан не сможет совсем отказаться от Северного направления по политическим соображениям.

Строительство трубопровода Баку – Супса позволило Азербайджану диверсифицировать его транспортную политику, а также проводить более независимый внешнеполитический курс, в том числе и в энергетике. Впоследствии создание альтернативных транспортных путей станет основным направлением энергетической политики Азербайджана.

По мере роста добычи нефти с месторождений Азери – Чираг – Гюнешли возникла необходимость в строительстве еще одного трубопровода; маршруты Баку – Новороссийск и Баку – Супса способны транспортировать в общей сложности не более 11 млн т нефти в год, тогда как начиная с 2005 г. Азербайджан должен был транспортировать до 20 млн т.

Россия предлагала увеличить мощность трубопровода Баку – Новороссийск, однако северное направление имеет ряд недостатков. Дело в том, что проход танкеров из Новороссийска и Супсы через Босфор и Дарданеллы ограничен Турцией по соображениям безопасности. Таким образом, вывозить всю нефть из России, Казахстана и Азербайджана через Новороссийск невозможно. Необходимо было создать трубопровод в обход проливов Босфор и Дарданеллы [2].

В 2002 г. началось строительство трубопровода Баку – Тбилиси – Джейхан (БТД) с выходом на Средиземное море в обход проливов. Доли участников консорциума по строительству трубопровода были распределены следующим образом: ВР – 34,76 %, ГНКАР – 25, «Statoil» – 8,71, «Unocal» – 8,90, ТРАО – 6,87, «Eni» – 5, «TotalFinaElf» – 5, «Itochu» – 3,40 и «Amerada Hess» – 2,36 %. Строительство трубопрово-

да протяженностью более чем 1730 км было завершено в 2005 г.; уже в декабре 2006 г. Азербайджану удалось отказаться от использования нефтепровода Баку – Новороссийск. Однако Россия потребовала от Азербайджана либо увеличить объемы перевалки нефти в направлении Новороссийска, либо произвести оплату, полагающуюся за транспортировку 5 млн т нефти в год.

Строительство трубопровода БТД обеспечило государствам Каспийского региона доступ к альтернативным путям транспортировки нефти в Европу. Кроме того, за счет данного маршрута страны ЕС получили дополнительный к России и Ближнему Востоку источник импорта нефти. С 2008 г. по трубопроводу БТД стала транспортироваться и казахстанская нефть, а с 2010 г. – туркменская.

Однако Азербайджан не намерен считать использование БТД исключительным приоритетом своей экспортной политики, особенно после взрыва в турецком секторе нефтепровода в августе 2008 г., после чего прокачка нефти по нему была полностью приостановлена.

Одной из альтернатив БТД может стать украинский трубопровод Одесса – Броды, который также проходит в обход проливов Босфор и Дарданеллы. С конца января 2011 г. через трубопровод Одесса – Броды начались поставки азербайджанской нефти, которая по договору об обмене нефтью замещает поступающую в Беларусь венесуэльскую (а та направляется на рынки США уже как азербайджанская); всего планируется прокачать около 4 млн т углеводородного сырья [5].

Азербайджан заинтересован в дальнейшей транспортировке своей нефти по трубопроводу Одесса – Броды, так как это согласуется с политикой диверсификации экспортных маршрутов. Кроме того, при помощи трубопровода БТД Турция фактически монополизировала транзит азербайджанской нефти на мировые рынки. Несмотря на дружественные отношения между двумя странами, существуют и некоторые причины для беспокойства, связанные с решением Турции о реэкспорте азербайджанского газа на европейские рынки, а также с разногласиями по поводу цен и тарифов на транспорт природного газа. Тем не менее маловероятно, что Турция станет использовать свою исключительную «транзитную позицию» в качестве рычага давления на Азербайджан.

Для транспортировки значительных объемов азербайджанского газа на мировые рынки было необходимо создать еще один транспортный коридор. В 2006 г. было завершено строительство газопровода Баку – Тбилиси – Эрзерум, и с 21 марта того же года азербайджанский газ начал поступать в Турцию.

Начиная с 2008 г. между Азербайджаном и Турцией появились разногласия, касающиеся цен, тарифов, условий транзита и объемов поставляемого газа. Эта ситуация возникла из-за стремления Турции играть

роль регионального энергетического транспортного узла. Однако Азербайджан совершенно не устраивало, чтобы Турция перепродавала его газ на европейском рынке, так как разница в цене могла бы достигнуть существенных размеров.

27 марта 2009 г. Газпром и ГНКАР подписали контракт на поставку в Россию азербайджанского газа по газопроводу Баку – Ново-Филя (участок газотранспортной системы Азербайджана, протяженностью порядка 200 км, идущий от Баку до российской границы по побережью Каспийского моря). С января 2010 г. Азербайджан начал экспорт природного газа в Россию, на начальном этапе объем поставок составил 500 млн м³ [7].

Руководители «Газпром экспорта» и Государственной нефтяной компании Азербайджанской Республики (ГНКАР) в январе 2012 г. подписали дополнительное соглашение об увеличении закупок азербайджанского природного газа. Как пояснил глава российского концерна Алексей Миллер, «это очередная корректировка в сторону увеличения объемов поставок». Он назвал действующий контракт уникальным, поскольку он не имеет верхней границы. «Для нас это представляет интерес, это является экономически эффективным, а для обеих сторон это обоюдовыгодное сотрудничество», – сказал Миллер и отметил, что для Азербайджана сотрудничество с Россией более выгодно. «Мы можем предложить комфортную цену, и она является более чем конкурентоспособной, чем могут дать европейские покупатели в Европе», – сказал глава «Газпрома» [1].

«Газпром» не напрасно тратит деньги, наращивая закупки азербайджанского газа, хотя тем самым позволяет Баку получать деньги и иметь рычаг давления на Турцию и ЕС в переговорах о «Nabucco», не давая при этом российской стороне никаких гарантий, что откажется от поставок газа в ЕС ради поставок «Газпрому», если будет построен «Набукко». ««Газпром» неплохо прогнул по цене своих поставщиков газа из стран СНГ, при этом обеспечив вполне комфортные условия для собственного экспорта. Таким образом, увеличение объемов позволяет странам-поставщикам получать сопоставимую с прежней или несколько большую прибыль, поставляя при этом существенно большие объемы природного газа», – говорит Роман Беседовский [7]. Насчет гарантий Азербайджан проводит самостоятельную политику и поступает так, как ему выгодно. Тем не менее шансов на лояльность азербайджанской стороны у «Газпрома» существенно больше, чем у остальных партнеров Республики.

14 сентября 2010 г. в Баку во время встречи президентов Азербайджана, Грузии и Румынии и в присутствии премьер-министра Венгрии был подписан Меморандум с целью создания совместной компании для определения возможности экспорта природного газа из Азербайджана и Грузии по дну Черного моря

до румынского порта Констанца. Подписание данного документа явилось важным шагом в поиске альтернативных маршрутов экспорта азербайджанского газа и позволит в будущем застраховать Республику от потерь и возможной зависимости.

Увеличение производства природного газа в Азербайджане, обусловленное растущим в мире спросом на этот вид энергоносителей, возможно благодаря имеющейся в Республике инфраструктуре. В связи с этим необходимо наличие транспортных коридоров, по которым азербайджанский газ мог бы беспрепятственно экспортироваться на европейские рынки. Таким образом, поиск альтернативных маршрутов связан не только с политическими, но и, в первую очередь, с коммерческими и экономическими интересами Республики.

Что касается проекта «Nabucco», то, на наш взгляд, интересна статья Д. Вагнера и Л. Косты, которую на прошлой неделе опубликовал известный американский журнал «Foreign Policy». Авторы отмечают, как нагорно-карабахский конфликт препятствует расширению отношений между США и Азербайджаном, превращаясь в серьезное препятствие для всего комплекса стратегического партнерства [7]. В статье большое внимание было уделено также энергетической политике Азербайджана. Напомним, что «Nabucco» – проектируемый магистральный газопровод протяженностью 3300 км из Туркмении и Азербайджана в страны ЕС, прежде всего Австрию и Германию.

Вагнер и Коста пришли к выводу, что состоятельность интеграционных проектов зависит от Азербайджана и других энергетически богатых государств региона: «Европа и Америка не могут ничего предпринять в связи с заполнением трубы газом. Кроме того, отношения между Баку и Вашингтоном в настоящее время переживают не лучший свой период. Чтобы доказать Америке свое надежное партнерство, Баку вложил большой политический капитал, однако этот регион не находится в списке внешнеполитических приоритетов правительства Барака Обамы. Кроме того, Баку не хочет мириться с проармянской позицией США по Нагорному Карабаху. Для официального Баку карабахский конфликт не второстепенный вопрос, а коренная проблема, вопрос чести. Нагорно-карабахский вопрос серьезно препятствует расширению отношений США – Азербайджан...», – отмечают авторы статьи. Иными словами, если Вашингтон не найдет общего языка с Баку, то он может проиграть борьбу за региональное влияние, которая ведется с Москвой: «В таком случае процесс может столкнуться с серьезными для Вашингтона и региона политическими и стратегическими потерями» [8]. «Текущие события свидетельствуют о необходимости создания «второго коридора» и трубопровода «Набукко», который предлагает не только импорт газа из Азербай-

джана и Туркменистана, но и из Ирака, а в будущем также из Ирана, обладающего вторыми по величине запасами газа в мире [8].

При этом политика официального Баку направлена не только на обеспечение энергетической безопасности, но и на укрепление мира, стабильности и безопасности как в регионе, так и на евразийском пространстве. И в этом смысле не только у руководства страны, но и у общественности вызывает недоумение неадекватность подходов, когда дело касается принципиальных мотивов сотрудничества, решения региональных проблем мира и безопасности.

В статье американских авторов правильно подчеркивается, что Баку вложил значительный политический капитал для решения многих региональных вопросов и проектов. И надо полагать, что он рассчитывал на адекватность со стороны Вашингтона, чтобы тот использовал всю силу и авторитет для справедливого урегулирования регионального кризиса. Однако этого пока не происходит.

Итак, с одной стороны, Европа нуждается в Азербайджане как в субъекте, способном помочь реализации крупнейшего газового проекта, и заявляет, что все зависит именно от него. А с другой стороны, США уверены, что для расширения нормальных энергетических связей мешает карабахский конфликт.

Энергетическая политика Азербайджана доказала свою жизнеспособность; диверсификация транспортных маршрутов позволила Республике не только проводить сравнительно независимую внешнюю политику, но и застраховала ее от возможных экономических и политических потерь. Создание соответствующей инфраструктуры дает возможность устойчивого развития и реализации новых проектов, способствующих укреплению отношений между государствами, а также распространению сотрудничества на другие сферы деятельности.

Страны, не имеющие выхода к открытым морям, могут извлечь выгоду из подобного сотрудничества, в первую очередь при наличии альтернативных путей выхода на мировые рынки сбыта. В противном случае страна-производитель может оказаться в весьма уязвимой ситуации, если транзитное государство, пользующееся монополией на транспортную инфраструктуру, имеет собственные интересы по отношению к реализации энергетических проектов. Единственным выходом из положения является создание экспортных коридоров, с помощью которых страна-производитель энергоресурсов может в случае необходимости маневрировать, сокращая свои возможные политические и экономические потери.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Ибрагимов Р.* Транспорт энергетических ресурсов странами, лишенными выхода к открытым морям : (на примере Азербайджана) / Р. Ибрагимов. – Режим доступа: http://www.ca-c.org/c-g/2011/journal_rus/c-g-1-2/07.shtml
2. *Ibrahimov R.* Azerbaijan: Happiness is the Availability of Export Corridors / R. Ibrahimov. – Режим доступа: <http://www.turkishweekly.net/columnist/2536/azerbaijan-happiness-is-the-availability-of-export-corridors.html>
3. *Алиев И.* Каспийская нефть Азербайджана / И. Алиев. – М., 2003.
4. *Ibrahimov R.* Azerbaijan Energy Strategy and the Importance of Diversification of Exported Transport Routes / R. Ibrahimov // Journal of Qafqaz University. – 2010. – № 29.
5. Баку – Тбилиси – Джейхан : хроника проекта // Caspian Energy. – 2002. – № 3.
6. Режим доступа: <http://www.charter97.org/ru/news>
7. Эксперт : общенациональный деловой журнал. – Режим доступа: <http://www.expert.ru>
8. *Wagner D.* High Stakes in the Caspian Energy Game / D. Wagner, L. Costa. – Режим доступа: <http://www.foreignpolicyjournal.com>

Воронежский государственный университет

Мамедов З. В., аспирант кафедры социологии и политологии

E-mail: zamorvrn@mail.ru

Тел.: 8-951-565-88-41

Voronezh State University

Mamedov Z. V., Post-graduate Student of the Department of Sociology and Political Sciences

E-mail: zamorvrn@mail.ru

Tel.: 8-951-565-88-41