

## НЕФТЕПРОВОД БАКУ – НОВОРОССИЙСК: ПРОБЛЕМЫ И ПРОТИВОРЕЧИЯ

DOI: 10.25629/НС.2018.08.04

АГАКИШИЕВ И.А.

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

**Аннотация.** Нефтепровод Баку-Новороссийск в советское время использовался для поставок западносибирской нефти на азербайджанские нефтеперерабатывающие заводы. С 1997 году трубопровод начал работать в реверсном режиме, перекачивая раннюю нефть с Сангачальского терминала месторождений Азери – Чираг – Гюнешли. Однако история превращения бывшего советского трубопровода складывалась не просто как чисто технически, так и политически.

**Ключевые слова.** трубопроводы, нефтепроводы, Баку-Новороссийск, АМОК, ГНКАР, нефть, транспортировка нефти

### Введение

В конце 1878 года на Апшеронском полуострове был введен в эксплуатацию первый нефтепровод протяженностью около 10 километров для перекачки нефти от Балаханского месторождения на нефтеперерабатывающие заводы Баку. С тех пор к нефтепроводным системам Каспийского региона было приковано особое внимание, особенно с учетом их геополитической значимости. Одним из таких нефтепроводов является Баку – Новороссийск. В советский период нефтепровод Баку-Новороссийск использовался для поставок западно-сибирской нефти на азербайджанские НПЗ. В 1996 году между Россией и Азербайджаном было заключено соглашение о переводе ветки Баку-Новороссийск в реверсный режим. В результате нефтепровод превратился в экспортный маршрут для азербайджанской нефти, которая направлялась в Новороссийск для последующей транспортировки на танкерах в Европу.

### Обсуждение вопроса

Политологи чрезмерно политизировали вопрос о построении трубопровода в азербайджанском секторе Каспия, будущее которого виделось им в сугубо черном цвете. Они отрицали перспективы сотрудничества различных стран в этом секторе. По их мнению, Россия и Запад имели настолько различные интересы, что сотрудничество их нефтяных компаний в азербайджанском секторе Каспия было нереальным. При этом порой сильно преувеличивалось влияние той или иной страны, не всегда брались в расчет собственные экономические и политические интересы Азербайджанской Республики. Но объективные экономические интересы, к счастью, понемногу устраняли эти искусственные преграды и надуманные проблемы.

Весной 1995 г. рассматривалось несколько вариантов маршрута экспорта ранней нефти: нефтепровод Баку–Новороссийск; нефтепровод Баку–Супса; железная дорога к черноморским портам Грузии; вариант обмена нефтью с Ираном. Но последние два варианта были сняты с повестки дня. Недостатками транспортировки по железной дороге были ограниченная пропускная способность и высокая дороговизна. Что касается варианта обмена с Ираном, то США не ладили с Ираном, а именно компании этой страны обладали в проекте 40% долевого участия по «Контракту века». Принятый кабинетом Клинтона закон «Дамерто» в 1995 г. ужесточил существующий запрет американским компаниям сотрудничать с Ираном и компаниями этого государства. Правительством США особое внимание уделялось «предотвращению возрастания влияния Ирана в создавшемся политическом вакууме».

31 августа 1995 г. были подготовлены все первичные документы по северному маршруту Баку–Грузия–Новороссийск. 9 октября 1995 г. Руководящий комитет АМОК принял решение о выборе обоих маршрутов экспортного трубопровода. Первый – северный, идущий по территории России. Вторым должен был пройти по территории Грузии и выйти к Черному морю. В октябре 1995 г. правительство Азербайджана также 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. В принятии этого решения были заинтересованы руководство Азербайджана и АМОК, так как таким образом обеспечивалась стабильная транспортировка углеводородов. Вопросы транспортировки напрямую были связаны с вопросом добычи нефти. Однако подписание азербайджано-российского соглашения затянулось вплоть до середины января 1996 г., так как российская сторона была не согласна с решением о выборе двух маршрутов для транспортировки ранней нефти.

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. Они поддержали переизбрание Б. Ельцина председателем Совета глав государств СНГ. Это имело особое значение перед выборами президента России. Избранный председатель, поблагодарив глав государств СНГ, сказал: «Вы не только поддерживаете меня, но и подталкиваете к решению участвовать в выборах».

Состоялась трехчасовая беседа между Г. Алиевым и новым руководителем МИДа РФ Е. Примаковым. Затем состоялась часовая встреча азербайджанского президента с Б. Ельциным – первая дружественная встреча этих двух лиц. Был затронут вопрос урегулирования карабахского конфликта. Ельцин тогда отметил: «Азербайджан предлагал Нагорному Карабаху статус автономной республики. У нас выше и нет статуса – и 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?!».

Алиев перед возвращением в Баку из Москвы, придавая большое значение заключенному соглашению по транспортировке нефти, особо отмечал в интервью: «Я улетаю из Москвы с добрым чувством, хорошим настроением... Мы ощущали себя в дружеской обстановке, это еще и еще раз вызывает большое чувство благодарности».

Подписанное соглашение положило конец всем противоречивым рассуждениям о проблеме поставки ранней нефти. После этого предусматривалось издание необходимых документов российским и азербайджанским правительствами. Соответствующие постановления издали правительство РФ и азербайджанский президент. Правительство РФ уполномочило подписать контракт по сооружению нефтепровода Баку–Новороссийск президента компании «Транснефть» Валерия Дмитриевича Черняева.

Контракт был подписан 16 февраля 1996 г. в Баку. Со стороны консорциума его подписал президент АМОК Терри Адамс. Подготовленными и согласованными документами были договор о поддержке транспортировки, а также соглашение о транспортировке ранней нефти через территорию России.

Первым был подписан договор о поддержке транспортировки между азербайджанским правительством и АМОК. Документ подписали азербайджанский премьер-министр Ф. Гулиев и президент АМОК Т. Адамс.

Соглашение о транспортировке ранней азербайджанской нефти подписали президент российской акционерной компании «Транснефть» В. Черняев, президент ГНК АР Н. Алиев и президент АМОК Т. Адамс. За 9 месяцев до начала добычи ранней нефти у АМОК уже имелись соглашения на построение северного трубопровода.

Межправительственное соглашение о транспортировке азербайджанской нефти по территории РФ до порта Новороссийск вступило в силу в середине февраля 1996 г. Подписание же аналогичных документов с грузинским правительством и его уполномоченной организацией – Грузинской международной нефтяной корпорацией (ГМНК) – состоялось в Тбилиси 8 марта того же года.

Г. Алиев заявил: «Когда мы подписали «Контракт века», мы там же определили нефтепровод для первичной нефти, и этот нефтепровод мы определили: Баку–Новороссийск. Это же

записано в этом контракте. Ну, зачем там кто-то извращает все то, что есть. Не могу об этом говорить спокойно. Это люди, которые хотят испортить наши отношения (с Россией, – прим. И.А.), так и извращают, создают такое впечатление. Конечно, нам это неприятно».

Остро стояла проблема согласования между центральной властью РФ и Чечней финансовых условий транзита азербайджанской нефти через Грозный. Решение этой проблемы было важно и для транспортировки казахстанской нефти.

В экспорте ранней нефти по северному трубопроводу в первую очередь была заинтересована сама Россия. Это было выгодно ей как в экономическом, так и в политическом отношении, тем более что компания «ЛУКОЙл» имела в «Контракте века» свою 10-процентную долю. Учитывая это, Г. Алиев отмечал: «Для беспокойства и принятия России как угрозы нет никаких причин и нет никакого политического риска в осуществлении «Контракт века».

По мнению специалистов российской нефтяной компании «ЛУКОЙл», именно экономическая целесообразность должна была составлять основу для всех принимаемых в консорциуме АМОК проектов, в частности и при выборе маршрутов экспорта нефти. Политические интересы могли бы существенно препятствовать успешному принятию эффективных решений.

Как один из возможных вариантов руководство «ЛУКОЙла» допускало также поставку необходимого оборудования для работы по проекту с заводов России и стран СНГ. Это могло положительно повлиять на общую стоимость проекта за счет низкой цены оборудования и сокращения транспортных расходов. Страховые подразделения компании рассматривали возможность страховки грузов на территории России.

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.

Существование противоречивого понимания и различных оценок в предложенных вариантах сотрудничества приводило к запутанности и дополнительным барьерам на пути к осуществлению нефтяных проектов. Однако, как образно заметил Г. Алиев: «Наш путь не проходит по гладкому асфальту, этот путь сопровождается подъемами и спусками, навстречу выходят камни и скалы. Но мы этот путь пройдем».

Выводы некоторых экспертов иногда отличались однобокостью, а также чересчур сильной политизацией. Одни считали, что проведение трубопровода по территории Грузии способствует укреплению независимости этой страны от России, другие – что зависимость Грузии от России по существу делает зависимым от РФ и трубопровод.

Абсурдность этих рассуждений была очевидна. Закавказье, завоеванное Российской империей в итоге русско-персидских и русско-турецких войн в начале XIX в., в течение XX в. дважды получило государственную независимость, и это было исключительно следствием политики центра страны.

После распада СССР, в начале 90-х годов Россия не ставила целью расширение своих территорий путем присоединения уже получивших независимость стран, и государственное стремление этих стран укреплять свою независимость, бесспорно, получало поддержку России. Это наиболее ярко видно на примере Азербайджана, разделенного на российскую и персидскую части на основе Туркменчайского мирного договора 1828 г.

Три попытки в 1905–1911, 1918–1920 и 1945–1946 гг. тюрков-азери, живших на территории Ирана и имевших целью приобрести государственную независимость, были подавлены силами центра. Относительно небольшая северная часть Азербайджана, получила дважды – в 1918 и 1991 гг. – государственную независимость и сегодня является суверенным государством. Азербайджанская Республика с населением в 9 млн человек имеет собственное государство, а территория, на которой проживают 35 млн. тюрков-азери, является составной частью Ирана,

и не имеет даже в составе этого государства статуса культурной автономии. Аналогичная ситуация была и в истории Грузии. В период с 1991 г. Россия претендовала лишь на продолжение сотрудничества в постсоветском зарубежье, и в этом не было ничего предосудительного. Создание же вокруг этого ажиотажа априори не может иметь положительных последствий.

Азербайджанская Республика устанавливала новые отношения со странами Запада и одновременно продолжала сохранять и развивать многовековые отношения с Россией.

Построение для транспортировки ранней азербайджанской нефти северного и западного трубопроводов было продуманным политическим шагом и служило вышеупомянутой цели. Помимо политической мотивации, которой придавалось большое значение, это было грамотным экономическим решением: диверсификация трубопроводов обеспечивала стабильные поставки нефти.

Раннюю нефть планировалось получить в конце 1996 г. по установленному графику. На уровень добычи нефти до 5 млн. тонн планировалось выйти в течение двух лет, а добыча большой нефти ожидалась к 2000 г. Правительство Азербайджана приняло специальное постановление, касающееся экспорта ранней нефти, о выделении земельного участка и о строительстве на нем трубопровода. Однако переговоры проходили в непростой обстановке.

В связи с неподписанием правительственного соглашения с Россией с 10 октября 1995 г. по 16 февраля 1996 г. были остановлены все работы по проекту ранней нефти. По вопросу экспорта ранней нефти предполагалось, что все документы по северному трубопроводу будут подписаны до 1 июля 1995 г. и сам проект добычи ранней нефти был рассчитан на 18 месяцев. Но скоро стало ясно, что заключить все соглашения через 6 месяцев после прибытия акционеров АМОК в Баку невозможно.

Соглашение о транспортировке ранней нефти было достигнуто в Москве 18 января 1996 г. президентом Азербайджана Г. Алиевым и премьер-министром России В. Черномырдиным.

Согласно этому документу, РФ гарантировала включение транзита азербайджанской нефти в график транспортировки экспортируемой нефти с декабря 1996 г. Как бывший нефтяник, он хорошо относился к выходцам Азербайджана и высоко оценивал роль Азербайджана 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».

Терри Адамс так оценил соглашение о транспортировке ранней нефти: «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».

Для решения такого рода проблем это был относительно небольшой отрезок времени. Топ-менеджер «Бритиш Петролеум» отметил: «... если все 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».

В Казахстане в течение 5 предыдущих лет пытались разрешить проблему с контрактом по трубопроводу, а АМОК сумела сделать это за 9 месяцев.

Учитывая, что часть нефтепровода Грозный–Баку (диаметр 720 мм) находится на балансе ГНК АР, Кабинет министров принял постановление поручить вопросы использования трубопроводов для экспорта первой нефти этой же компании. Государственному комитету по топливу было поручено обеспечить перевод нефтепровода Гюздек–Актафа (диаметр 530 мм), строительство которого было приостановлено с 1992 г., на баланс государственной нефтяной компании.

Одним из главных был вопрос о финансах. По мнению Г. Алиева, «надо было доказать нефтяными запасами целесообразность выделения 1,5–2 млрд. долларов, иначе ни один мировой банк не даст ни копейки».

«Контракт века» был рассчитан на 30 лет, и этот период делился на три этапа. Первый этап – выполнение программы-минимум. Решающим этапом стало бурение трех разведочных скважин. Он завершился получением ранней нефти и построением трубопроводов для транспортировки ранней нефти. Второй этап – это переход к полномасштабной добычи нефти. Третий этап – построение основного трубопровода за 54 месяца и поставка нефти по нему.

9 октября 1995 г. было обнаружено решение АМОК и ГНКАР о маршруте транспортировки ранней нефти, добыча которой планировалась с платформы «Чираг-1» во второй половине 1996 г.

Анализ различных вариантов транспортировки показал, что наиболее реальными для рассмотрения были только два: северный (через Грозный до Новороссийска) и западный (по территории Грузии в районе Батуми).

С позиции затрат построения трубопроводов, преимущественным был северный вариант. Нефтепровод Грозный–Баку практически находился в рабочем состоянии. Требовалось провести его реверсирование для прокачки нефти в обратном направлении – из Баку – и проложить дополнительно 27 км трубопровода. Востребованные затраты составляли 50 млн. долларов, после чего (работы планировалось завершить ко второй половине 1996 г.) по нефтепроводу можно было транспортировать до 17 млн. тонн в год.

Решение транспортировки ранней нефти по северному маршруту стало успехом России. Но добиться, чтобы российский путь стал основным, по двум причинам было очень сложно. Внутренней корпоративной причиной было нежелание «Транснефти» идти на уступки по тарифам и поставить разделитель для отделения более качественной азербайджанской нефти от казахской и российской. Внешняя причина – преимущество турецкого пути (прямой выход к Средиземному морю и отсутствие проблемы транспортировки нефти в танкерах по проливам Босфор и Дарданеллы), а также лоббирование этого пути Турцией.

По мнению экспертов, существовала возможность экономического сотрудничества России с Казахстаном и Азербайджаном одновременно со скорейшим решением проблем КТК. В вопросе расширения мощностей КТК можно было рассчитывать и на возможную транспортировку через черноморское побережье России и азербайджанской нефти.

Сначала между Азербайджаном и Россией был подписан протокол о транспортировке ранней нефти. Затем рабочая группа российских и азербайджанских специалистов проработала вопрос подачи до 5 млн. тонн нефти в год нефтеналивными терминалами Черного моря через территорию России с использованием действующих и вновь построенных магистральных нефтепроводов Баку–Грозный, Грозный–Тихорецк, Тихорецк–Новороссийск.

В 1996 г. нефтепроводная система «Транснефти» состояла из 49,6 тыс. км магистральных нефтепроводов, включала в себя 403 насосных станции и 934 резервуара емкостью 13 млн. куб. м.

Эксплуатацию системы осуществляло 11 акционерных обществ. Аналогов такому обширному хозяйству в мире не было, но громоздкость этой организации не позволяла принимать быстрые решения и подходить более гибко к решению поставленных вопросов.

Кроме усовершенствования уже устоявшихся магистралей требовались большие вложения в реконструкцию, техническое перевооружение и капитальный ремонт линейной части магистральных нефтепроводов. В начале 1990-х гг. компания «Транснефть» объективно уступала в конкурентной борьбе более мощным зарубежным нефтяным компаниям в возможностях транспортировки азербайджанской нефти. Одной из актуальных проблем была разработка и совершенствование экономических стимулов, направленных на повышение качества поставляемой нефти. Компания подготовила предложение по созданию системы взаимных расчетов по изменению качества нефти в процессе транспортировки. Эта система была названа Банком качества нефти. Объединенный научно-технический совет российских нефтяных компаний рассмотрел и одобрил эти предложения. Опытно-промышленные испытания показали, что предложенные методологии и системы организации практически реализуемы, экономически

целесообразны и перспективны. Система «Банк качества нефти» давала возможность оптимально формировать российский рынок нефти с учетом ее качества и позволяла компенсировать потери каждому производителю в соответствии с качеством нефти, сданной в систему компании «Транснефть».

Принятие решения Минтопэнерго РФ о порядке внедрения «Банка качества нефти» наладило бы порядок в учете качества нефти и собственной, и транзитной, поставляемой по магистральным системам компании «Транснефть». Как отмечал президент акционерной компании «Транснефть» Валерий Черняев, «новое строительство и реконструкцию нефтепроводов и резервуарных парков целесообразно было бы осуществлять в первую очередь на экспортных направлениях». Но оперативно это сделать было невозможно. Валерий Черняев раскрыл причину: «Дело, однако, тормозится из-за ограниченности источников финансирования. Кредиты предоставляются лишь краткосрочные, в то время как срок окупаемости объектов может составлять до 10 лет».

Нехватка финансов – вот что было причиной затягивания вопроса установления системы Банка качества. Решение вопроса с помощью компаний экспортеров приводило к увеличению в целом расходов на северном маршруте и делало его более дорогим. Кроме того, надо было создать систему Банка качества нефти по всем магистральным системам. Нельзя было на одной магистрали учитывать качество транспортируемой нефти, а на другой нет. При масштабах «Транснефти» это было затратным и долгим процессом.

Учитывая значение Грозного для поставки каспийской нефти, продолжать Чеченскую войну было абсолютно невозможно. Ни Россия, ни компании, входившие в АМОК, не отрицали возможности транспортировки нефти через использование магистралей «Транснефти».

В мае 1996 г. были отодвинуты сроки добычи ранней нефти на вторую половину 1997 г. Основной причиной этого принято считать задержки соглашения между Россией и Азербайджаном по построению трубопровода и по транспортировке ранней нефти. Но проведенное исследование позволило сделать вывод, что это не так. Даже при своевременной сдаче трубопровода добыча ранней нефти состоялась бы по факту не раньше октября 1997 г.

В декабре 1996 г. северный нефтепровод еще не был готов, но была надежда на завершение работ в начале 1997 г. Продолжились работы по ремонту азербайджанской части северного трубопровода от Дюбенди до границы с РФ. К концу декабря планировалось функционирование измерительной аппаратуры, устанавливаемой на этой трубе.

11 июля 1996 г. АМОК и альянс «Petrofak» – «Makkonnel Dovel» подписали соглашение о проведении строительно-восстановительных работ на северном маршруте экспортного нефтепровода. Соглашение было заключено по итогам тендера, выигранного фирмой «Petrofak» (США). Компания в альянсе с новозеландской фирмой «Makkonnel Dovel», а также совместно с ГНК АР и АЗГУР выполняла работы на трассе протяженностью 230 км. В частности, предусматривалось проведение модернизации трубопровода Бёюкшор–Грозный на участке от Сумгаита до северной границы Азербайджанской Республики.

Осуществлялась пайка двух новых участков длиной 26 км от нового терминала в Сангачах до уже существовавшего трубопровода Гюздек–Акстафа и соединение его с трубопроводом близ Сумгаита. Для выполнения объема работ было задействовано 250 работников и планировалось закончить работы в течение 7 месяцев. Фирма «Petrofak» к этому времени уже имела большой опыт в сотрудничестве с азербайджанскими компаниями. Она участвовала в реконструкции оборудования на ПО «Азернефть» и на газокompрессорной станции компании «Пеннзойл» на Нефтяных Камнях.

К октябрю 1996 г. возникли сложности и в подготовке северного маршрута. Строительство азербайджанской части завершилось, однако война в Чечне осложнила работу в Восточной части трубопровода. По намеченному плану до конца 1996 г. нефтепровод от азербайджанской границы до Новороссийского порта должен был быть сдан в эксплуатацию. Намерение с

начала 1997 г. экспортировать часть добываемой азербайджанской нефти по этому трубопроводу делало этот вопрос особенно острым.

Участники транспортировки нефти, естественно, знали: принять решение о выборе маршрута намного легче, чем практически реализовать этот проект. Пути трубопровода проходили или по конфликтным территориям, или в нежелательной близости от них, или через территории, население которых не прочь «взбунтоваться» ради получения больших барышей за транзит. Последнее усугублялось в связи с кризисом в экономике этих стран, где трубопровод рассматривался как один из реальных рычагов на пути восстановления экономического баланса. Азербайджанскую часть северного трубопровода Баку–Самур планировалось сдать в эксплуатацию в 1 января 1997 г., но информация о состоянии российской части (Самур–Грозный–Новороссийск) была не до конца ясна.

Обязательство Азербайджана – доставить нефть до границы и передать ее там России. Правительство РФ и компания «Транснефть» были обязаны доставить такие же объемы нефти на танкеры АМОК в Новороссийске. «Транснефть» приняла заявку ГНК АР о транспортировке азербайджанской нефти в первом квартале 1997 г., АМОК выбрала танкер, чтобы забрать нефть в Новороссийске. Однако западный трубопровод еще не был готов, и до конца 1998 г. в вопросе транспортировки нефти имелся риск. Но АМОК была уверена в северном трубопроводе, и именно это позволяло руководству структуры инвестировать в него миллионы. Ведь заполнение западного трубопровода заняло бы всего 7 месяцев.

По словам руководителя Министерства по сотрудничеству со странами СНГ А. Тулеева, события, происходившие в Чечне, имели большое влияние на постсоветском пространстве. Транспортировка каспийской нефти напрямую зависела от успехов миротворческих процессов в Чечне. Война в Чечне стала основной помехой в восстановлении трубопровода Баку–Грозный–Новороссийск.

Еще в начале 1997 г. между управлениями трубопроводов в Тихорецке и Чечне был заключен договор о проведении тихорецкими специалистами реконструкции чеченского участка нефтепровода. Но в силу проволочек с чеченской стороны этот вопрос оставался открытым.

Разногласия между федеральным руководством России и руководителями субъекта Федерации – Чечни – тормозили процесс транспортировки азербайджанской нефти до Новороссийска. Официальную позицию Баку выразил в Москве Алиев: «Это проблема президента России».

Возникшие проблемы в связи с трубопроводом Баку–Новороссийск создавали трудности и в выборе этого пути как основного маршрута.

Федеральная власть рассматривала и пути обхода Чечни при транспортировке нефти. Одним из них была доставка нефти из Баку танкерами до НПЗ компании «ЛУКОЙЛ» в Волгограде и поставка в Новороссийск российской нефти, то есть это был вариант обмена. Однако для реализации этого России необходимо было идти на уступки: во-первых, заключить соглашения о свободе судоходства между Азербайджаном и Россией по Волгодонскому каналу, то есть разрешить азербайджанским судам беспрепятственно выходить из Каспийского моря на Волгу и, во-вторых, необходимо было решить вопрос нехватки танкеров для этой цели.

8 сентября 1997 г. чеченская делегация во главе с президентом «ЮНКО» Х. Ерихановым начала в офисе ОАО «Транснефть», затем в кабинете Немцова очередные переговоры с российской стороной. Переговоры должны были завершиться 9 сентября утром. Условия договора держались в тайне.

После подписания соглашения Б. Немцов заявил о намерении Москвы построить новый участок нефтепровода протяженностью 28 км в обход Чечни, который соединит дагестанский город Хасавьюрт со станцией Тверская. Это было подтверждением неверия в эффективность подписанного соглашения. Чеченская ветка рассматривалась как временная, пока не будет построена новая ветка в обход Чечни.

15 сентября 1997 г. правительство России пришла к окончательному решению построить трубопровод в обход Чечни, о чем публично заявил Немцов вечером того же дня представителям СМИ.

Это было выгодно центральной власти по двум причинам. Во-первых, Чечня теряла рычаг давления, во-вторых, Россия обеспечивала транспортировку нефти безопасным маршрутом. Но это были планы будущего. Подписанные же соглашения четко оговаривали время постройки российской части трубопровода.

Мнения специалистов АМОК и «Транснефти» по срокам восстановления этого отрезка нефтепровода расходились. Эксперты АМОК считали, что требовалось три недели, а эксперты «Транснефти» – 1–1,5 месяца. Стоимость работ ориентировочно составляла 1 млн. долларов. Но скоро усилиями 100 человек были завершены ремонтные работы по восстановлению 153 км чеченского отрезка северного трубопровода. Можно было начинать работы по заполнению трубопровода буферной нефтью, объем который составлял 37 тыс. тонн. С технической точки зрения трубопровод должен был быть готов принять азербайджанскую нефть 7 ноября 1997 г.

12 ноября 1997 г. президент Азербайджана Алиев принял в президентском дворце первого вице-преьера РФ Немцова. Тот приехал в Баку в связи с празднованием добычи ранней нефти. Во время встречи Немцов еще раз отметил, что «именно благодаря мудрости президента Алиева России удалось решить проблему с чеченской нефтяной компанией, во что многие не верили». В Москве все были рады, что «все так хорошо получилось». 25 октября 1997 г. был начат экспорт нефти ГНК АР по российской системе. В целом до конца 1998 г. АМОК планировал экспортировать по северному трубопроводу около 1,5 млн. тонн нефти, из них 0,9–1 млн. тонн нефти иностранных акционеров АМОК и около 0,5 млн. тонн нефти, принадлежавшей Азербайджану.

Как отмечал вице-президент ГНК АР И. Алиев, достоинства северного трубопровода при экспорте в том, что «должны быть исключены факты попадания нашей нефти на рынки недружественных государств».

Транспортировка ранней нефти и попадание этой нефти на мировые рынки могли стать импульсом для всех работ в сфере нефти. Давая оценку этому вопросу, президент американской компании «Юнокал» Джон Аймел отметил: «Чем быстрее это произойдет, тем больше будет приток зарубежных компаний в Азербайджан». Он же при встрече с Алиевым заявил: «Страна располагает богатыми нефтяными ресурсами, для транспортировки нужны будут несколько трубопроводов».

ГНК АР намеревалась в каждом квартале отправлять от 500 тыс. до 600 тыс. тонн нефти в полгода.

Кроме несвоевременного сооружения трубопровода была еще одна причина задержки ввода в строй чеченского отрезка трубопровода. Она была связана с беспокойством работников компании «Транснефть» по поводу обеспечения безопасности этой части нефтепровода. По условиям соглашения до 2002 г. по северному трубопроводу должно было быть отправлено 5 млн тонн сырой нефти.

К марту 1997 г. Азербайджан заполнил нефтью трубопровод и ждал выполнения обязательств российской стороны.

К задержке запуска северного транспортного пути привели и технические проблемы. Технические сложности были связаны с созданием контрольно-измерительной системы, которая соответствовала западным стандартам и была способна четко измерять количество метрических тонн, перекачиваемых с одной стороны на другую. Эта контрольная система испытывалась обеими сторонами. Она уже была сооружена, и конструкторы ожидали приезда специалистов «Транснефти» для осуществления первой пробной прокачки. Только после этого можно было транспортировать большие объемы.

В ходе работы неизбежно появлялась множество небольших проблем, а порой и разногласий между партнерами. Не столь важно было прокачать первую тонну нефти. Важно было заранее отрегулировать все эти возникавшие разногласия. Например, оплату сборов в порту Новороссийска, не предусмотренную в межправительственном соглашении.

Вывоз первых партий азербайджанской нефти за пределы Азербайджанской Республики составлял для властей прецедент- подтверждение того, что страна в состоянии доставить углеводороды на мировые рынки. Этот факт имел больше политическое, чем экономическое значение. Трубопровод Баку–Новороссийск был запущен 25 октября 1997 г.

Как учат классики экономической науки, капитал становится богатством, когда приносит прибыль. В противном случае деньги становятся невостребованными бумажками. Без транспортировки на мировые рынки нефть Азербайджана также была всего лишь невостребованным сырьем. К началу 1997 г. Азербайджан в связи с задержкой строительства западного трубопровода до января 1999 г. мог надеяться только на северный трубопровод. Но и по эксплуатации трубопровода Баку–Новороссийск также возникали проблемы.

Россия, по мнению президента Азербайджанской Республики, оставалась одним из основных партнеров в нефтяном бизнесе. Некоторые безосновательные рассуждения на страницах российской печати, что строительство и ввод в эксплуатацию трубопровода Баку–Супса означает прекращение сотрудничества ГНК АР и «Транснефти» по транзиту нефти, раздражали руководство Азербайджанской Республики. Как заявил Г. Алиев, «наши добрые чувства, добрые действия не оценивают должным образом в различных кругах в Москве. Я говорю уже о том, что в российской печати публикуют очень много неприятных материалов. Ведь также известно, что Россия никогда не могла договориться с Чечней по поводу этого нефтепровода. Сколько раз они вели переговоры. Потом они обратились ко мне, тогдашний первый заместитель председателя правительства России г-н Немцов с представителями Чечни, не сумев решить этот вопрос в Москве, прибыли сюда. И в этом зале мы вели переговоры, между прочим, многочасовые. Я внес свой вклад в то, чтобы убедить чеченскую сторону в необходимости подписания документа. И этот документ между Россией и Чечней подписан здесь, в Баку, в этом зале, на этом столе. Так что наши практические действия направлены на фундаментальное сотрудничество с Российской Федерацией».

Произошедшие позднее осложнения между центральной властью России и руководством «Ичкерии» били, прежде всего, по экономике Азербайджана. По условиям контракта было предусмотрено, что Азербайджан может транспортировать свою, а не консорциума нефть только по нефтепроводу Баку–Новороссийск. Поэтому при остановке нефтепровода Баку–Новороссийск ГНК АР лишился возможности экспортировать нефть. Попытка экспортировать нефть по трубопроводу Баку–Супса не увенчалась успехом, так как АМОК на это не дала согласия, аргументируя это также условиями контракта. Трубопровод Баку–Супса был построен для экспорта только контрактной нефти, добываемой АМОК.

Потери Азербайджана отражались на бюджете республики. Российская транспортная компания использовала дополнительные возможности для выполнения своих договорных обязательств. «Транснефть» вынуждена была вести часть азербайджанской нефти цистернами, но это не решало вопрос в полном объеме. Трубопровод на территории Чечни работал в условиях повышенного риска. С августа 1998 г. по февраль 1999 г., как отмечалось в официальном письме ГНК АР к руководству «Транснефти», простои на северном трубопроводе составляли 25% времени его эксплуатации. В 1999 г. это привело к уменьшению запланированных объемов прокачки нефти до 30%.

Правительство «Ичкерии» не могло гарантировать поддержание в рабочем состоянии «своего» участка нефтепровода и сохранность перекачиваемой нефти в связи с задолженностью АК «Транснефть» за транзит нефти по территории республики. Масхадов не был полномочным президентом, и по существу трубопровод превратился в самого выгодного заложника в руках полевых командиров.

Это было нарушением АК «Транснефтью» (уполномоченной организации РФ) межправительственного соглашения, подписанного 18 января 1996 г. и гарантировавшего непрерывную и стабильную приемку и транзит азербайджанской нефти через территорию РФ. По заявлению чеченской стороны, федеральный долг составлял 10 млн. долларов, а по данным Министерства финансов и Министерства топлива и энергетики РФ эта сумма оценивалась в 5 млн. долларов.

Руководство Чеченского нефтяного концерна (ЧНК) заявило, что транзит азербайджанской нефти возобновится только после полной выплаты долгов. Эти средства, по мнению чеченской стороны, были необходимы для постоянного поддержания 153-километрового чеченского отрезка северного нефтепровода в рабочем состоянии, его капитальной реконструкции и для выдачи зарплаты 200 бойцам спецбатальона безопасности трубопровода.

С начала по апрель 1999 г. перекачка азербайджанской нефти по северному маршруту оставалась 8 раз. Из транзитного тарифа «Транснефти» 15,67 долларов за тонну, по мнению руководства Ичкерии, 4 доллара должна была получать Чечня.

Наряду с ГНК АР по трубопроводу Баку–Новороссийск транспортировалась нефть консорциума АМОК. По межправительственному соглашению от 18 января 1995 г., рассчитанному до 2003 г., АМОК обязалась транспортировать по северному трубопроводу в 1998 г. не менее 1,5 млн. тонн нефти с ежегодным увеличением этого показателя и доведения его к 2003 г. до 5 млн. тонн в год. По итогам 1998 г. АМОК перевыполнила взятые обязательства, поставив в 1998 г. в Новороссийск около 2 млн. тонн нефти. Каждая приостановка перекачки нефти из-за технических проблем в Чечне списывалась «Транснефтью» на форс-мажорные обстоятельства, которые освобождали компанию от ответственности.

Акционеры АМОК в течение двух недель в связи с финансовыми спорами между Ичкерией и центром, в условиях закрытия северного маршрута успели отгрузить в Супсе два 80-тыс. танкера и стали считать северный трубопровод запасным. Цепочка событий с января до конца апреля 1999 г. привела к тому, что АМОК стал рассматривать северный трубопровод Баку–Новороссийск как «резервный» вариант транспортировки каспийской нефти. Причин было достаточно. Во-первых, смешивание азербайджанской нефти с более дешевой российской экспортной смесью Ugals, во-вторых, нестабильная ситуация в Чечне и, в-третьих, начало эксплуатации западного маршрута Баку–Супса с низкими тарифными затратами. Транзитный тариф Баку–Супса для АМОК составил 3,14 доллара за тонну. Во время эксплуатации трубопровода наибольшие убытки Азербайджан понес от Чечни. Официальные и полуофициальные представители неоднократно по своему усмотрению перекрывали «вентиль» трубопровода.

Руководство «Транснефти», озабоченное этим произволом, решило возобновить переговоры с ГНК АР и АМОК, и в мае 1999 г. в Баку планировался приезд президента «Транснефти» Дмитрия Савельева. В этих переговорах ГНК АР, желавший транспортировать нефть северным маршрутом, был заинтересован больше АМОК.

Министр нефти и топлива В. Калюжный заверил президента Азербайджана Г. Алиева, что нефтепровод в обход Чечни будет построен через два месяца и что Азербайджан по нему сможет транспортировать до 15 млн тонн нефти. Однако к этому времени в Азербайджане устали ждать и потеряли надежду на обеспечение «Транснефтью» бесперебойной транспортировки нефти.

По мнению Г. Алиева, с самого начала надо было рассматривать построение трубопровода, проходящего мимо территории Чечни. Таким образом был бы снят фактор давления Ичкерии на центральную власть РФ и на Азербайджан. Минтопэнерго РФ и «Транснефть» рассматривали три варианта финансирования строительства обходной ветки по территории Дагестана. Первый из них предполагал прокладку трубопровода за счет собственных средств «Транснефти». Второй вариант – создание межгосударственного консорциума по типу КТК (оператор строительства трубопровода от Казахстанского месторождения Тенгиз до Новороссийска) с привлечением к финансированию проекта иностранных и российских компаний. Третий ва-

риант – за счет временного перераспределения средств, накопленных для строительства Балтийской трубопроводной системы (БТС), планировалось за 6–8 месяцев проложить трубу, затратив на это 200–250 млн. долларов. Это было воспринято Азербайджаном одобрительно. К этому времени продолжались прокачивания «Азери ойл» в северном направлении с комбинированным использованием трубопроводного и железнодорожного видов транспортировки.

Азербайджанский участок трубопровода Баку–Новороссийск работал не более двух суток подряд, после чего его функционирование прекращалось на 24–36 часов, в течение которых нефть в Дагестанском Избербаше заливалась в цистерны и перевозилась в Тихорецк, откуда сырье по трубе доставлялась в Шесхарис. Ежесуточно «Транснефть» могла транспортировать таким образом в Новороссийск не более 1,5–2 тыс. тонн азербайджанской нефти, что не устраивало ГНК АР, планировавшую в 1999 г. транспортировать по трубопроводу не менее 1 млн. тонн сырой нефти.

### **Заключение**

И все же АМОК, работая над проектом Фаза-1, в рамках которого с 2004 г. она совместно с ГНК АР должна была добывать около 20 млн. тонн нефти в год, продолжала связывать планы экспорта нефти с северным маршрутом.

Сегодня Азербайджан продает свою нефть сорта URALS из российского черноморского порта Новороссийск, доставляя сырье по трубопроводу Баку-Новороссийск.

### **Литература:**

1. Адамс Т. Интересы Азербайджана и западных нефтяных компаний полностью совпадают // Бакинский рабочий. 4 июня 1996.
2. Бакинский рабочий. 23 января 1996.
3. Бакинский рабочий. 25 января 1996.
4. Бакинский рабочий. 22 сентября 1999.
5. Бакинский рабочий 24 августа 1994.
6. Нефть России. 1995. №10. С. 14.
7. Бакинский рабочий. 16 декабря 1996.
8. Бакинский рабочий. 19 января 1996.
9. Адамс Т. Я очень доволен // Зеркало. 28 декабря 1996.
10. Эсрин мугавилеси, 1996 Баку. С.67.
11. Нефть России. 1995. №10 С. 2.
12. Нефть России. 1995. №10. С. 2.
13. Нефть России. 1996. С. 16
14. Бакинский рабочий. 17 декабря 1996.
15. Зеркало. 28 декабря 1996
16. Бакинский рабочий. 12 июля 1996.
17. Рапогата. 24 декабря 1996.
18. Mulkiyyet. 16–23 сентября 1997.
19. Вышка. 28 марта 1997.
20. Бакинский рабочий. 15 ноября 1997.
21. Mulkiyye 3–10 февраля 1998.
22. Зеркало. 8 февраля 1997.
23. Xalggazeti. 12 февраля 1997.
24. Алиев И. Азербайджанская нефть появится на мировом рынке раньше, чем ее ожидают // Бакинский рабочий. 15 февраля 1997.

25. Бакинский рабочий. 1 февраля 1997.
26. Xalq gazetı. 4 марта 1997.
27. Бакинский рабочий. 6 марта 1997.
28. Azerbajgan. 9 ноября 1997
29. Нефть и Капитал, 1997. №10. С. 58.
30. Бакинский рабочий. 22 сентября 1999.
31. Бакинский рабочий. 10 февраля 1999.
32. Mulkiyyet. 8–15 апреля 1999.
33. Mulkiyyet. 18–25 мая 1999.
34. Mulkiyyet. 27 апреля – 4 мая 1999.
35. Mulkiyyet. 1–12 октября 1999.

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

Дата поступления 07.07.2018

Дата принятия к публикации 10.08.2018

## BAKU-NOVOROSSIYSK OIL PIPELINE: PROBLEMS AND CONTRADICTIONS

DOI: 10.25629/HC.2018.08.04

AGAKISHIEV I.A.

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

**Abstract.** The Baku-Novorossiysk oil pipeline was used in Soviet times for transportation of Western Siberian oil to Azerbaijani oil refineries. Since 1997, the pipeline started reverse operation, pumping early oil from the Sangacal terminal and Azeri–Chirag–Gunashli fields. However, the story of the former Soviet pipeline was not easy both technically and politically.

**Keywords.** Pipelines, oil pipelines, Baku-Novorossiysk, АМОК, SOCAR, oil, oil transportation

### References:

1. Adams T. The Interests of Azerbaijan and Western oil companies coincide. *Bakinskij rabochij*. June 4, 1996.
2. *Bakinskij rabochij*. January 23, 1996.
3. *Bakinskij rabochij*. January 25, 1996.
4. *Bakinskij rabochij*. September 22, 1999.
5. *Bakinskij rabochij*. August 24, 1994.
6. *Neft' Rossii*. 1995, no. 10, p. 14.
7. *Bakinskij rabochij*. December 16. 1996.
8. *Bakinskij rabochij*. January 19, 1996.
9. Adams T. I'm very happy. *Zerkalo*. December 28, 1996.
10. Jesrin mugavilesi. 1996. Baku. P. 67.
11. *Neft' Rossii*. 1995, no. 10, p. 2.
12. *Neft' Rossii*. 1995, no. 10, p. 2.
13. *Neft' Rossii*. 1996, p. 16.
14. *Bakinskij rabochij*. December 17. 1996.
15. *Zerkalo*. December 28, 1996.

16. *Bakinskij rabochij*. July 12, 1996.
17. Panorama. December 24. 1996.
18. *Mulkiyyet*. 16-23 September, 1997.
19. *Vyshka*. 28 March 1997.
20. *Bakinskij rabochij*. November 15. 1997.
21. *Mulkiyyet*. 3-10 February, 1998.
22. *Zerkalo*. February 8, 1997.
23. Xalg gazeti. February 12, 1997.
24. Aliev I. Azerbajdzhanskaja neft' pojavitsja na mirovom rynke ran'she, chem ee ozhidajut [Azerbaijani oil will appear on the world market earlier than expected]. *Bakinskij rabochij*, February 15, 1997.
25. *Bakinskij rabochij*. February 1, 1997.
26. Xalg gazeti. March 4, 1997.
27. *Bakinskij rabochij*. March 6, 1997.
28. Azerbajgan. November 9. 1997.
29. *Neft' i Kapital*. 1997, no. 10, p. 58.
30. *Bakinskij rabochij*. September 22, 1999.
31. *Bakinskij rabochij*. February 10, 1999.
32. *Mulkiyyet*. 8-15 April, 1999.
33. *Mulkiyyet*. 18-25 May, 1999.
34. *Mulkiyyet*. 27 April – 4 May, 1999.
35. *Mulkiyyet*. 1-12 October, 1999.

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

Date of receipt 07.07.2018

Date of acceptance 10.08.2018