Qafqaz Beynəlxalq Münasibətlər və Strateji Araşdırmalar Mərkəzi
QAFSAM
Caucasian Center for International Relations and Strategic Studies

# БТД как важный шаг на пути к коридору Восток – Запад




**Араз Асланлы***

## Распад Советского Союза и новые проекты

Распад Советского Союза и конец Холодной Войны, неравномерное изменение в раскладе мировых сил, наряду с политической борьбой на географической территории бывшего СоветскогоСоюза, обострила вопрос распределения энергетических ресурсов региона. Было очевидно, что стороны, контролирующие нефтяные ресурсы и запасы природного газа, получат возможность стать ведущими державами 21 века в глобальном масштабе.

Наряду с проблемой производства природных энергоресурсов Каспийского региона,

другой немаловажной проблемой была транспортировка производимого товара на мировой рынок. Имеющаяся со времен Советского Союза система трубопровода была предусмотренная для транспорта энергоресурсов во внутренний рынок и в страны коммунистической Восточной Европы, не отвечала потребностям современного мира и не имела выхода в основные центры экспорта и транспорта нефти[1]. Но вместе с наступлением нового периода, началом борьбы за контроль и определение путей поставки на мировой рынок природных ресурсов региона, вопрос строительства нового трубопровода принял неизбежный характер. В этот и последующий периоды основной проблемой был вопрос транспортных путей доставки природных ресурсов из территории бывшего Союза на мировой рынок и в открытые моря, основными рассматриваемыми вариантами решения были транспорт только через Российскую Федерацию, по коридору Север – Юг через территорию Ирана и по коридору Восток – Запад через Турцию.

Получивв 1991 году свою независимость,Азербайджан начал разрабатывать свой план разрешения вопроса по производству и поставке на мировой рынок природных ресурсов.Первым шагом в этом направлении были встречи между главой Азербайджана того периода Абульфаза Эльчибея и президента Турецкой Республики Тургутом Озалом, во время этих встреч Азербайджан выразил готовность выделить существенный долю нефти Турции и поставлять производимую нефть на мировой рынок через Турцию. Первый шаг в строительстве трубопровода был сделан 9 марта 1993 года подписанием договора между Государственной Нефтяной компанией Азербайджана (SOCAR) и нефтяной компанией Турции (TPAO), где оговаривался транспорт Азербайджанской нефти по трубопроводу Баку – Джейхан. Но в последующие периоды выяснилось, что определение этого маршрута как Основной Экспортный Трубопровод  (ОЭТ) процесс не из легких. Попытка переворота правления Эльчибея в июне 1993 года, привела к задержке начавшегося процесса. После смены

власти, и прихода к власти Гейдара Алиева, первоначальной стратегической целью была поставлена нормализация ситуации в стране, после чего был подписан «Контракт Века» (в этом соглашении были приняты во внимание приоритеты США, Великобритании, России и других основных сил), на третьем этапе был начат процесс принятия решения и воплощения в жизнь транспорта Азербайджанской нефти на международный рынок.

**Первоначальные альтернативы и шаги к БТД**

После того как на повесткудня встал вопрос Азербайджанской нефти, было рассмотрено 7-8 маршрутов по транспортировке нефти, но на начальном этапе официально было принято только 5 альтернативных маршрутов[2].

1) Северный маршрут: Баку – Новороссийск;

2) Западный маршрут: Баку – Супса;

3) Южный маршрут: Баку – Иран;

4) Восточный маршрут: трубопровод через Афганистан и Пакистан;

5) Юго – западный маршрут: Баку – Джейхан.

Дваиз этих альтернативных маршрутовБаку – Иран и Баку – Пакистан, с первых дней

получили отрицательное отношение, вызвали критику со стороны общественности. Большинство мировых сил отрицательно отнеслись кпредложениютранспортаАзербайджанской нефти по маршрутуБаку – Иран, проходящую через территорию Ирана с выходом в Персидский залив и далее на танкерах на мировой рынок. В особенности Соединенные Штаты выразили свое беспокойство за возможное предоставление козыря в руки Ирана[3]. Шанса выбора маршрута Баку – Пакистан из–за нестабильности и проблем безопасности на отрезке трубопровода проходящего через Афганистан не было. В результате переговоров между правительством Азербайджана и Международным Консорциумом по производству Азербайджанской нефти (Azerbaijan International Operating Company – AIOC) количество предлагаемых маршрутов по транспортировке нефти было снижено до 3: Баку – Новороссийск, Баку – Супса и Баку – Джейхан. На первом этапе, 9 октября 1995 года для транспортировки первичной Азербайджанской нефти были определены два маршрута, Баку – Новороссийск, Баку – Супса. 18 января 1996 года в Москве и 8 марта 1996 года в Тбилиси был подписан договор соответственно по Северному и Западному нефтяному трубопроводу.[4]

**Баку – Новороссийск: Северный Нефтяной Трубопровод**

Существующий с периода Советского Союза, трубопровод общей протяженностью в 1411 км, из которых 224 км проходит по территории Азербайджана из Баку до границы,после незначительных ремонтных работ был приспособлен к транспорту нефти объемом 5,75 миллионов тон в год. Трубопровод Баку – Новороссийск проходит

также через столицу Чеченской Автономной Республики Грозный (Джохаркале) (по причине проблем в конце 90-х годов, была проведена дополнительная линия трубопровода Баку – Новороссийск, компенсирующий отрезок, проходящий через Грозный) и выходит в Черноморский Новороссийский порт Российской Федерации. После назначения этого трубопровода как одного из основных транспортных маршрутов первичной нефти, были начаты ремонтные работы по модернизации и приведению трубопровода на уровень западных стандартов, для этой цели было вложено 50 миллионов долларов. После этого между Азербайджаном, Россией и Чечней был подписан трехсторонний договор, связанный с трубопроводом Баку – Грозный – Тихорецк – Новороссийск, где были оговорены вопросы по безопасности, ремонтным работам, ценам транспортировки и др. вопросам.[5]В декабре 1997 года в Новороссийский порт поступила первая партия первичной Азербайджанской нефти, транспортированной 12 ноября 1997 года из Баку. Поступающая в порт нефть на танкерах выходит через заливы в Средиземное море и оттуда на мировой рынок. На сегодняшний день транспортировка нефти по трубопроводу Баку – Новороссийск продолжается. Но в последние годы из-за проблем по вопросу цен на энергоресурсы (цены на природный газ и электрическую энергию) между Азербайджаном и Российской Федерацией, объем транспортируемой нефти резко снижен.

Выбор этого трубопровода для транспортировки первичной нефти был следствием настойчивойполитики России и положительное отношение к вопросу со стороны Западных стран. Но вместе с положительным подходом к этому вопросу, параллельно этому маршруту, как альтернативный маршрут было решено осуществление проекта строительства Западного трубопровода (Баку — Супса).

**Баку – Супса: Западный Нефтяной Трубопровод**

8 марта 1996 года в Тбилиси между AIOC и правительством Азербайджана было подписано соглашение по транспортировке первичной Азербайджанской нефти в Грузию. Подписанное между Грузинской Международной Нефтяной Компанией (GIOC) и AIOC соглашение предусматривала 30 летний период действия.  На основании этого соглашения по завершении указанного срока вся инфраструктура и предприятия будут оставлены грузинскому государству. 17 ноября 1997 года был запущен трубопровод по транспортировке первичной нефти Баку – Супса. В первой половине 2000 года перекачиваемая из Баку нефть объемом 1 миллион баррелей поступила в Супсу. Поставка первичной нефти в Супсу, в экономическом и политическом аспекте еще на один шаг отдалила Азербайджан и Грузию от России. 480 км трубопровода длиной 830 км проходит через Азербайджан, мощность трубопровода, как и Северный Нефтяной Трубопровод, составляет5,75 миллионов в год.[6]

Строительство Северного и Западного Трудопровода по транспортировке первичной нефти, не оттолкнула проект строительства Основного Транспортного Трубопровода на второй план. Особенно в этом русле Азербайджан, Турция и Грузия проявили неимоверные усилия. Поскольку этот вопрос долгое время оставался спорным между AIOC и Азербайджанской Нефтяной Компанией (SOCAR). Во время переговоровAIOC сетовала на дорогую себестоимость трубопровода Баку – Джейхан, но SOCAR выражала свою позицию, предлагавшую не только рассмотрения вопроса в экономическом свете, а также оценки в политическом и стратегических аспектах.

**Баку – Джейхан: Основной ЭкспортныйТрубопровод**

После выхода на мировой рынок первичной нефти через Западный и Северныйтрубопроводы, вопрос строительства Основного ЭкспортногоТрубопровода стал темой дипломатической борьбы за влияние в регионе. Для достижения своих приоритетов в регионе каждая из заинтересованных стран выдвигала транспортные маршруты отвечающая ее интересам, некоторые аналитикии политики делали заявления о низком шансе осуществления проекта Баку — Джейхан из-заоказываемого давления. Но определяющем в осуществлении проекта Баку – Тбилиси – Джейхан стало неоднакратное заявление главы Азербайджана в тот период Гейдара Алиева о необходимости осуществления этого проекта, как одного из альтернативных маршрутов выхода азербайджанской нефти на мировой рынок.

Вопрос определения Основного Экспортного Трубопровода стал вопросом политической борьбы между Турцией и Россией. Россия настаивала на маршруте Баку – Новороссийск, как основном, но Турция, опираясь на невозможность транспортировки каспийской нефти по этому трубопроводу из-за низкого объема транспортировки в долгосрочном периоде, предлагала трубопровод Баку – Джейхан, как подходящий. Страны – члены Европейского Сообщества поддерживали как подходящий трубопровод Баку – Супса. Причиной невозможности на протяжении довольно долгого периода выбора Основного Экспортного Трубопровода из трех указанных маршрутов, состояла в том, что каждая из альтернативных маршрутов имела свои отрицательные черты.

После того, как в октябре 1995 году маршрут Баку – Новороссийск был выбран как

транспортный трубопровод первичной нефти, Россия проявила не мало усилий для выбора этого трубопровода основным транспортным трубопроводом. Россия, опираясь на факт существования трубопровода из Баку в Новороссийский порт, на низкие цены и быструю транспортировку, считала этот маршрут единственной альтернативой.

После заявления в марте 1996 года Россией о прокладке трубопровода с нефтяного месторождения Тенгиз в Казахстане в Новороссийск, ее позиции были усилены. Этот проект предусматривает транспортировку Казахской нефти в Новороссийский порт, объемом 67 миллионов тон в год по трубопроводу длиной 1440 км и себестоимостью в 2,2 миллиарда долларов.[7]После строительства этого трубопровода возросло давление России на правительство Азербайджана и членов Консорциума, которая желала транспортировку Азербайджанской нефти по трубопроводу Баку – Новороссийск. Но во главе с Азербайджаном, США, страны ЕЕС, Турция и Грузия были против выбора этого трубопровода как основным маршрутом. Причиной этому выдвигаются четыре основных:

**Во-первых**, вложения на увеличение объема транспортировки трубопровода от 5 миллиона тон до 15 миллионов тон в год превышает сумму вложений на трубопровод Баку – Джейхан.

**Во-вторых**, трубопровод Баку – Новороссийск проходит через автономные республики Северного Кавказа, регион с высоким уровнем потенциальной нестабильности.[8] По этой причине трубопровод со дня своего открытия в октябре 1995 года в течении одного месяца трижды закрывался. Одна из основных причин война в Чечне в 1999 году вспыхнула вновь.

**В-третьих**, в случае транспортировки Каспийской нефти в Черное море, кроме

проблемы транспортировки 70 миллионов нефти по этому трубопроводу, транспорт такого количества нефти через Босфорский и Дарданеллыневозможно.[9] В этом аспекте Турция заявила свои предупреждения по поводу плана транспортировки Казахской и Азербайджанской нефти в черное Море. Кроме предупреждений, в 1994 году Турция ввела новый режим по эксплуатации проливов. Россия, опираясь на соглашение Монтре от 1936 года, изъявила претензии против принятого режима.[10] Турция же в свою очередь заявила о прошествии со дня соглашения Монтре 62 лет, о росте трафика через проливы, и необходимости изменений в режиме и контроле проливов.[11]

**В четвертых**, стратегия Азербайджана, направленная на полную политическую и экономическую независимость.[12]Транспортировка Азербайджанской нефти по Новороссийскому маршруту означало бы уступить контроль энергоресурсов одному государству, что противоречило стратегии Азербайджана.

Страны Европейского Сообщества поддерживали трубопровод Баку – Супса, чему причиной можно считатьследующее:

a) В случае полного осуществления транспортного маршрута Баку – Тбилиси – Джейхан, Турция становится очень влиятельной силой в регионе, что не желаемо Западными государствами;

b) В случае выбора маршрута Баку – Новороссийск экспорт нефти и природного газа останется в монополии России. Хотя, основной задачей Запада является предотвращение возможной монополии на транспортировку природных ресурсов региона на мировой рынок, кроме того, снижение зависимости региона от России до минимума.

Но как и в случае с трубопроводом Баку – Новороссийск, трубопровод Баку – Супса тоже имел свои отрицательные стороны.  Во первых, объем этого трубопровода может быть увеличен до 15 миллионов тон в год. Этот объем был недостаточным для транспортировки азербайджанской нефти. В случае если для увеличения объема трубопровода Баку – Супса, указываемого как обходящийся за самую низкую себестоимость (1,5 миллиарда долларов), до 15 миллионов тон в год, дополнительные вложения обошлись бы в ту же сумму, что строительство трубопровода Баку – Джейхан. Во-вторых,  с выходом на Черное море транспортировка не заканчивается. В этом случае также возникает вопрос транспортировки нефти через проливы, который был актуальным как для трубопровода Баку – Новороссийск, так и для трубопровода Баку – Супса. В-третьих, была возможность возникновения в дальнейшем проблем безопасности на отрезках трубопровода, проходящего через проблематичные регионы Грузии.

В создавшейся ситуации осуществление строительства трубопровода по маршруту Баку – Джейхан, выделялся среди трех альтернативных маршрутов. Причиной возражений на строительство трубопровода Баку – Джейхан было два. Первой из них, угрозы, происходящие от террористической организации ПКК (КАДЕК/КОНГРАГЕЛ), на территории Турции, гдепредусматривалась прокладка трубопровода, которую выдвигала на первый план Россия. Эта проблема в конце 90-х годов частично была разрешена. Второй причиной, была высокая себестоимость строительства трубопровода Баку — Джейхан по сравнению с двумя другими альтернативными трубопроводами, которую выдвигали крупные нефтяные компании, входящие в Консорциум. В этом плане назывались преувеличенные цифры. Сомнения, связанные с себестоимостью, возникли в особенности по строительству Турецкой части маршрута.

Представители турецкой стороны, на встречах и переговорах, осуществленных перед саммитом ОБСЕ в Стамбуле, где был подписан важный договор, дали гарантию покрыть разницу суммы предполагаемой себестоимости на участке, проходящем по территории Турции. Тем самым второе сомнение.

Вопреки возникшим проблемам, резкое изменение позиции Заместителя Министра Внешних Дел США Строба Талботта, рассматривающего территорию бывшего Советского Союза, как задним двором России, поддержка маршрута Баку – Джейхан со стороны США, решимость правительств Азербайджана и Турции сыграли большую роль в принятии этого маршрута. В период решения вопроса Основного Экспортного Трубопровода, частые визиты между правительством Азербайджана и Турции,преодолели возражения BP и других крупных нефтяных компаний, выдвигавших экономические поводы, результатом чего стало принятие решения прокладки трубопровода Баку – Джейхан через территорию Грузии, осуществление проекта БТД.

**Процесс осуществления БТД**

Не смотря на длительные переговоры по вопросу осуществления проекта БТД, первым важным шагом в этом направлении было сделано в 1998 году. 29 октября 1998 года президент Азербайджана Гейдар Алиев, президент Грузии Эдуард Шеварднадзе, президент Казахстана Нурсултан Назарбаев, президент Узбекистана Ислам Каримов, президент Турции Сулейман Демирель и премьер-министр Турции Месут Йылмаз и министр Энергетики Б. Ричардсон подписали «Анкарскую Декларацию». Анкарская

Декларация наряду с другими аспектами, выражала решимость заинтересованных государств и поддержку США в осуществлении БТД. До подписания же этой декларации, при финансировании Мирового Банка, компанией PLE была начата разработка детального анализа проекта ОЭТ Баку – Тбилиси — Джейхан, которая была завершена в конце 1997 года, а в августе 1998 года проект был принят Мировым Банком. В разработанном плане были рассмотрены технические детали и экономическая рентабельность проекта, представлены различные модели финансовой и юридической структуры проекта. Кроме этого в плане был предусмотрено рассмотрение проекта в экологическом аспекте.[13]

Разногласия во взглядах Гейдара Алиева и руководства консорциума по вопросу БТД задерживали процесс осуществления проекта. Представители компании BP, под предлогом высокой себестоимости проекта Баку – Джейхан, хотя основной причиной можно назвать стратегические подоплеки, осуществление проекта, временами становилось мало вероятным. В этом направлении газета «New York Times» от12 ноября1998 года опубликовала статью под заголовком «Турция потеряла Баку — Джейхан». Я понимаю, что нефтяные компании, привлекающиеся в Азербайджан имеют собственный экономический интерес. Это, вполне естественно. Но в то же время мы должны поставить интерес нашей страны выше интереса компаний. Последнее решение принимаем мы: Каспийская нефть пойдет через Баку – Тбилиси — Джейхан, этим заявлением президент Гейдар Алиев ставил точку на возникшую проблему.

Важное развитие событий продолжилось во второй половине 1999 года. В особенности решимость президента Азербайджана Гейдара Алиева, развеяла сомнения у группы BP – Amoco, между представителями заинтересованных компаний и государств начались переговоры по осуществлению БТД. В результате тяжелых переговоров, длившихся с

27 октября по 13 ноября 1999 года, в ходе которого соглашение было рассмотрено по пунктам и одобрено, было принято решение подписания договора 19 ноября 1999 года во время проведения Стамбульского саммита ОБСЕ при участии президента США Била Клинтона.[14]

Вместе с Стамбульским саммитом ОБСЕв ноябре 1999 года, процесс осуществления проекта БТД ускорился. Первом шагом в этом направлении стало проведение во время саммита церемонии при участии президента США и Казахстана, где президентами Турции, Азербайджана и Грузии была провозглашена«декларация намерения»,предусматривающая пуск в 2004 году Азербайджанской нефти в Джейхан.[15] В апреле 2000 года были осуществлены переговоры между государственными представителями Азербайджана, Турции, Грузии, США и представителями компаний BP – Amoco. В результате переговоров, был подготовлен текст соглашения по началу строительства трубопровода Баку – Джейхан, для принятия парламентами трех государств.[16] В мае 2000 года текст был принят парламентами Азербайджана и Грузии.

3 октября 2000 года Азербайджанским правительством была создана спонсорская группа финансирования проекта БТД. 17 октября 2000 года между правительством Азербайджана, и 8 компаниями (SOCAR, BP, Unocal, Statoil, TPAO, Itochu, Ramco иDelta-Hess), входящими в спонсорскую группу было подписаноСоглашение по финансированию и сотрудничеству для проектирования ОЭТ БТД. Участники спонсорской группы 17-18 октября подписали соглашение с «государством хозяином» соответственно с Азербайджаном и Грузией.[17]Наконец 19 октября 2000 года в Турции было подписано предварительное соглашение  проекта трудопровода Баку – Джейхан, который должен был поставить Азербайджанскую нефть на мировой рынок.[18] На церемонии в Анкаре был подписаны соглашения «Государство хозяин»,

«Сдача в эксплуатацию» и «Государственная гарантия». Соглашения были подписаны также участниками спонсорской группы, председателем Азербайджанской государственной нефтяной компании *SOCAR*Натик Алиев, председателем BP по Азербайджану председателем спонсорской группы Rolf Magne Larken, председателем компании *Itochu*Massau Yamazaki, помощником председателя компании *Unocal*Andrew Fawthop, помощником председателя компании *Ramco*Michael Galkın и помощником председателя компании *Deltahes*Richard Mew. В период с 15 ноября по 15 мая 2001 года было завершено базовое проектирование, а в период с 19 июня по 18 июля детальное проектирования ОЭТ БТД.

В результате проведенных работ, 1 августа 2002 года в Лондоне для начала строительства трубопровода была создана фирма «BTC Co»[19] и 18 сентября2002 года в Баку проведена официальная церемония, посвященная началу стадии строительства нефтяного экспортного трубопровода Баку – Тбилиси — Джейхан. atılmışdır. На церемонии приняли участие президент Азербайджана Гейдар Алиев, президент Турции Ахмет Недждет Сезер, президент Грузии Эдуард Шеварднадзе, министр энергетики США Spencer Abraham и другие официальные лица.[20] Во время своей речи на церемонии Гейдар Алиев оценил осуществление БТД как «результат десятилетней нефтяной стратегии Азербайджана». Гейдар Алиев так же заявил, что проект, осуществление которого без моральной поддержки США было бы невозможным, станет ключом стабильности и безопасности в Южном Кавказе, а также еще сблизит Азербайджан, Турцию и Грузию.[21]

В последующие после официальной церемонии начала стадии строительства БТД дни в Азербайджане, Грузии и в Турции в отдельности началась и продолжалось строительство трубопровода. Летом 2002года были осуществлены тендеры по строительству турецкого участка трубопровода, себестоимость этого отрезка была

оценена в 1,3 миллиарда долларов США, и как говорилось выше Турция заявила о покрытии дополнительнойсуммы, превышающую предусматриваемую себестоимость.[22] 20 сентября 2002 года после церемонии подписания соглашения турецкой части проекта, 26 сентября 2002 года в Адане была проведена официальная церемония, посвященная началу стадии строительства Джейханского терминала. 23 мая 2003 года в Грузии в городе Тетри Скаро была проведена официальная церемония, посвященная началу стадии строительства грузинского отрезка трубопровода. На церемонии принял участие президент Грузии Эдуард Шеварднадзе, члены правительства Азербайджана и Грузии.[23]

25 мая 2005 года в Бакуна головной насосной станции Сангачальского терминала состоялась церемония начала закачки азербайджанской нефти из месторождения «Азери» вэкспортныйнефтепровода БТД. На церемонии участвовали президенты Азербайджана, Грузии, Турции и Казахстана, министр энергетики США, глава компании BP, представитель Европейской Энергетической Комиссии, высшие чиновники Великобритании, Норвегии, Италии, Японии, Франции, Украины. После вступительных речей, поочередно были открыты четыре главных крана и начата закачка нефти в трубопровод. Первый ключ был открыт главой компании BP Lord John Browne, второй президентом Азербайджана Ильхамом Алиевым, третий президентом Грузии Михаилом Саакашвили и министром энергетики США Samuel Bodman, последний ключ был открыт президентом Турции Ахмет Недждет Сезером. Тем самым был дан старт закачки нефти в трубопровод общей протяженностью в 1770 км.[24]

12 октября 2005 года по поводу поступления нефти на грузинский отрезок БТД в городе Гардабани, на востоке Грузии состоялась церемония с участием президента Турции Ахмет Недждет Сезера, президента Азербайджана Ильхама Алиева, президента Грузии Михаилом Саакашвили и другие высокопоставленные чиновники. В своей речи

на церемонии президент Турции Ахмет Недждет Сезер назвал трубопровод «золотой цепью», заявил, что трубопровод носит стратегическое значение в непосредственной доставке каспийской нефти на западный рынок, а также, что энергетическая безопасность это проблема на глобальном уровне и должна решаться при сотрудничестве всех государств.

28 мая 2006 года нефть закаченная в трубопровод БТД прибыла в порт Джейхан. Соответствие этого дня с днем независимости Азербайджана, стало событием дня, и передавалась государственным и частными телеканалами. 13 июля 2006 года в Джейхане, на последней остановке трубопровода состоялось официальное открытие. Тем самым, осуществление проекта БТД, являющегося «для некоторых приятным сном, а для некоторых кошмаром» официально было завершено.

13 июля 2006 года в Джейхане, на последней остановке основного экспортного трубопровода (ОЭТ) Баку – Тбилиси – Джейхан (БТД) состоялось официальное открытие терминала им.Гейдара Алиева. В церемонии открытия приняли участие президент Турции Ахмет Недждет Сезер, премьер-министр Турции Таир Эрдоган, президент Азербайджана Ильхам Алиев, президент Грузии Михаил Саакашвили и многие высокопоставленные государственные чиновники. Официальная церемония,посвященная трубопроводу БТД стала самой большой церемонией в истории Турции.[25]

Работавшая на первой стадии 50 % мощностью дневной объем транспортировки нефти по трубопроводу БДТ в марте 2007 года превысил 750 тысяч баррелей, в апреле же 2007 года 100 миллионный баррель был загружен на танкер в Джейханском порту.[26]

**УчастиеКазахстана в БТД: Станет ли явью греза?**

Одной из основных вопросов становления БТД частью коридора Восток – Запад является участие Казахстана в трубопроводе БТД. Многие годы стоящий на повестке дня, но окончательно не разрешаемый вопрос участия Казахстана в проекте БТД в последние годы начал развиваться в положительную сторону.

Начиная с 2005 года вопрос участия Казахстана в проекте БТД, все более открыто произносится и в этом направлении начались делаться существенные шаги. В январе 2005 года представители одной из основных производителей и транспортировщиков казахской нефти компании *ChevronTexaco*(США), изъявили желание транспортировать нефть на международный рынок по трубопроводу БТД. Подобного рода заявления прозвучали из уст представителей
компаний *Total*(Франса), *Eni* (Италия), *Inpex* (Яронния)
və *ConocoPhillips* (США)производящих добычу нефти в Кашаганском регионе Казахстана. 31 марта 2005 года в своем интервью радио Libertyпремьер-министр Казахстана Даньял Ахмедов завил, что в дальнейшем БТД может переименоваться в Актау – Баку — Тбилиси — Джейхан.

18-19 апреля 2005 года в Баку были осуществлены переговоры между высокопоставленными лицами Азербайджана и Казахстана, по вопросу строительства линии Актау – Баку, которая обеспечит транспорт казахской нефти по трубопроводу БТД, согласно официальных заявлений по многим важным вопросам, включая тарифы на транспорт стороны пришли к договоренности. Председатель Азербайджанской Государственной Нефтяной Компании (SOCAR)Натик Алиев заявил, что переговоры по

этому вопросу на различных уровнях, на уровне юридических аналитиков ведутся с декабря 2002 года. На последней встрече же стороны рассмотрели вопрос в деталях. К примеру, себестоимость проекта определена в 3 миллиарда долларов США, предположительный объем транспортировки составит 500 тыс. баррелей в день (около 25 миллионов тон в год). В ходе переговоров, подписанием в середине 2005 года межгосударственного протокола, достигнута договоренность начала подписания серии соглашений и начиная с 2010 года транспортировки казахской нефти по трубопроводу БТД.

Одной из важных шагов в этом направлении было сделано 25 мая 2005 года во время церемонии открытия в Сангачале. До этой церемонии предполагалось, что во время визита Назарбаева в Баку будет подписан договор о участии Казахстана в проекте БТД и рассмотрен вопрос дислокации иностранных вооруженных сил в Азарбайджане по обеспечению безопасности БТД. Хотя предположения не оправдались, но по обоим вопросам в определенном смысле были намеки. В заявлениях Назарбаева во время пресс-конференции, после встречи с Ильхамом Алиевым 24 мая 2005 года и во время церемонии, заявления Сезера на церемонии, заявления Натика Алиева на церемонии и заявления премьер-министра Казахстана Даньяла Ахмедова, прослеживается возможность участия Казахстана в проекте БТД. Последующее развитие событий подтверждает эти предположения.

Постановлением президента Азербайджана Ильхама Алиева от 14 сентября 2005 года, создана особая комиссия по вопросу транспортировки казахской нефти по Основному Экспортному Трубопроводу Баку – Тбилиси – Джейхан. В постановлении говорится, что реализация БТД и Южно-Кавказского трубопровода Баку – Тбилиси – Эрзурум дала возможность иметь безопасные транспортные узлы в Каспийском бассейне и внесла важный вклад в региональной интеграции. Переговоры, подписанные соглашения и

протоколы между Турцией, Азербайджаном, Грузией и Казахстаном, продолжающиеся многие годы, стали основными подоплеками создания Энергетического коридора Восток – Запад, осуществления проекта БТД, для обеспечения активного участия Казахстана в проекте БТД, принято решение создания комиссии, состоящей из высокопоставленных чиновников Азербайджана.

В конце 2006 года во время встречи межгосударственной комиссии Азербайджан – Казахстан, этот вопрос был вновь поставлен на повестку дня, были рассмотрены технические стороны.[27]Основываясь на последних заявлениях, можно предположить, что в этом направлении будут сделаны определенные шаги.

Присоединение Транскаспийским проектом Туркменистана к Основному Экспортному Трубопроводу Баку – Тбилиси – Джейхан, бывшего когда-то только мечтой, это вполне осуществимое предположение. Положительные результаты в этом направлении и участие Казахстана в БТД можно предположить положительное развитие в осуществлении коридора Восток – Запад.

---

*Президент Кавказского Международного Центра Стратегических Исследований (QAFSAM)