

КАСПИЙСКИЕ УГЛЕВОДОРОДЫ, ПОЛИТИЗАЦИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ТРУБОПРОВОДОВ И ДЕСТАБИЛИЗАЦИЯ КАВКАЗА

Терри Адамс, бывший президент Азербайджанской международной операционной компании (АМОК)

Резюме

Каспийские нефтяные и газовые ресурсы как коммерчески, так и в плане конкуренции, жизнеспособны для долгосрочного стратегического снабжения стран Южной Европы и Черного моря. Предельная пропускная способность трубопровода для регионального экспорта на эти рынки уже доводится до показателей, удовлетворяющих максимальный спрос. Однако недавняя политизация трубопроводных маршрутов на Южном Кавказе серьезно мешает осуществляемому ныне инвестиционному процессу. В последнее время подчеркивается фундаментальная необходимость в поддержке развития со стороны частного сектора и в политической эволюции региона. Укрепляется стратегическая роль в регионе и самостоятельный интерес к нему Европейского Союза (ЕС).

Введение

После крушения Советского Союза было высказано много разных мнений и слухов относительно реальности каспийской нефти и газа. Подвергается сомнению, могут или нет эти ресурсы действительно стать основой будущей экономической и политической стабильности на Кавказе. Споры в основном ведутся вокруг эффективности как старых, так и новых региональных систем трубопроводов и использования этих систем ради достижения региональных преимуществ и политических результатов. Поэтому в данной статье мы рассмотрим новую географию российского "ближнего зарубежья" в контексте независимости, стимулируемой и поддерживаемой благодаря заключению нефтяных контрактов. Это неизбежно связано с укреплением международных политических альянсов и национальной внешней политикой. Статья дает оценку существенных угроз для разработки нефти, которые, как мы полагаем, существуют в регионе, и анализирует вопрос о том, не приведет ли это к отклонению от позитивных экономических изменений, имевших место за последние пять лет.

Запасы нефти на Каспии

Продолжают высказываться публичные догадки и сомнения относительно реальности каспийских запасов нефти. Тем не менее, энтузиазм, с которым западные нефтяные компании конкурировали за новые контрактные зоны как на северном, так и на южном Каспии, отражает их твердую уверенность в том, что этот каспийский бассейн содержит значительный и доступный потенциал месторождений нефти. Это делалось не на основе эмоций, а после соответствующей технической экспертизы, проводившейся неоднократно и с должной тщательностью.

Привлекательность Каспия была главным образом связана с разведанными продуктивными поясами нефтяных залежей - плиоплейстоценовых палеодельтовых систем на юге и комплексов палеозойских пластов на севере. Обе нефтяные структуры имели широкие базы данных, разработанных в течение длительного периода. Геология каспийской нефти особенно хорошо изучена. Эта зона включает много разведанных свехгигантских месторождений, а также большое количество известных неразведанных, нетронутых структур аналогичного масштаба. Они удобно расположены внутри продуктивных поясов углеводородных залежей и можно было легко получить лицензию на их разработку. Все это привело к возникновению

первоначального каспийского нефтяного бума.

Но нужно задать вопрос: как возникла эта инвестиционная возможность? Вплоть до распада бывшего Советского Союза Каспий был недоступен для западных инвесторов, поэтому ответ на вопрос имеет две стороны. Во-первых, советская технология налагала ограничения на разработку глубоководных залежей, которые на Западе уже были преодолены. При стандартной разработке месторождений Советские не могли достигнуть структур в более глубоких водах. Поэтому в 1994 г. АМОК осуществила инвестиции в месторождения Азери, Чираг, а также глубоководную часть месторождения Гюнешли на азербайджанском шельфе. Во-вторых, в середине 70-х гг. в Москве было принято стратегическое политическое решение перенаправить российские инвестиции в нефтедобычу с Каспия на Западную Сибирь. Разработка нефти на Каспии пришла в упадок, а следовательно, многие перспективы мирового класса остались неиспытанными.

Детальный анализ имеющихся баз данных подтвердил, что около 17,5 млрд. баррелей промышленных запасов нефти уже найдено на юге Каспия. Все еще реалистично ожидать того, что 20 млрд. баррелей должно быть найдено в Азербайджане и Туркменистане в уже вполне определенных неразведанных ловушках для нефти. Если включить это в контекст, то эта ЕНН (еще ненайденная нефть) эквивалентна уровню нефтяных ресурсов Северного моря. Этому соответствует по тем же геологическим причинам и северокаспийский бассейн. Здесь методом сейсморазведки было установлено наличие множества неразведанных палеозойских пластов, поскольку подобным образом выглядит и Тенгизское нефтяное месторождение. Сам Тенгиз имеет разведанные запасы нефти в пределах 8 млрд. баррелей. Поэтому было бы удивительно, если бы еще 20 млрд. баррелей ЕНН не были найдены по всей тектонической линии этой богатой нефтяной залежи. Для разведки этих продуктивных поясов, на 1999 г. было намечено пробурить две важнейших разведочных скважины. На азербайджанском шельфе, в Шах-Денизе на юге Каспия было найдено сверхгигантское газовое месторождение с конденсатом. Пока еще не известны результаты из Кашегана на казахстанском шельфе, где производятся буровые работы. Но разведка на Каспии все еще связана с геологическим риском, а разведочное бурение, как правило, скорее проходит неудачно, чем успешно. Тем не менее, есть техническая убежденность в том, что Каспий должен дать еще 40 млрд. баррелей ЕНН, а по более оптимистической оценке - 65 млрд. баррелей промышленных запасов нефти. Этот прогноз геологически надежен, и отражает нынешнее общее понимание, сложившееся в нефтяной промышленности.

Но эти цифры скромны в сравнении с большей частью того, что было опубликовано в прессе. В ней все еще упорно приводится цифра проектируемых запасов ЕНН в размере 200 млрд. баррелей. Это поставило бы Каспий наравне с большей частью Ближнего Востока. Он эквивалентен потенциалу залежей Кувейта и Объединенных Арабских Эмиратов вместе взятых и близок к самой Саудовской Аравии. Ясно, что этот прогноз ЕНН ошибочен. В сущности, он возник в начале 1995 г. из обзора запасов нефти, проведенного по поручению Госдепартамента США и ныне осуществляемого Департаментом энергетики. Он был составлен в период значительного пересмотра геополитических позиций США в Закавказье. Выведенная таким образом преимущественно в политических целях цифра отражает понятие предельных запасов, при котором нефтью были бы заполнены все возможные нефтяные ловушки без учета каких-либо разведочных рисков. С коммерческой точки зрения это бессмысленно.

Более реалистичные прогнозы запасов нефти проводились с начала бакинского нефтяного бума в 1995 г., и о них было полностью осведомлено ЦРУ. Таким образом, при потенциале запасов каспийской нефти, равном 40 млрд. баррелей, к 2010 г. можно с определенной уверенностью прогнозировать совокупную добычу нефти от 3 до 5 млн.

баррелей в день. Вполне вероятно, что совокупная добыча упадет ближе к нижнему уровню этих цифр, даже если не будет серьезных политических неурядиц в процессе разработки. Каспий будет важным игроком в сфере международной добычи нефтью, но и в будущем он никогда не будет решающим глобальным производителем. Эта привилегия надежно останется за Ближним Востоком. В лучшем случае Каспий в целом будет поставлять не более чем от 3% до 5% мировой добычи нефти в грядущие десятилетия. В равной степени, было много отрицательных высказываний относительно двух неудачных мероприятий по разведке на шельфе Азербайджана. Контрактная зона “Карабах” фирмы Пеннзойл (консорциум Каспийская международная нефтяная компания, КМНК) и контрактная зона “Ашрафи/Дан Улдузу” (консорциум Северо-Апшеронская операционная компания, САОК) фирмы БП Амоко являлись приоритетными объектами в начале кампании по бурению. Как же они могли потерпеть неудачу, находясь близко, но не на одной тектонической линии с АМОК? Геология и геофизика Апшеронского пласта хорошо изучена. Плиоплейстоценовые нефтяные залежи тянутся по краю этого выступающего комплекса пород, подстилающих нефтеносные отложения. Гигантские структурные ловушки идеально расположены для извлечения нефти, мигрирующей на север из центра глубоководного бассейна, находящегося на юге Каспия. Однако геологи из ГНКАР (Государственной нефтяной компании Азербайджанской Республики) уже слишком хорошо знали, что разведчики должны остерегаться заходить слишком далеко на север от этого предельного края. Так что вероятная неудача разведки прогнозировалась задолго до бурения какой-либо новой скважины. Это было общим мнением азербайджанских экспертов, которое разделялось и многими западными экспертами. Но структуры были крупными и требовали разведки. В операционном плане доступ к ним был прост. В результате, бурение в этих двух поисковых зонах фактически укрепило понимание геологической модели южного Каспия, а не подорвало его. Вместо того, чтобы уменьшить потенциал нефтяных залежей азербайджанского шельфа, эти результаты подтвердили понимание, которое лежит в основе прогнозов о запасах южного Каспия.

Но приходится смотреть в лицо некоторым неопровержимым фактам. Разведка на каспийском шельфе коммерчески дорога. Нефтяные пласты сложны и находятся на большой глубине. Каспийское морское дно активно и нестабильно, и большая часть поисковых зон залегает в очень глубоких водах. Кроме того, внутри геологического сектора, который необходимо бурить над этими пластами, часто существуют зоны сильного избыточного пластового давления, которые создают сложную задачу для существующей буровой технологии. Если добавить к этому отсутствие эффективной инфраструктуры в регионе, то это тогда представляет риск и является бременем для инвестора. Обычно затраты на бурение разведочной скважины превышают 50 млн. долл. Соответственно, высока и цена неудачи в разведке: обычно от 150 до 200 млн. долл. или более того на один контракт по разделу продукции на азербайджанском шельфе.

Но соответственно, в случае удачи, затраты на поиск бывают незначительными. Это отражает природу разведки огромных нефтяных месторождений, с их колоссальным потенциалом запасов нефти. Для Каспия это соответствует затратам на поиск, равным от 50 до 75 центов США за баррель, что выдвигает потенциал залежей нефти на каспийском шельфе на авансцену международной разведки нефтяных ресурсов. Но это в сущности открывает новые перспективы только для крупных нефтяных компаний, которые обладают финансовыми возможностями перенести убытки, понесенные в связи с неудачей разведочных работ.

Региональная транспортировка нефти

Риск оказаться не в состоянии транспортировать каспийскую нефть на рынок был и остается самым значительным вызовом бизнесу, связанному с нефтяными

инвестициями в регионе. Наглядным примером являются значительные задержки, с которыми сталкивался Шеврон при перевозке нефти из Тенгиза через Россию к Черному морю. Вопрос о создании Каспийским нефтяным консорциумом (КНК) эффективного регионального трубопровода от Тенгиза до Новороссийска рассматривался с 1992 г. Сейчас он строится и должен начать функционировать в 2001 г. Тем временем Шеврон осуществляет перевозки по временным экспортным маршрутам 200 тыс. баррелей в день, Доставка нефти ведется существующим российским железнодорожным транспортом и на баржах через Каспийское море в Баку, а затем по железной дороге через Грузию в черноморский порт Батуми (60 тыс. б/д). Когда новая линия КНК по транспортировке нефти в Новороссийск будет полностью сдана в эксплуатацию, она со временем будет иметь экспортные возможности в 1,3 млн. б/д. Тогда она охватит основную часть экспорта северного Каспия, и окажет весомую службу долгосрочным российским коммерческим и политическим интересам.

В результате происшедшего с Шевроном, южнокаспийская АМОК сделала возможности экспорта к Черному морю стратегическим приоритетом для своих иностранных инвесторов, прежде чем были осуществлены инвестиции в нефтедобычу на шельфе. Вследствие этого, в начале 1996 г. были подписаны соглашения о транспортировке по трубопроводу и межправительственные договоры, вначале с Россией, а затем с Грузией. Они предусматривали перевозки азербайджанской нефти в северном направлении до Новороссийска и в западном направлении через Грузию до Супсы; оба нефтяных порта находятся на восточном побережье Черного моря. В конце 1997 г. азербайджанская нефть уже успешно транспортировалась через Россию. Но вследствие событий, приведших ко второй чеченской войне, поставки были прерваны и в конце концов прекращены к середине 1999 г. Грузинская линия до Супсы начала функционировать в начале 1999 г. Сейчас она полностью обеспечивает возможность экспорта 120 тыс. б/д, необходимую для первоначального транша нефти АМОК с первой Чирагской платформы. За последние три года от 60 до 100 тыс. б/д сырой нефти с восточного Каспия было успешно перевезено по железной дороге из Баку в Батуми компанией Каспиан Транско. Дополнительная туркменская нефть, добытая ЛАСМО (London & Scottish Marine Oil PLC) и другими компаниями из Бурунского месторождения, успешно доставлялась на Тегеранский нефтеперерабатывающий завод по иранскому трубопроводу в Неке для последующего проведения операций по методу своп в Заливе. Трубопровод в Неке сейчас обладает действующей мощностью около 40 тыс. б/д. Существуют дополнительные возможности для экспорта сырой нефти с южного Каспия через систему Волго-Донского канала, которая может доставлять до 60 тыс. б/д (в летний сезон) и по железной дороге от Махачкалы до Новороссийска также до 60 тыс. б/д.

В настоящее время третьи стороны имеют достаточные возможности для экспорта нефти с южного Каспия. На более длительную перспективу появляются планы создания крупных региональных экспортных трубопроводов, которые являются предметом острых дебатов: на север - Баку-Новороссийск через чеченскую обводную трубу, с пропускной способностью в 1 миллион б/д; на запад - Баку-Супса – Баку-Джейхан с начальной пропускной способностью в 1 миллион б/д, и на юг (Национальная Иранская нефтяная компания НИОК) с пропускной способностью в 350 тыс. б/д. Вопрос стоит уже не о том, будут ли, а о том, когда эти трубопроводы будут построены. Ясно, что как только новая нефть будет найдена и понадобится нарастить мощность трубопровода, за этим сразу же последуют планы расширения существующих и строительства новых трубопроводов. Тут-то и лежит камень преткновения для южного Каспия. Политизация трубопроводных маршрутов ныне находится в конфликте с коммерческими реальностями.

Южнокаспийские транспортные тарифы

Рыночная конкуренция за овладение экспортом сырой нефти уже привела к сокращению стоимости транспортировки для существующих каспийских экспортных систем. В качестве примера использования множества экспортных вариантов можно привести экспорт туркменской сырой нефти. Туркменскую сырую нефть везут в западном направлении через Каспий в Дюбенди (Баку), а затем по железной дороге компании Каспиан Транско в Батуми. В летнее время ее доставляют на север по Волго-Донской системе. В южном направлении нефть поступает в Неку и круглый год по трубопроводу перекачивается на Тегеранский нефтеперерабатывающий завод для соответствующего обмена методом своп на эквивалентное количество экспортной сырой нефти АМОК в Харге. Необходимо отметить, что следующие тарифы представляют стоимость транспортировки, включающей морской и сухопутный транзит для поставок в Средиземноморье. Иранский доход от операций по методу своп касается транспортировки на условиях ФОб Харг.

В 1998 г. иранский вариант своп дал наилучший тариф (\$4,9 за баррель). В ответ на рыночную конкуренцию, в 1999 г. была существенно снижена стоимость железнодорожной транспортировки от Дюбенди до Батуми и тарифы упали (с \$8,3 до \$6,50 за баррель). Когда возможность экспорта АМОК-ГНКАР по трубопроводу от Баку до Новороссийска будет восстановлена, под давлением конкуренции должно произойти дальнейшее снижение тарифов (\$6 за баррель). Тарифы по Волго-Донским летним операциям также конкурентоспособны (\$5,9 за баррель). Все существующие тарифы установлены явно выше реальной стоимости, на уровне рыночной спекуляции. Все они могут быть сокращены.

В итоге, средняя стоимость транспортировки сырой нефти от южного Каспия до средиземноморского нефтеперерабатывающего завода может быть установлена примерно в \$6,00 - \$6,50 за баррель. Как мы увидим, это составляет примерно половину общей стоимости одного барреля, добываемого на Каспии - \$12,50. Транспортировка также представляет собой главную составляющую издержек производства в рамках контрактов по разделу продукции. Это создает значительный конфликт интересов между странами-производителями и транзитными странами. Страна-производитель получает прибыль от добычи нефти и стремится к минимальным расходам на транспортировку. Транзитная страна получает прибыль от перевозок (тариф) и желает повысить стоимость транспортировки. Именно с этой проблемой столкнулись Азербайджан, Турция и Грузия в ходе недавних, долго откладываемых переговоров о будущих тарифах трубопровода Баку-Джейхан. В принципе они были установлены в размере \$2,58 за баррель при наземной транспортировке до Джейхана. Морской транзит до Средиземного моря - еще 40 центов за баррель - дает общую стоимость транспортировки бакинской нефти \$2,98 за баррель (то есть примерно половину нынешней средней стоимости транспортировки). Но эта стоимость наземного транзита включает затраты на уплату процентов за использование трубопровода КАПЕКС. После их уплаты стоимость наземного транзита опустится до \$1,15 за баррель, что должно дать общую стоимость транспортировки \$1,55 за баррель из Баку в Средиземное море. Достижение этого было бы потрясающим. Тем не менее, стоимость транспортировки с южного Каспия должна направленно сократиться вдвое в ближайшее десятилетие.

Но почему западный экспортный маршрут для южнокаспийской нефти остается преимущественным выбором, в то время как есть возможная альтернатива на юг, через Иран? Мы уже видели, что обмен сырой нефтью с Ираном по методу своп является самым дешевым каспийским вариантом транспортировки для увеличения чистого дохода. Внутренняя экономия расходов, которую получает сам Иран, когда каспийская сырая нефть используется для обслуживания его северных нефтеперерабатывающих заводов, делает ненужными его собственные внутренние расходы на транспортировку сырой нефти ввиду отсутствия необходимости в доставке эквивалентного количества

нефти из Харга. Иран имеет существенные возможности для дальнейшего сокращения платежей по операциям по методу своп, сохраняя при этом конкурентоспособность. Но объемы сырой нефти, необходимые Ирану для проведения операций своп, стратегически ограничены. Показательно, что НИОК на международном тендере за новый трубопровод Нека – Тегеран ограничил проектную пропускную способность трубопровода 350 тыс. б/д. Такие объемы каспийской сырой нефти обеспечивали бы примерно 50% потребностей его собственного северного рынка. Стать на 100% полностью зависимым от каспийской сырой нефти было бы стратегически неблагоразумно, и это вполне доказано.

Но направлять намного большие объемы каспийской сырой нефти по трубопроводу к Персидскому заливу для дальнейшей доставки морским путем в Восточную Азию или на западное побережье США было бы коммерчески непрактично. Это создало бы такое бремя транспортных расходов, которое не позволило бы коммерчески конкурировать с намного более дешевыми перевозками каспийской нефти на рынки Южного Средиземноморья и Черного моря. Кроме того, Иран и другие производители из числа стран ОПЕК Персидского залива не желали бы видеть большие объемы каспийской сырой нефти на своем уже перегруженном фарватере. Но еще более важно то, что Иран не хотел бы, чтобы поступление каспийской сырой нефти стало подрывать его азиатские рынки. Объемы операций своп не существенны и имеют то преимущество, что они не входят в систему учета ОПЕК. Таким образом, по здравым коммерческим причинам маловероятно, что Иран примет более 10% будущей каспийской добычи, необходимой для операций по методу своп. Аргументы в пользу главного трубопровода через Иран к Персидскому заливу показывают, что это не жизнеспособный выбор. Острое политическое противостояние идее магистрального иранского нефтепровода с позиций американского закона 1996 г. о санкциях против Ирана и Ливии (ILSA) и политики сдерживания Ирана фактически здесь не при чем. Детальные исследования уже подтвердили, что рынки Средиземного и Черного морей должны быть способны абсорбировать до 3 млн. баррелей каспийской сырой нефти в день. Собственно химический состав каспийской сырой нефти с экологической точки зрения привлекателен для средиземноморских и турецких нефтеперерабатывающих заводов. Он заменит собой менее экологичную сырую нефть из Ближнего Востока и Западной Африки на полностью конкурентоспособной основе. Как производитель нефти, в сущности Каспий является глобальной нишей, стратегически расположенной для обслуживания южной Европы. Этот факт в общем не отражается на нынешних спорах об экспорте, которые все еще рассматривают Каспий в качестве глобальной альтернативы Ближнему Востоку.

Цена на нефть и товарность каспийской сырой нефти

При серьезном падении цен на нефть в конце 1998 и начале 1999 гг. появилось много слухов о том, что разведка и разработка нефти на Каспии будут прекращены. В это время цена сырой нефти марки Brent колебалась вокруг отметки \$10 за баррель. Зазвучали пессимистические предсказания о том, что скоро баррель нефти будет стоить \$5. По разным причинам за прошедшие шесть месяцев цена на нефть оставалась в пределах \$24-26 за баррель.

Тем не менее, сравнение расходов на разведку, добычу и транспортировку нефти на Каспии с Северным морем и Ближним Востоком говорит само за себя. В настоящее время полная цена (built-up cost) барреля нефти на Северном море и Каспии примерно одинакова (\$12,50 за баррель). В обоих случаях она не выдерживает сравнения с Персидским заливом (\$2 за баррель). Но структура цен на Каспии фундаментально отличается от цен на нефть Северного моря. В цене каспийского барреля основное место занимают два элемента: транспортировка (\$6.50 за баррель) и эксплуатационное бурение (\$3 за баррель). В зрелой североморской нефти составные элементы цены

распределены в ее структуре более равномерно.

Однако при разумной степени долгосрочной стабильности, расходы на транспортировку на Каспии скорее всего снизятся вдвое в наступающем десятилетии. Совершенствование технологии также должно оказать впечатляющее воздействие на снижение затрат на эксплуатационное бурение и освоение скважин. В этом плане отрасли предстоит еще многому научиться. С развитием общей инфраструктуры произойдет дальнейшая экономия средств. К 2010 г. реальная составная цена каспийской сырой нефти должна упасть до \$8 за баррель. В сравнении с этим зрелая североморская нефть уже сняла сливки с этих прибылей, и расходы здесь, по всей вероятности, останутся статичными или повысятся. Таким образом, Каспий будет прибыльным до тех пор, пока цена на нефть сохраняется на постоянном уровне \$15 за баррель или выше. Как регион-производитель, нашедший свое место на европейском рынке, он может привлекать долгосрочные постоянные инвестиции. Хотя цена неудачи на Каспии высока, при огромном потенциале месторождений затраты на разведку и разработку низки, а это именно то, что будет способствовать дальнейшему развитию.

Инвестиции в нефть южного Каспия

Что же это означает для осуществляемых краткосрочных инвестиций в Азербайджан и Туркменистан? Из 19 контрактных зон, которые были утверждены в Азербайджане, все кроме одной (АМОК) являются соглашениями о разведке и разделе продукции (СРП). АМОК заключил СРП на разработку существующих запасов, причем был принят план поддержки разработок на сумму 10 млрд. долл. К настоящему времени АМОК уже вложил около \$870 млн. непосредственно в азербайджанскую экономику.

По оставшимся 18 контрактам на разведку 29 инвестиционных разведочных компаний приняли по контрактам рабочие обязательства, которые должны быть выполнены в течение последующих трех-пяти лет. Работа эта не будет заброшена. Большинство, если не все эти контракты включают требования проведения сейсморазведки 3D и бурения минимум двух разведочных скважин. По некоторым контрактам заключившие их компании приняли на себя намного большие обязательства. Тем самым, в Баку по-прежнему будет необходимость в бурении, обслуживании нефтяных месторождений, материально-технической базе, социальной инфраструктуре и т.п., и потребность в работе не исчезнет. Даже при скромном успехе обширной программы разведки в Азербайджане, некоторые контракты неизбежно приведут к новым нефтяным разработкам. Если будет вложена лишь половина из 30 млрд. долл. и доведены до конца предусмотренные в существующих контрактах планы поддержки разработок, это должно обеспечить долгосрочность бакинских нефтяных инвестиций со всеми экономическими изменениями, которые должны принести на Кавказ стабильность.

Туркменистан относительно поздно стал участником игры в процессе нефтедобычи. Но он уже имеет рабочие обязательства по нефтяным контрактам на сумму до 400 млн. долл. в своем западном регионе. Более важно то, что если краткосрочные соглашения с Турцией по продаже газа станут реальностью, то уже найденные в восточном Туркменистане огромные газовые месторождения будут иметь намного большее воздействие на его будущий экономический рост.

Политизация экспортных трубопроводов на Южном Кавказе

Контекст

За последние пять лет в Закавказье произошли драматические изменения. Это особенно относится к Азербайджану, проводившего своеобразную нефтяную политику, которая придала новый смысл его судьбе и независимости, а также его роли на международной арене. Это был период, в который происходила полная

перегруппировка регионального геополитического влияния и ослабление, если не подрыв, традиционных региональных связей.

В 1994 г. Азербайджан был страной, находящейся в состоянии экономического коллапса, перенесшей серьезный политический хаос. Там было слабое центральное правительство, нестабильная и быстро девальвирующаяся валюта, гиперинфляция, и экономика была в серьезном упадке. Страна страдала от региональной конфронтации и неоконченной войны в Нагорном Карабахе. Под тяжестью почти одного миллиона перемещенных лиц при общей численности населения немногим более семи миллионов ситуация была неуправляемой. К тому же Азербайджан находился в международной изоляции и очевидно не имел никакого влияния. Над ним политически доминировали такие традиционные региональные державы, как Россия, Турция и Иран. Его многострадальный, грамотный, квалифицированный и высокоразвитый народ был полностью деморализован. Людям не на что было надеяться в будущем и некуда было деться от гнетущей и враждебной среды, в которой они пытались выжить. В 1999 г., четыре года спустя, перед нами сильное центральное правительство, развивающийся демократический процесс, откровенная пресса и жизнеспособная политическая оппозиция. Появляется свободный рынок, страна стабилизировалась, а инфляция сократилась до минимума. Благодаря внутренним бюджетным, финансовым и налоговым реформам, поддерживается низкий уровень национального долга (несмотря на падение цен на нефть в прошлом году), а государственный бюджет получил одобрение со стороны МВФ. Была создана эффективная (хотя еще не совершенная) западная деловая среда с устоявшейся репутацией. Но наиболее впечатляет то, что страна достигла истинно международного статуса, что является исключительным для малого народа с населением меньше, чем, скажем, Лондон. Однако карабахская война не завершена, беженцы по-прежнему лишены гражданских прав, а условия их жизни ухудшились. Но в целом, у населения, перенесшего много невзгод, теперь уже появились надежды на лучшую жизнь и вкус к демократическому процессу. Люди имеют запросы, которые должны быть удовлетворены. Политическая проблема, угрожающая региональной стабильности, является сейчас как внутренней, так и внешней. Народ хочет работы и стабильности для большинства, а не богатства для немногих. И в этом заключается главная трудность.

Азербайджан и новая нефтяная стратегия

В 1994 г. в Баку был сформирован международный нефтяной консорциум АМОК, который послужил началом стратегического альянса между иностранными инвестиционными нефтяными компаниями и правительством Азербайджана. Компания стала тем оружием, с помощью которого Гейдар Алиев не только создал возможность для внутренней национальной стабильности посредством экономических перемен, но и новые международные геополитические союзы, которые были столь решающими для долговременной независимости. Дальновидная нефтяная стратегия была направлена на изменение центра тяжести геополитики на Кавказе в целом.

Что же заставило иностранных инвесторов АМОК в 1994 г. принять на себя столь очевидный и значительный инвестиционный риск? Просто-напросто возможность доступа к неразработанному гигантскому нефтяному месторождению на шельфе, обладающему примерно 4 миллиардами баррелей наличных нефтяных запасов, для разработки с помощью обычной технологии. Геология и низкий технический риск были решающими факторами для продвижения инвестиций. Политический риск был главной проблемой как для правительства, так и для иностранных инвесторов. Здесь уместна максима нефтяных инвесторов: "Когда политика враждебна, объясняйте вашу геологию попроще".

Что в свою очередь двигало азербайджанским руководством? Попросту говоря,

международная политическая поддержка. В Баку понимали, что "за торговлей обязательно последует флаг". АМОК стала микрокосмом региональной и международной политики, посредством которой правительства инвесторов обеспечивали политические потребности своих крупнейших компаний, а нефтяные инвестиции в Азербайджан стали синонимом собственных национальных интересов.

При образовании АМОК в 1994 г., в ее состав входило десять компаний с семью национальными интересами. Это привело Вашингтон и Лондон за стол переговоров, но в то же время требовали своего и национальные интересы Москвы и Анкары. Присоединение к консорциуму в 1996 г. Японии послужило свидетельством политического одобрения того, что было достигнуто, и отразило собой политическую стабильность и экономический оптимизм новых собственников.

В отличие от подобных инициатив с нефтяными контрактами в России, Азербайджан немедленно признал, что решающим условием для любой надежной нефтяной стратегии должны быть четко сформулированные контракты о разделе продукции, которые бы определенно признавали и защищали нужды инвестора. Правительство решило, что каждый нефтяной контракт должен включать четыре важнейших элемента:

- справедливые, но жесткие коммерческие условия, согласно которым должны были быть хорошо сбалансированы интересы инвесторов и правительства. В документах не должно было быть включено положений, создающих соблазн для преждевременного пересмотра условий соглашения.
- все нефтяные контракты должны были быть расписаны в деталях таким образом, чтобы обе стороны четко понимали свои контрактные обязательства.
- каждый контракт должен был быть ратифицирован парламентом и подкреплён силой азербайджанского закона.
- каждый контракт должен был содержать значительные финансовые и рабочие обязательства, которые стали бы основой для экономического обновления в республике в целом.

Как основа геополитического влияния, азербайджанская нефтяная стратегия была хорошо продумана с самого начала. АМОК стала катализатором перемен. Полезно вспомнить о том, как принималось решение по первому нефтяному проекту в 1995 г. и о тех коммерческих и политических факторах, которые были необходимы для его успеха. Ближайшей задачей было решение проблемы получения стабильных и безопасных экспортных возможностей для доставки "ранней нефти" АМОК к Черному морю. Вначале было решено, что будет выбран один экспортный маршрут. Это привело к необходимости выбора между инфраструктурой российского нефтепровода Баку-Новороссийск и созданием инфраструктуры грузинского нефтепровода по маршруту Баку-Супса. Оба варианта оказались технически и коммерчески жизнеспособными. Однако после значительных внутренних дебатов, в целях операционной и коммерческой безопасности было решено остановить свой выбор на нескольких трубопроводах. Использовались бы оба трубопровода, при этом США и ЕС приняли эту идею и оказали ей свою политическую поддержку.

Соответственно, в феврале/марте 1996 г. были подписаны контракты с Россией и Грузией, что потребовало политического лоббирования в пользу АМОК на самом высоком уровне со стороны как правительства Азербайджана, так и правительств стран-инвесторов. Воистину "флаг следовал за торговлей". Необходимо отметить, что как Россия, так и Турция положительно отнеслись к коммерческим устремлениям Азербайджана. Между всеми игроками шел свободный диалог. Следует также отметить, что в процессе реконструкции этих ранних трубопроводов проектная пропускная способность допускала дальнейшее их расширение на следующей, главной стадии нефтеразработки, которую уже планировали инвесторы АМОК. Ставилась цель

поддерживать постоянное, бесперебойное инвестирование. АМОК признала, что за каждый год промедления проект нес финансовые потери, равные примерно 100 миллионам долл. чистой прибыли. Потенциально намного худшими были экономические последствия для Азербайджана, вызванные этим промедлением. Первая экспортная нефть АМОК была успешно доставлена в черноморский терминал в декабре 1997 г. Одновременно с этой деятельностью АМОК по разработке нефтяных залежей, Азербайджан стимулировал энергичное заключение контрактов о разделе продукции не только для подкрепления своих планов внутреннего экономического обновления, но и в целях создания более прочной основы для своих международных геополитических альянсов. Были надежно и прочно скреплены коммерческие и политические узы с Грузией, а два ведущих государственных деятеля (Алиев и Шеварднадзе) начали широкое международное геополитическое наступление в тот период, который по исторической случайности совпал с серьезным обострением внутривосточных проблем в Москве, Анкаре и Тегеране.

В 1994 г. АМОК заручился политической поддержкой Вашингтона, Лондона, Москвы, Анкары, Осло, Эр-Рияда, Токио. В 1996 и 1997 гг. последовали дальнейшие контракты, на этот раз с участием Парижа, Брюсселя, Рима, Бонна и Тегерана. К концу 1998 г. было подписано 13 контрактов по разработкам на шельфе и 2 - на суше, благодаря чему в геополитическую игру включился еще и Мадрид. Но в течение всего периода Вашингтон, Лондон и Москва постоянно удерживали самые выгодные стартовые позиции. К 1998 г. президент Алиев объявил, что его геополитический план был достигнут, и при заключении дальнейших контрактов страна будет руководствоваться только коммерческими соображениями. В 1999 г. в число участников проекта вошла Канада. При наличии 15 шельфовых и 4 сухопутных контрактов с участием в общей сложности 30 инвестиционных компаний, первый этап нефтеразработки в Азербайджане (1994-1997 гг.) поистине явился периодом регионального и международного сотрудничества с растущими оптимистическими перспективами на будущее. В это время на чисто коммерческой основе принимались инвестиционные решения и была заложена серьезная основа для значительного обновления экономики страны.

Региональные трубопроводы южного Каспия и национальный интерес

Согласно условиям контракта о разделе продукции АМОК, консорциум был обязан подготовить в будущем главный экспортный трубопровод, вмещающий большие объемы экспортного сырой нефти, добыча которой проектировалась на южном Каспии. Вследствие этого, с начала 1994 г. АМОК начала детальное технико-экономическое обоснование (ТЭО) возможных долгосрочных альтернативных вариантов маршрута главного трубопровода. Один из них предстояло избрать на альтернативной коммерческой основе. Рассматривались различные маршруты: Баку – Новороссийск (РФ), Баку – Супса (Грузия) и Баку – Джейхан (Турция). Дополнительно рассматривались варианты маршрута в обход Босфора, учитывая чрезмерную транспортную загруженность этой узкой морской горловины. Вариант южного пути через Иран был вскоре отвергнут с учетом коммерческих реальностей.

Однако факт того, что выбор маршрута главного экспортного трубопровода должен был быть "игрой с нулевой суммой" с единственным победителем, к концу 1997 г. вызвал чудодейственную перемену в региональном политическом мнении. В отношении южного Каспия Турция намертво встала на защиту маршрута Баку – Джейхан. Это стало центральным пунктом ее внешней политики. Для нее это был единственный вариант для рассмотрения несмотря на то, что Баку – Джейхан никогда не мог стать наиболее дешевым вариантом. Политика начала превалировать над коммерческими соображениями. Москва (Немцов) была в равной степени убеждена, что ее северный маршрут до Новороссийска коммерчески более выгоден, но признавала, что этот

маршрут имеет проблемы, связанные с безопасностью на Северном Кавказе. Предлагалось провести трубу в обход Чечни. В то же время АМОК и его акционеры-инвесторы считали, что главный экспортный трубопровод потребуется только для долгосрочного экспорта, когда совокупный уровень добычи на шельфе сможет коммерчески окупить инвестиции, вложенные в трубопровод мощностью в 1 миллион баррелей в день. АМОК все еще занималась разработкой коммерческой концепции расширения трубопроводов для "ранней нефти", вероятно, как первой фазы будущего развития системы магистральных трубопроводов для экспорта основной нефти. Это обеспечило бы непрерывность осуществляемых инвестиций и позволило бы прибегнуть к прогону следующего транша нефти, откачиваемой из Чираг-Азери (350 тыс. б/д). Поэтому, по разным причинам, поляризация региональных политических интересов стала концентрироваться на проблеме главного экспортного трубопровода. Региональное сотрудничество, в условиях которого работала АМОК на первом этапе, по проекту ранней нефти, рассеялось. "Торговля теперь была вынуждена следовать за флагом". Когда вопреки коммерческим интересам иностранных инвесторов правительства стали отстаивать неэкономичные варианты трубопроводов, то результатом оказалась задержка инвестиций (1997 г. и далее). Из этих южно-каспийских споров возникли три геополитических блока:

Блок 1. "Сторонники активных претензий" (выступающие исключительно в пользу маршрута Баку-Джейхан), возглавляемые США и Турцией, в том числе Азербайджан и Грузия. Они уже связали свои более широкие внешнеполитические интересы с Вашингтоном, находясь в прямом конфликте с Москвой. В то же время Азербайджан, хотя и с некоторой неохотой, негласно поддерживал политику сдерживания Ирана, проводимую США.

Блок 2. "Сторонники замороженной нестабильности" (при отсутствии активности по новому трубопроводу), возглавляемые Россией, с участием Армении и Ирана. Их первоочередной целью было сохранение регионального "статус-кво" без перегруппировки региональных интересов, до тех пор, пока это было в интересах блока. Их коллективной целью являлось сопротивление любой дальнейшей экспансии интересов США в регионе.

Блок 3. Сторонники "умеренного нейтралитета" (выступающие в пользу нескольких частных трубопроводов), возглавляемые Европейским Союзом, но пользующиеся полной поддержкой иностранных нефтяных компаний. Все они считали поддержание справедливого баланса региональных интересов решающим для долгосрочной стабильности и безопасности. Они поддерживали политику "многовариантности" трубопроводов.

Это разделение на блоки со своими интересами теперь работало против долгосрочной стабильности и безопасности. Оно характеризует собой второй этап внешнеполитического развития на Кавказе (с 1997 г. по настоящее время) и подвергает риску значительную часть позитивных изменений, достигнутых на первом этапе (1994-1997 гг.). Оно снизило потребность в компромиссе между Арменией и Азербайджаном по Нагорному Карабаху (что само по себе влияет на долговременную безопасность любой трубопроводной системы до Турции), и, что еще важнее, имело также глобальные последствия. Недавние события в Косово, вторая чеченская война и раздражение России по поводу нового глобального порядка - всё это тесно связано с кавказской региональной парадигмой.

Но на Азербайджан и Грузию эта игра региональных держав оказала непосредственное воздействие. Произошло существенное замедление поступления иностранных инвестиций, правительства стали с опозданием получать свои доходы, а население в целом лишилось работы (новых рабочих мест). Благодаря затяжке переговоров по главному трубопроводу было потеряно два года текущих инвестиций АМОК в новую инфраструктуру. Решение о проекте разработки азербайджанской структуры

стоимостью в 3 млрд. долл. остается в состоянии неопределенности. Внутри страны это привело к нарастающему кризису доверия. Растет убежденность в том, что вопреки долговременным интересам государства, нефтяная политика Азербайджана потенциально может оказаться ошибочной. Многие подрядчики, заключившие договора на специализированное обслуживание, покинули Баку, так как не смогли смириться с задержками, а многие гостиничные и офисные комплексы слабо загружены. С самого начала внешняя политика США в регионе в значительной мере базировалась на высокой моральной основе. Она была направлена на поддержку долговременной независимости стран Южного Кавказа и Средней Азии путем экономического обновления - независимости, основанной на законности, уважении прав человека, поддержке демократического процесса, свободной прессе и поощрении экономики свободного рынка. Эта политика остается в силе и полностью разделяется Европейским Союзом. Но поддержка любой национальной независимости по определению вовлекает внешнего игрока в более широкую геополитическую сферу действия. Для США это означало сдерживание российского и иранского влияния в регионе, что одновременно требовало повышенного присутствия там самих США. Это неизбежно приводило к региональному дипломатическому и коммерческому конфликту, который стал фокусироваться на проблеме трубопровода. Все это в значительной степени основывалось на непроверенном представлении о том, что если какая-либо из сторон "продавит" свой вариант маршрута трубопровода для экспорта нефти с Каспия, то это будет иметь долгосрочные геополитические результаты.

В качестве главного приоритета со стороны США это потребовало прямой поддержки турецких амбиций на Кавказе и в Средней Азии. Это отражало долгосрочные обязательства в сфере региональной безопасности (в особенности по Ближнему Востоку), а также с точки зрения защиты региональных экономических интересов Турции. Во-первых, поддержка турецких амбиций по каспийскому трубопроводу без каких-либо финансовых обязательств обеспечивала Соединенным Штатам возможность недорогой ценой укрепить свой альянс с Турцией. Во-вторых, это являлось средством непосредственного проведения в жизнь закона 1996 г. о санкциях против Ирана и Ливии и политики сдерживания Ирана. Исходя из этого, в 1977 г. было создано Управление каспийского координатора США. Региональный геополитический конфликт стал неизбежным, так как Россия и Иран видели в маршруте Баку-Джейхан главный элемент американской стратегии доминирования в каспийском регионе и вытеснения их самих. Но с учетом того, что ЕС пассивно оставался в тени, убежденность в этом нарастала.

Но как геополитический символ, цементирующий членов блока 1 в крепкий, длительный, стабильный союз, маршрут Баку-Джейхан был лишь одной стороной дела. Что Соединенные Штаты не были готовы сделать, так это предоставить частному сектору прямые экономические стимулы (субсидии), чтобы этот маршрут стал физической реальностью. Несмотря на соглашения по Баку-Джейхану, заключенные в октябре 1999 г., не появилось никакого внешнего финансирования из государственного сектора.

Каспийской нефти все еще недостаточно для заполнения пропускной способности маршрута Баку-Джейхан и оправданности скорого строительства. Новые залежи нефти южного Каспия будут открыты, но вывоз этой нефти на рынок будет связан с длительными сроками доводки месторождений (семь и более лет). Потенциально АМОК уже имеет нефть для прокачки по трубопроводу, но не существует экспортных возможностей. При отсутствии финансовых субсидий для Баку-Джейхана, она вынуждена искать более благоразумные и прагматичные решения. Расширение существующей инфраструктуры АМОК остается ее ближайшей альтернативой. При нынешней нестабильности на Северном Кавказе, технически и коммерчески ее первым выбором было бы расширение линии Баку-Супса. Это даже могло бы быть первой

фазой развития будущего главного маршрута нефтепровода Баку-Джейхан. Однако ситуация сейчас находится в тупике, и острая необходимостью Баку текущее инвестирование со стороны АМОК по-прежнему приостановлено. Запаздывание на два года с принятием этого решения об инвестировании уже привело иностранных инвесторов к финансовым потерям и отодвинуло значительный денежный поток, который должен был быть направлен в Азербайджан (по контракту с АМОК), на 2005 г. и еще более дальние сроки.

Настоящее

Политически и экономически сегодня на Кавказе существует очень хрупкий "статус кво", который вряд ли сохранится, если не произойдет стратегических перемен. Большие надежды породил последний саммит ОБСЕ в Стамбуле (состоявшийся в октябре 1999 г.), на котором присутствовали президенты Клинтон и Ельцин. Ожидалась определенная степень сближения между Россией и Америкой, причем по крайней мере одним из позитивных результатов могло бы быть разрешение карабахского конфликта. Встреча была омрачена углублением чеченского конфликта и угрозами России, направленными против вмешательства в ее внутренние дела. В частности, Россия требовала от международного сообщества уважения, соответствующего ее лидирующему положению в мире. Вернулся язык "холодной войны".

Так что же происходит с Баку-Джейханом и политизацией кавказских трубопроводных маршрутов? Учитывая символическую форму поддержки Соединенными Штатами маршрута Баку-Джейхан, со всей связанной с этим геополитической риторикой, отход от этой позиции был бы серьезным ударом по престижу и доверию к США внутри региона. Азербайджан и Грузия, для которых Баку-Джейхан также является знаменем, при отсутствии успеха в Абхазии и Карабахе вынуждены будут сделать политический разворот на 180 градусов для того, чтобы они могли позволить АМОК приступить к расширению существующего трубопровода. Точно также, поскольку сами США не желали субсидировать Баку-Джейхан, они побудили Турцию пойти на значительный финансовый риск (низкая цена, предложенная на тендере по контракту на строительство "под ключ" в турецком секторе Баку-Джейхана) в то время, когда страна и так испытывает значительные экономические проблемы и настоятельную нужду во внутренних инвестициях. При уже имеющихся сомнениях в своевременности удовлетворения подобных потребностей в экспортном потенциале и при отсутствии перспектив инвестиций из частного сектора, в экономических интересах самой Турции следовало бы отложить эти преждевременные затраты на строительство трубопровода. Турция могла бы добиваться всех необходимых южнокаспийских капиталовложений в строительство трубопровода Баку-Джейхан поэтапно, проведя сначала линию Баку-Супса, а затем продлив ее до Джейхана. Побуждая Грузию и Турцию рассматривать трубопроводы с политической, а не экономической точки зрения, США не только возбудили повышенные ожидания того, что другие, может быть более важные проблемы могут быть решены в качестве компенсации за потенциальные экономические потери (Карабах и Абхазия), но это неизбежно привело к серьезному обострению политических отношений с их непосредственными соседями (Россией и Ираном).

Будущее

Итак, как же можно подняться выше этих сложностей, чтобы преодолеть опасный тупик? Здесь воображаемая роль Европейского Союза состоит в содействии долгосрочной стабильности ради своих же собственных стратегических интересов. В условиях, когда давняя инициатива Турции о ее присоединении к ЕС превращается в реальность, с учетом геополитических реальностей сложившихся отношений ЕС-

Россия и безопасности общих границ и при быстром улучшении отношений между ЕС и Ираном, - все это в совокупности предполагает, что осуществляемая прежде Соединенными Штатами лидирующая роль теперь реально должна перейти к ЕС. Это не только позволило бы разрядить текущие конфликты интересов по вопросам трубопроводов; это позволило бы Соединенным Штатам достойно уйти оттуда, где они сейчас находятся, без финансовых затрат (субсидий) или потери политического престижа.

Такое изменение имело бы особый стратегический смысл в контексте общей энергетической политики Европейского Союза. Как мы видели, Южная Европа (вместе с Черным морем) должна стать рынком сбыта для каспийской сырой нефти в то время, когда снабжение Европы из Северного моря подойдет к окончательному концу. Каспийский сырая нефть жизненно важна для долгосрочных европейских стратегических интересов. Эта позиция усиливается тем, что ведущими иностранными инвесторами в разработке энергоресурсов Каспия являются ныне преимущественно европейские. Собственно коммерческие интересы будут способствовать сохранению альянса ЕС с инвестиционным сектором США.

Подобные же замечания можно сделать и о транспортировке газа из Средней Азии, при котором Турция являлась бы перевалочным пунктом. Это более широкая проблема, анализ которой выходит за рамки настоящей статьи. Но совершенно несомненно, что огромных разведанных газовых запасов Средней Азии, южного Каспия и Ирана более чем достаточно для обеспечения экономически рентабельного и устойчивого газоснабжения Южной Европы на протяжении всего XXI в. Этот газ определенно является ключевой и долгосрочной альтернативой монопольным поставкам российского газа. Это отражается в текущей гонке за захват существующего турецкого газового рынка между, с одной стороны, российским проектом "Голубой поток" и, с другой стороны, туркмено-азербайджанским проектом транскаспийского газопровода. Это также "игра с нулевой суммой", так как выиграет только один проект. Турецкий газовый рынок не способен абсорбировать поставки газа из обоих источников. Если транскаспийский проект проиграет, то южный Каспий не только потеряет 2,5 млрд. долл. инвестиций в самое ближайшее время, а проект по разработке каспийско-туркменских газовых запасов окажется без средств на обозримое будущее или еще более дальний срок. В интересах ЕС сделать так, чтобы этого не произошло.

Существующие инициативы ЕС в Средней Азии и на Кавказе по реконструкции региональной транспортной сети и инфраструктуры для торговли Восток-Запад (ТРАСЕКА, ИНОГЕЙТ, Энергетическая хартия) определенно придали новый вес ЕС в деле завоевания регионального политического лидерства. Ясно, что для успешной поддержки ЕС долгосрочного регионального обновления на Кавказе, проблемы, связанные с существующими конфликтами (Карабах, Абхазия) должны быть как можно скорее разрешены. Демография и энергетические ресурсы должны играть видную роль в формировании политики. Однако для поддержки данного процесса обязательно будут необходимы инвестиции частного сектора на свободном рынке. Координацию между частным и государственным секторами будет наладить непросто, но тут сразу же приходят на ум общие аналогии с экономическим обновлением Европы после Второй мировой войны. Время играет важную роль, так как несмотря на достигнутый успех, регион и сегодня хрупок и все еще может возвратиться к хаосу.

Выводы

Подведем итог:

- каспийские нефтяные запасы (30 млн. баррелей в день - доказанные запасы, 40 млн. баррелей в день - ЕНН) существенны в глобальном контексте, но более

сравнимы с предполагаемыми ресурсами Северного моря, чем Персидского залива, с которыми их необоснованно сравнивают.

- к 2010 г. каспийская нефтедобыча должна достичь в среднем 3 млн. баррелей в день, если в процессе разработки не произойдет долговременных неурядиц.
- Каспий никогда не будет решающим глобальным производителем нефти, так как ее добыча будет стратегически привязана к Южной Европе и Черному морю. Однако 10% каспийской нефти будет направляться на юг, на рынки северного Ирана.
- цена неудачи каспийской разведки будет высока, а цена открытия низка. Разработка нефти на шельфе Каспия коммерчески жизнеспособна в длительной перспективе, но только для крупных нефтяных компаний.
- полные затраты на разработку Каспия в настоящее время составляют примерно 12,5 долл. за баррель и, согласно прогнозам, могут упасть до 8,0 млрд. долл. за баррель в последующее десятилетие.
- каспийская сырая нефть коммерчески конкурентоспособна во всемирном масштабе при всех сценариях, которые предполагают цену на нефть в пределах 15 долл. за баррель (реальную) или выше.
- на первом этапе бакинской нефтеразработки (1994-1997 гг.) "флаг следовал за торговлей". На втором этапе бакинской нефтеразработки (1977 г. и далее) "флаг пытался вести за собой торговлю". Последствия были негативными.
- политизация путей региональных трубопроводов на южном Каспии за последние два года вновь привела к региональным конфликтам. Она приостановила экономическое обновление Кавказа, не дав взамен разрешения внутренних конфликтов (Карабах, Абхазия).
- если не произойдет немедленного возвращения к политике регионального сотрудничества, то нынешняя нестабильность на Кавказе обострится.
- в насущных экономических и политических интересах Азербайджана и Грузии сотрудничество с АМОК и транскаспийским трубопроводным проектом, санкционирование этих двух проектов в этом году и безотлагательное привлечение от 4 до 5 млрд. долл. новых инвестиций на Южный Кавказ.
- долгосрочное снабжение каспийскими энергоресурсами является критически важным для Южной Европы и Европейского Союза. Лидерство ЕС в их разработке, наряду с безопасностью региона, политически благоразумно и выгодно.
- с точки зрения отношений между большими и малыми государствами на Кавказе, можно вспомнить, что старая грузинская поговорка гласит: "Лучше хороший сосед, чем дальний родственник".