

“ƏSRİN MÜQAVİLƏSİ” ÇƏRÇİVƏSİNDƏ HASİL OLUNAN NEFTİN BAKİ-NOVOROSSIYSK KƏMƏRİ İLƏ NƏQLİ PROBLEMLƏRİ

Namiq Kərimov

Azərbaycan Dillər Universiteti, Bakı, Azərbaycan
e-mail: namiq-kerimov-80@mail.ru

Xülasə. Məqalədə Bakı-Novorossiysk kəmərinin yenidən qurulması, onun texniki xüsusiyyətləri və daşıma tarifləri araşdırılmışdır. Bundan əlavə kəmərin üçün yaranmış təhlükələr və eləcə də Rusiyanın bu kəməri ixrac kəmərinə çevirmək istiqamətindəki fəaliyyəti tədqiq edilmişdir.

Açar sözlər: neft, sənaye, nəqliyyat, siyasət, neft kəməri.

THE PROBLEMS OF TRANSPORTATION OF THE CONTRACT OF THE CENTURY OIL BY BAKU-NOVOROSSIYSK PIPELINE

Namiq Kerimov

Azerbaijan University of Languages, Baku, Azerbaijan

Abstract. The reconstruction of Baku-Novorossiysk pipeline, its technical features and shipping tariffs were studied in this article. In addition, dangers for the pipeline and Russian interests, particularly, its function to make it the main export pipeline were researched.

Keywords: oil, industry, transport, politics, oil pipeline.

ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТИРОВКИ НЕФТИ В РАМКАХ КОНТРАКТА ВЕКА ПО ТРУБОПРОВОДУ БАКУ-НОВОРОССИЙСК

Намик Керимов

*Азербайджанский Университет Языков, Баку,
Азербайджан*

Резюме. В статье рассмотрена реконструкция нефтепровода Баку-Новороссийск, его технические характеристики и тарифы на транспортировку. Кроме того, были изучены опасности для трубопровода и интересы России, в частности, превратить его в главный экспортный трубопровод.

Ключевые слова: нефть, промышленность, транспорт, политика, нефтепровод.

Hələ Əsrin müqaviləsinin bağlanmasıdan əvvəl, böyük neft müqaviləsi danışıqları ilə bərabər həm də Azərbaycan neftinin ixrac marşrutları gizli və açıq formada müzakirə olunurdu. Əsrin müqaviləsində həmçinin nəzərdə tutulurdu ki, müqavilə qüvvəyə mindiyi tarixdən ən gec 18 ay sonra Azəri, Çıraq və Günəşli yataqlarından hasil olunacaq ilkin neft dünya bazarına çıxarılmalı idi. Xəzər dənizi qapalı su hövzəsi olduğundan və birbaşa dünya okeanına çıxışı olmadığından hasil olunacaq neftin dünya nəqli üçün optimal variant boru-kəmərin nəqliyyatı idi. Sovet dönməsində tikilib istifadəyə verilən Bakı-Novorossiysk və Bakı-Supsa neft kəmərləri ilkin neftin ixracı üçün həm Azərbaycan rəhbərliyi, həm də xarici neft şirkətləri rəhbərləri tərəfindən müzakirə olunurdu. İxrac boru kəmərlərinin çəkilməsi məsələsi hələ xeyli əvvəl 1992-1993-cü illərdə siyasi gündəmə gəlmiş və bununla bağlı regionda maraqları olan böyük dövlətlər eləcə də, region dövlətləri nəinki münasibətlərini bildirmiş, hətta açıq və gizli formada əsas ixrac kəmərinin onları qane edəcək istiqamətdə çəkilməsi üçün mübarizə aparırdılar [18, s.115].

Problemlə yaxından tanış olduqda aydın olur ki, neft kəmərinin çəkilməsi tək iqtisadi layihə olmayıb, bu həmçinin özündə regionla bağlı geostrateji və geosiyasi maraqları olan super və eləcə də regionun aparıcı dövlətlərinin maraqlarının təmin olunması ilə bağlı mürəkkəb bir məsələ olmuşdur [8, s.20]. Əsrin müqaviləsinin reallaşmasına bütün mümkün vasitələrdən istifadə etməklə mane ola bilməyən Rusiya Federasiyası indi heç olmasa neftin ixrac olunmasında əsas tranzit ölkə statusunu qazanmaqla həm dünya enerji bazarında inhisarçı mövqeyini daha da gücləndirmək, digər tərəfdən isə Azərbaycanı da müəyyən qədər asılı vəziyyətdə saxlamağa, yeri gəldikcə ona təzyiqlər göstərmək üçün əlavə imkanlar əldə etməyə çalışırdı. Rusiya özü böyük neft ixracatçısı olduğundan regionda ikinci böyük karbohidrogen ixracatçısının olmasını istəmirdi və bunu özünə potensial rəqib kimi qəbul edirdi. Kəmərin Rusiyadan yan keçəcəyi halda şimal qonşumuz hər il xeyli miqdarda tranzit daşımalarından əldə edəcəyi gəlirlərdən məhrum olacaqdır. Əsrin müqaviləsində nəzərdə tutulmuş neftin sərbəst şəkildə dünya bazarına çıxarılacağı halda Azərbaycan böyük məbləğdə gəlirlərlə təmin olunacaqdır və deməli müstəqilliyi də bir o qədər möhkəmlənəcəkdir ki, bu da “sağlam olmayan” Rusiya hakim dairələrində “yaxın xaric” kimi baxıldığı Cənubi Qafqaz Respublikaları, o cümlədən Azərbaycanın imperiya tələsindən xeyli uzaqlaşmasını mümkün edirdi. Rusiya ixrac kəmərinin öz ərazisindən keçməsi üçün bütün təzyiqlər vasitələrindən istifadə edirdi [26, s.104]. Belə ki, hələ “Əsrin müqaviləsi” bağlanarkən ortalığa atdığı Xəzərin hüquqi statusu və bu məsələdə İranın reallıqdan uzaq olan mövqeyinin dolayısı ilə dəstəklənməsi, Ermənistanla küllü miqdarda silah verməklə onun təcavüzkar siyasətinə yardımçı olmaqla, (halbuki, ATƏT-in Minsk qrupunun həmsədri kimi Rusiya bitərəfliyini qorumalı idi.) Azərbaycan ərazisində silahlı müxalifəti dövləti parçalamaq, çevriliş etmək istiqamətində hazırlamaq, Xəzərdə, eləcə də ətraf ərazilərdə müasir silahlarla təhciz edilmiş hərbi hissələrin yaradılması və digər təzyiqlər vasitələri ilə özünün əsas tranzit ölkəyə çevrilməsinə nail olmağa çalışırdı.

“Əsrin müqaviləsi”ndən pay ala bilməyən cənub qonşumuz İran müxtəlif təzyiqlər və cəhdlər edirdi ki, sözügedən yataqlardan hasilatın pay bölgüsündə iştirakdan məhrumluğunu tranzit daşımaları ilə kompensasiya etsin. Amma, rəsmi Tehranın Qərb ilə məlum problemləri kəmərin bu ölkədən keçməsinə əngəlləyirdi.

“Əsrin müqaviləsi”nə uyğun olaraq hasil olunacaq ilkin neftin daşınması üçün lazım olan boru kəmərlərinin müzakirə edildiyi dövrdə Bakı-Novorossiysk kəmərinə daha çox Qərb boru xətti adı ilə tanınan Bakı-Supsa kəmərinə üstünlük verilməsi Rusiyanın bölgə ilə bağlı maraqlarına cavab vermirdi. Üstəlik 1994-cü ilin dekabrında Çeçenistan müharibəsinin başlaması Şimali boru kəməri marşrutunun reallaşmasını çətinə salmışdır.

İxrac kəmərlərinin marşrutlarının müəyyənləşdirilməsi ilə bilavasitə ABƏŞ məşğul olurdu ki, bu qurum da hazırladıqları layihələri mütləq şəkildə Azərbaycan hökuməti ilə razılaşdırmalı idi. ABƏŞ-in 1995-ci il oktyabrın 9-da açıqladığı qərarla hasil olunacaq ilkin neftin iki istiqamətdə-Bakı-Novorossiysk və Bakı-Supsa kəmərləri ilə ixracı mümkün hesab edilirdi [7, s.57]. Qeyd edək ki, sözügedən kəmərlər SSRİ dönəmində tikilib istifadəyə

verilmişdir. Belə hesab olunurdu ki, mövcud infrastruktur təmir-bərpa işlərindən sonra daşımalara tez bir zamanda hazır olacaq və daha az maliyyə vəsaiti sərf olunacaqdır. ABƏŞ-in bu qərarı həm, Azərbaycan hökuməti, həm konsorsium iştirakçıları və eləcə də Qərb dövlətləri tərəfindən müsbət qarşılandı. Artıq ilkin neftin ixrac marşrutları müəyyənləşdikdən sonra konkret olaraq tikinti-bərpa işləri, eləcə də tranzit daşımaları haqqında Rusiya və Gürcüstan ilə razılaşmaların əldə edilməsi, müvafiq müqavilələrin bağlanması lazım gəlirdi. İlkin olaraq 18 yanvar 1996-cı ildə Azərbaycan neftinin Bakı-Novorossiysk kəməri ilə ixracı haqqında Moskvada Azərbaycan Respublikasının prezidenti H.Əliyev ilə Rusiya Federasiyasının baş naziri V.Çernomırdin arasında hökumətlərarası müqavilə imzalandı [9, s.94]. Ardınca uzun sürən danışıqlar gedişində ABƏŞ ilə Rusiyanın “Transneft” şirkəti arasında 16 Fevral 1996-cı ildə neftin nəqlinə dair Bakı-Qroznı-Txorevetsk-Novorossiysk xəttininin ilkin neftin daşınması üçün istifadə edilməsi haqqında razılaşma əldə edildi. Əldə edilmiş razılığa görə ABƏŞ Şimali boru xəttinin Azərbaycan hissəsinin (Bakı-Şirvanovka) 1 fevral 1997-ci il tarixinə qədər hazır olacağına təminat verdi. Şirvanovka-Qroznı və Qroznı-Txorovetsk-Novorossiysk hissəsinin yenilənməsi işini isə Rusiya tərəfi tez bir zamanda həyata keçirməyə təminat versə də gözlənilən tam əksinə, 1997-ci ilin ilk yarısında kəmərin Rusiyadan keçən hissəsi hazır ola bilmədi. Halbu ki, 1996-cı il dekabrın 28-də Şimal boru xəttinin Azərbaycan hissəsi təmir-bərpa işlərinin başa çatmasından sonra istismara verildi. Qeyd edək ki, Azərbaycan ərazisində hər ton üçün daşıma tarifi 1,013 dollar müəyyən edilmişdir [1, s.426]. Burada paradoksal bir vəziyyət yaranmışdır. Bir tərəfdən Rusiya “Əsrin müqaviləsi”nə uyğun hasil olunacaq neftin öz ərazisindən nəqli üçün ciddi mübarizə aparır, digər tərəfdən isə kəmərin tikintisini ləngitməklə sözügedən müqavilənin icrasına mane olmağa çalışırdı

1997-ci il fevralın 16-da Bakıda Azərbaycan hökuməti, Azərbaycan Beynəlxalq Əməliyyat Şirkəti (ABƏŞ) və Azərbaycan Dövlət Neft Şirkəti (ARDNŞ) ilə Rusiyanın “Transneft” şirkəti arasında Bakı-Novorossiysk kəməri ilə neft ixracına dair tərəflərin öhdəliklərini konkretləşdirən bir neçə saziş imzalandı [9, s.94]. Həmin sənədlər arasında “Azərbaycandan çıxarılaçaq ilkin neftin Rusiya ərazisi vasitəsi ilə nəqli haqqında” Saziş və “Qarşılıqlı anlaşma haqqında” Memorandum da var idi.

Çeçenistanda müstəqillik mübarizəsinin getməsi, Şimal boru xətti ilə daşınacaq neftin Novorossiysk limanına çatdırılması və boru xəttinin təhlükəsizliyinin təmin edilməsi məqsədi ilə Moskvada təkrar danışıqlara başlandı. Nəticədə Rusiya Çeçenistanla ortaq qərara gəlib, razılaşma imzaladı. 1997-ci ilin 12 may tarixində Rusiya ilə Çeçenistan arasında “Sülh və əməkdaşlığa dair” əldə edilən bu razılaşma “Əsrin müqaviləsi” çərçivəsində hasil olunacaq ilkin neftin Şimal boru kəməri ilə daşınmasının təhlükəsizliyinə müəyyən qədər aydınlıq gətirdi. Çeçenistan tərəfi Bakı-Qroznı-Novorossiysk boru xəttinin öz ərazisindən keçən təxminən 150 kilometrlik hissəsini 20-30 gün ərzində hazır olacağına dair təminat verdi. Boru kəmərinin təhlükəsizliyi, təmiri, daşıma tarifləri və digər mövzuları əhatə edən beş razılaşma

Rusiya Yanacaq və Energetika Nazirliyi ilə Çeçenistanın rəsmi neft şirkəti YUNKO arasında imzalandı. Daşıma ödənişi ton başına 43 sent olaraq müəyyənləşdirildi.

1997-ci ilin iyul ayında isə üçtərəfli formada-ARDNŞ, “Transneft” və Çeçenistanın “Yunko” şirkəti arasında Bakı-Novorossiysk kəmərinin təhlükəsizliyi və tranzit tarifləri haqqında müqavilənin imzalanmasına nail olundu. Çeçenistan tərəfi boru kəmərinin təhlükəsizliyi ilə bağlı təminat verdi. Rusiya Çeçenistan ərazisindən bu kəmərlə keçəcək hər ton neftə görə 0,43 dollar ödəməyə razılıq versə də il yarımından sonra bunu 3,58 dollara qaldırdı [17, s.142; 21].

Şimal boru xəttinin Rusiya sərhədləri içində olan hissəsindəki təmir və yeni boruların çəkilməsi əməliyyatları Transneft şirkəti tərəfindən həyata keçirilmişdir. Transneft şirkəti hər ton neftin Qara dəniz sahilindəki Novorossiysk limanına daşınması üçün tranzit haqqı olaraq 15,67 dollar tələb edirdi. Buradan isə neft tankerlərə yüklənərək Qara dənizlə hərəkət edib Türkiyə boğazlarından keçməklə dünya okeanına çıxmalı idi. Qara dəniz boğazları həddindən artıq yükləndiyindən əlavə olaraq Azəri-Çıraq-Günəşli yataqlarından hasil olunacaq əsas neftin nəqli üçün uğurlu marşrut hesab edilmirdi.

Bu xəttin ümumi uzunluğu 1453 km olub, bunun 231 km-i Azərbaycan, 150 km-i Çeçenistan ərazisindən keçməkdədir [27, s.104]. İllik daşıma tutumu isə 5-6 milyon tondur. Hələ 1996-cı ilin 12-15 mart tarixləri arasında Txorovetskdə keçirilən görüşlərdə, bu xəttin daşıma gücünü gələcəkdə artacağına dair protokol imzalanmışdır.

1997-ci il oktyabrın 25-də Azərbaycan neftinin Bakı- Novorossiysk boru kəməri ilə nəql olunmasına başlandı [4; 11, s.13.]. 1997-ci ilin noyabrın əvvəllərində isə Azərbaycan nefti Rusiya sərhəddini keçdi [12; 27, s.104]. Bu müstəqil Azərbaycanın neft ixracı sahəsində yeni eranın başlanğıcı idi.

1998-ci ilin birinci yarısında dünya bazarında xam neftin qiymətinin kəskin ucuzlaşması Azərbaycan üçün çətin bir vəziyyət yaratmışdır. Daşıma tariflərinin baha olması fonunda neft qiymətlərinin də son 10 ildə ən aşağı səviyyəyə enməsi bu xətlə neft ixracını Azərbaycan üçün rentabelsiz edirdi. Bu səbəbdən ARDNŞ “Əsrin müqaviləsi” çərçivəsində özünə çatan pay neftinin Bakı-Novorossiysk kəməri ilə ixracını dayandırdı və sözügüdə boru xəttini ABƏŞ-in ixtiyarına verdi [1, s.445]. Həmin ilin ikinci yarısında dünya bazarında duru yamacağın qiymətinin müəyyən qədər artması səbəbi ilə ARDNŞ tədricən Şimal boru xətti ilə neft ixracını bərpa etmiş oldu.

1997-ci ilin oktyabrında fəaliyyətə keçmiş olan boru xəttinin ümumi xərci 2,4 milyard dollardır. Kəmərlə orta hesabla gündəlik 100 min barrel neftin daşınmasını həyata keçirməyə qadirdir. Kəmərin Azərbaycan hissəsi 231 kilometrdir ki, bunun da Sənqaçal terminalından Sumqayıta qədər olan 57 kilometrlik hissəsi 27 düyümlük, buradan Rusiya sərhəddinə olan 174 kilometrlik hissəsi isə 28 düyümlük borularla çəkilmişdir [27, s.104]. Bu xətlə neft daşınmasının 2002-ci ildə 10 milyon tona qədər artırılması mümkün sayılırdı. 1997-ci ildə fəaliyyətə keçdiyi dövrdə, ilk aylarda 40 min ton ətrafında daşıma həyata keçirilmişdir. Novorossiysk limanından dünya bazarlarına neft daşıyan ilk tanker 12 Dekabr

1997 tarixində İstanbul boğazından keçmişdir. Açıldığı tarixdən etibarən bir ay müddətində kəmərlər üç dəfə bağlanmışdır ki, bunu da xəttin yenidən qurulmasında inşaat xətalrı və Çeçenistan ərazisində neft oğurluğu ilə əlaqələndirmişlər. Kəmərlərin iş rejimində hansısa səbəbdən fasilələrin yaranması Azərbaycanın maraqlarına cavab vermirdi. Bu “Əsrin müqaviləsi” çərçivəsində tərəflərin götürdüyü öhdəliklərin yerinə yetirilməsinə çətinlik yaradırdı. Çıraq-1 platformasından hasil olunan neft qeyd etdiyimiz səbəbdən ixrac oluna bilmədiyindən burada məcburən hasilatın aşağı salınması və hətta tamamilə dayandırılması baş verirdi [13]. Xatırladaq ki, həmin vaxt Azərbaycanın yalnız bir ixrac neft kəməri vardır və onun fəaliyyətinin qeyri-qənaətbəxş olması dünya bazarına müstəqil dövlət kimi yeni ayaq basmaq istəyən Azərbaycana olan etimadın zədələnməsinə, investisiya yatırımları ilə bağlı müəyyən tərəddüdlərin yaranmasına səbəb ola bilərdi. Bütün bunlar isə Azərbaycanın diverfikasiya olunmuş boru-kəmərlər sisteminin yaradılmasının doğruluğunu bir daha təsdiqləmiş olur.

Rusiya tərəfindən Bakı-Tiflis-Ceyhan kəmərinə alternativ olaraq irəli sürülən Bakı-Novorossiysk kəmərinin ildə 15 milyon tonluq daşıma tutumuna çatdırılması üçün 600 milyon dollar əlavə vəsait ayrılması tələb olunurdu. Əsas ixrac boru xəttinə çevrilməsi üçün isə 2-2,4 milyard dollarlıq əlavə vəsait xərclənməli idi [5, s.49].

Novorossiysk limanına Azərbaycan nefti ilə yanaşı Qazaxıstan nefti də daşınmaqdadır. Rusiya hələ 1992-ci ildə Qazaxıstan və Türkmənistanı öz təsiri altında olan Tengiz-Novorossiysk ixrac kəmərləri ilə daimi bağlamaq məqsədilə, ciddi cəhdlə onlarla “Xəzər kəmərləri konsorsiumu” (CPC) adlı birgə qurum yaratmaq haqqında dövlətlərarası saziş imzaladı. Bu qurum yaradıldıqdan sonra sözügedən dövlətləri özlərinə məxsus duru yanacağı bu kəmərlər vasitəsi ilə və rəsmi Moskvanın müəyyən etdiyi qiymətlərə ixrac etməyə məcbur etdi. 1993-cü ildə Rusiya ilə Qazaxıstan, eləcə də, Rusiya ilə Türkmənistan arasında Tengiz-Novorossiysk kəməri və ondan istifadə hüquqlarını nəzərdə tutan “Birgə kəmərlər konsorsiumu” sazişi imzalandı. Müqaviləyə əsasən, Qazaxıstan və Türkmənistan öz neft məhsullarını azı 40 il müddətinə bu kəmərlə ixrac etmək öhdəliyi götürürdü.

Qazaxıstanın Tengiz yatağından hasil olunan neft Tengiz-Novorossiysk kəməri ilə nəql edilir. Xəzər Neft Boru Xətti olaraq da adlandırılan Tengiz-Novorossiysk neft boru xətti CPC (Caspian Pipeline Consortium-Xəzər Boru Kəməri Konsorsiumu) tərəfindən idarə edilməkdədir. Sözügedən kəmərlər Qazaxıstanın qərbində yerləşən Tengiz yatağından hasil olunan nefti Rusiyanın Novorossiysk limanına daşımaqdadır. Tengiz yatağı ilə yanaşı Qazaxıstanın Kaşaqan və Karaçaqanak yataqlarından da hasil olunan neftin əsas hissəsi məhz bu kəmərlər vasitəsilə ixrac edilir. Perspektivli Tengiz yatağından hasil olunan nefti Qara dənizə-Novorossiysk limanına daşımaq üçün Rusiya, Qazaxıstan və Oman hökumətləri tərəfindən 1992-ci ildə Xəzər Boru Kəmərlər Konsorsiumu qurulmuşdur [14, 5; 28, 23]. Yeri gəlmişkən qeyd edək ki, 13 iyul 1994-cü ildə Qazaxıstan Nazirlər Kabineti 790 sayılı qərarla Tengiz-Atrau-Astarxan-Novorossiysk neft boru kəməri sisteminin inşası haqqında qərar

qəbul etmişdir [24]. Tengiz-Novorossiysk kəməri inşa edilərkən layihənin maya dəyərinin artmasına yol verməmək üçün sovet dönəmindən mövcud olan xətt boyunca uyğun olan yerlərdəki istifadə olunmayan boru xətlərinin və infrastruktur obyektlərin istismarına qərar verilmişdir. Layihənin reallaşmasını gecikdirən başlıca səbəb lazım olan maliyyə vəsaitlərinin tapılmaması idi. Maraqlıdır ki, “Əsrin müqavilsə”nə uyğun olaraq hasil olunan ilkin neftin Bakı-Novorossiysk kəməri ilə daşınmasına qərar verildiyi dövrdə həmçinin Qazaxıstan neftinin də bu liman vasitəsilə daşınması razılaşıdırılmışdır [19, s.185]. Belə ki, 1996-cı ildə səkkiz neft şirkətinin konsorsiumuna daxil olması ilə layihə təkrar sürət qazanmışdır. Layihənin dəyəri 2,67 milyard dollar məbləğində müəyyənləşdirilmişdir ki, bu da konsorsiuma daxil olan şirkətlər tərəfindən qarşılanmışdır. Rusiya isə, inşaat işlərini həyata keçirmək üçün öhdəsinə düşən 293 milyon dolları ödəməkdən boyun qaçıraraq və əvəzində istifadə etmədiyi köhnə boruları verərək bununla layihə çərçivəsində “öz öhdəçiliyini yerinə yetirmiş oldu”. 27 noyabr 2001-ci il tarixində Tengiz-Novorossiysk kəmərinin rəsmi açılışı olmuş və istifadəyə verilmişdir. 2007-ci ilin aprelində isə Transneft şirkəti Rusiya hökumətinin konsorsiumdakı səhmlərini satın alaraq kəmərin Rusiya hissəsinin idarə hüququna sahib olmuşdur. 2008-ci ilin oktyabrında isə Oman hökuməti konsorsiumdakı 7%-lik pay hissəsini 700 milyon dollara Transneft şirkətinə sataraq konsorsiumdan çıxmışdır [14, 5].

Konsorsiumda təmsil olunan şirkətlərin hissə payları aşağıdakı kimi olmuşdur: Transneft 31%, Qaz Munay Qas 20,75%, Chevron Caspian Pipeline Consortium Company 15%, LukArco 12,5%, Mobil Caspian Pipeline Company 7,5%, Rosneft-Shell Caspian Ventures Limited 7,5%, Ağıp 2%, Oryx Caspian Pipeline Limited Liability Company 1,75% və BG Overseas Holdings Limited 2%. Xəzər Boru Kəməri Konsorsiumu iki hissəyə ayrılmışdır: CPC-R (Caspian Pipeline Consortium-Russia, Xəzər Boru Kəməri Konsorsiumu-Rusiya) boru xəttinin Rusiya hissəsini, CPC-K (Caspian Pipeline Consortium-Kazakhstan, Xəzər Boru Xətti Konsorsiumu-Qazaxıstan) isə boru xəttinin Qazaxıstan hissəsində fəaliyyət göstərir [29]. Sözü gedən boru xəttinin uzunluğu 1510 km-dir. Kəmərdə istifadə olunan boruların diametri 1.016 mm ilə 1.067 mm arasında dəyişməkdədir. Axın təzyiqini normal vəziyyətdə saxlamaq üçün kəməri boyunca beş ədəd nasos stansiyası quraşdırılmışdır. Novorossiysk terminasında, hər biri 100.000 kub metr tutumu olan dörd ədəd saxlama anbarı vardır. Kəmərin gündəlik daşıma gücü ilk olaraq 350.000 barel ilə başlamış, daha sonra isə gündəlik 700.000 barelə yüksəlmişdir. 2008-ci ildə bu boru xətti ilə 31,5 milyon ton neft daşınmışdır. Tərəflər arasında kəmərin daşıma gücünün artırılması ilə bağlı aparılan danışıqlar müsbət nəticələndi. 17 Dekabr 2008-ci ildə Konsorsiuma daxil olan şirkətlər kəmərin ötürmə qabiliyyətinin artırılmasını nəzərdə tutan müqaviləni imzaladılar. Müqaviləyə uyğun olaraq layihənin genişləndirilməsi çərçivəsində 15 ədəd nasos stansiyasının əlavə olaraq quraşdırılması və saxlama anbarlarının sayının 10-a çatdırılması həyata keçirildi [29]. Qeyd edək ki, ikinci mərhələ adlanan bu genişləndirmə çərçivəsində 2 milyard dollar sərmayə xərclənmişdir və işlər 2012-ci ildə

yekunlaşdırılmışdır. Sözügedən kəmərlər mütəxəssislər tərəfindən həm siyasi, həm də iqtisadi səbəblərdən BTC neft boru xəttinə ən böyük rəqib mövqeyində olduğu söylənilir.

“Əsrin müqaviləsi” üzrə hasil olunacaq əsas neftin şimal marşrutu (Bakı-Novorossiysk) ilə daşınması iqtisadi baxımdan sərfəli hesab edilmirdi. Belə ki, əsas neft yükümüz bu marşrutla daşınacağı halda eyni kəmərlə aşağı kefiyyətli Ural nefti ilə qarışmalı idi ki, bu da son nəticədə daha təmiz və zəngin tərkibli Azərbaycan neftinin ucuz qiymətə satılmasına səbəb olurdu. Qət olunan məsafənin böyüklüyü də bu yolun sərfəliliyini azaltmış olurdu. Xatırlasaq ki, müasir günümüzdə dünya iqtisadiyyatında mal və əmtəələrin istehlak məntəqələrinə vaxtında, təhlükəsiz eləcə də sərfəli şəkildə çatdırılması əsas meyarlardan hesab olunur [10, s.126], onda bu kəmərin də effektiv olub-olmaması daha aydın şəkildə görsənmiş olur. 1997-ci il müqaviləsinə görə, Rusiya hər ton Azərbaycan neftinin bu marşrutla Novorossiyskə qədər daşınması üçün 15,67 ABŞ dolları tranzit haqqı almalı idi [15, s.112; 11, s.109]. Bundan başqa neftin gəmi ilə Aralıq dənizinə daşınmasının da haqqını (təxminən hər tona 4 ABŞ dolları) da bura əlavə etsək (həmin dövrdə neftin dünya bazarlarındakı qiymətli 30 ABŞ dollarından aşağı idi), o zaman bu marşrutun nə qədər bahalı və səmərəsiz olduğunu aydın görmək olur.

Təhlükəsizlik baxımından da bu kəməri effektiv hesab etmək olmaz. “Əsrin müqaviləsi” bağlandığı və ixrac marşrutunun istiqaməti müəyyənləşdiyi vaxtda Çeçenistanda Rusiya yaraqlılarının çeçen xalqının müstəqillik uğrunda mübarizəsini silahlı yolla yatırmaq istədiyindən müharibə şəraiti yaranmışdır. Belə vəziyyət ixrac neft boru kəmərinin təhlükəsizliyini sual altında qoymuş olurdu. Kəmərin bir hissəsinin Çeçenistan ərazisindən keçdiyini nəzərə alsaq təhlükənin nə qədər real və ciddi olduğu görsənmiş olur. Düzdür, Rusiya Federasiyası əsas neftin onun ərazisindən nəqlinə nail olmaq üçün bir neçə cəhd etdi. Belə ki, Bakı-Novorossiysk neft kəmərinin Çeçenistandan keçən hissəsinin yenidən və bu ölkədən yan keçməklə inşasının mümkünlüyünü irəli sürdü. Bununla yanaşı, Rusiya Şimal marşrutunun “ən təhlükəsiz” və ucuz olduğunu sübut etmək üçün mümkün qədər tez bur zamanda Çeçenistanda hərbi əməliyyatları bitirmək və regionun enerji daşıyıcılarının nəqli üçün təhlükəsiz və sərfəli olduğuna inandırmağa çalışırdı [2, s.17; 22, s.33].

Rusiya Çeçenistanda yaşanan məlum hadisələr səbəbi ilə tez-tez kəsilməyə uğrayan bu xəttin təhlükəsiz və fasiləsiz fəaliyyətini təmin etmək üçün 328 kilometr Dağıstan ərazisindən keçən Bakı-Mahaçqala-Novorossiysk neft boru xəttini inşa edərək Bakı-Novorossiysk kəmərinin yolunu dəyişdirmişdir. 140 milyon dollara başa gələn bu xətt 2000-ci ildə tamamlanmışdır. Xəttin gündəlik ötürmə gücü 19.080 kilolitrdir və bu tutumun gündəlik 360.000 barrelə (57.240 kilolitrlə) çıxarılması planlaşdırılırdı.

Qara dəniz Rusiya üçün olduqca vacib geosiyasi, geostrateji və geoiqtisadi əhəmiyyət daşıyan bir su hövzəsidir. Sovetlər dönəmində Bolqarıstan, Rumıniya, Ukrayna və Gürcüstandakı siyasi rejimlərin Rusiyaya bağlılığından Qara dəniz şimal qonşumuz üçün bir iç dəniz anlamında idi. SSRİ-nin çöküşü və soyuq müharibənin bitməsi ilə Rumıniya və

Bolqarıstanın NATO-ya üzv qəbul olunması, 2008-ci ildə isə Ukrayna və Gürcüstanın da rəsmən bu təşkilata üzv olmaq istəyi Rusiyanın Qara dənizdəki mövqələrinin zəifləməsinə şərait yaratmışdır. Düzdür, Krımın işğalı ilə Rusiya sözügedən dənizdə əsas söz sahibi olduğunu göstərməyə çalışdı. Bundan öncə isə geoiqtisadi isiqamətdə üstünlüyün təmin olunması- Bakı-Novorossiysk və Təngiz-Novossiysk kəmərinin tam gücü ilə işə salınması bu baxımdan olduqca vacib əhəmiyyət daşıyırdı. Təsadüfüdür ki, bəzi mütəxəssislər bu kəməri BTC-yə əsas rəqib olduğunu hesab edirdilər. Günümüzdə Rusiyanın xarici ticarətinin 25%-i məhz Qara dənizlə həyata keçirilir ki, burada da Novorossiysk limanı əsas rol oynayır [23, s.149-151]. Yeri gəlmişkən qeyd edək ki, Rusiyanın yükdaşımalarda Şimal hövzəsindəki Murmansk limanından sonra (Rusiyadan daşınan yüklərin 46%-i məhz bu hövzədən daşınır) Cənub hövzəsi və burada yerləşən Novorossiysk limanı ikinci yerdə durur. Bu kontekstdə Rusiyanın Qara dənizdə izlədiyi siyasətin təməl prinsiplərindən biri də rəsmi Moskvanın nəzarətində olmayan enejiyə bağlı güclərin və layihələrin ortaya çıxmasını önləməkdir [20, s.9].

Rusiyanın Qara dənizin şimal-şərqi qərbindəki liman şəhəri olan Novorossiysk XVIII əsrin sonunda Ruslara qarşı çərkəzlərə kömək aparan Fərəh Əli Paşa əmrindəki türk birlikləri tərəfindən Anapa qalası yaxınlığında qala olaraq qurulmuş və sonradan günümüzdəki adını almışdır. İndiki vaxtda neft ticarətinin yanında taxta-şalban və taxıl ticarəti ilə də səslənilən təxminən 260 min əhalisi olan şəhər həmçinin Rusiyanın sement sənayesinin mərkəzi hesab olunur. Digər tərəfdən Novorossiysk limanında Rusiyanın Qara dəniz donanmasının əsası bazası yerləşməkdədir. Bu limanın Rusiya üçün ən əhəmiyyətli xüsusiyyətlərindən biri də Federasiyanın cənubda il ərzində donmayan nadir limanı olmasıdır.

Novorossiyskdən Azərbaycan nefti ilə doldurulub yola salınmış ilk tanker 1998-ci ildə İstanbul Boğazından keçmişdir. Bu boru xətti vasitəsilə 2005-ci ildə 1.6 milyon ton, 2006, 2007 və 2008-ci illərdə 1.2 milyon ton, 2009-cu ildə 2.5 milyon ton, 2010-cu ildə isə 2,24 milyon ton, 2013-ci ildə 1,751 milyon ton neft dünya bazarlarına daşınmışdır [6]. 2014-cü ilin yanvar-avqust aylarında ARDNŞ Bakı-Novorossiysk kəməri vasitəsi ilə 677,785 min ton neft daşımışdır ki, bu da 2013-cü ilin analoji dövrü ilə müqayisədə 486, 910 min ton yaxud 1,7 dəfə azdır. 2014-cü ilin avqustunda bu kəmərlə 84, 760 min ton neft daşınmışdır ki, bu da 2013-cü ilin avqust ayı ilə müqayisədə 2 dəfə azdır. 2014-cü ilin fevral ayında Rusiya hökuməti sözügedən kəmərlə Azərbaycan neftinin daşınmasının dayandırılması haqqında rəsmi məlumat verdi. Daha dəqiq söyləsək həmin vaxt Rusiya Federasiyasının baş naziri olan D.Medvedyevin 2013-cü il 5 may tarixli sərəncamı ilə Bakı-Novorossiysk boru xətti ilə Azərbaycan neftinin nəqlini tənzimləyən 1996-cı il 18 yanvar tarixli müqavilə qüvvədən düşmüş hesab olunurdu. Praktik olaraq 1 yanvar 2014-cü ildən bu kəmərlə Azərbaycan neftinin daşınması dayandırılmalı idi [16]. Azərbaycan hökuməti isə kəmərin fəaliyyətinin dayandırılmasında maraqlı deyildi. Düzdür, kəmərin fəaliyyətini iqtisadi baxımdan rentabelli hesab etmək çətindir. Amma, bununla belə Rusiya-Azərbaycan münasibətlərinin qorunub saxlanması, həmçinin dövlətin strateji maraqları baxımından neftimizin bu istiqamətdə

nəqlinin davam etdirilməsi mühüm əhəmiyyət daşıyırdı. Məhz bunu əsas tutaraq 18 fevral 2014-cü il tarixində ARDNŞ ilə Transneft şirkəti arasında Azərbaycan neftinin Bakı-Novorossiysk kəməri vasitəsi ilə daşınması haqqında yeni kommersiya müqaviləsi bağlandı. ARDNŞ-nin məlumatına görə tərəflər razılaşırdılar ki, ayda bu boru-kəməri ilə 85 min ton neft daşınırlar.

Yuxarıda aparılan tədqiqatdan bu nəticəyə gəlmək olar ki, Bakı-Novorossiysk kəməri iqtisadi layihədən daha çox siyasi xarakterlidir və Rusiya-Azərbaycan münasibətlərinin saxlanması üçün onun işlək vəziyyətdə olması Azərbaycanın maraqlarına uyğundur.

Ədəbiyyat

1. Алиев И.Г. (2003), Каспийская нефть Азербайджана, Москва, Известия, 712 с.
2. Cohen A., (1996), The New Great Game: Pipeline politic in Eurasia. Caspian Crossroads 2, no 1, Spring-Summer.
3. Azərbaycanın neft və qaz kəmərləri sistemi. Azərbaycanın Neft Sənayesi üzrə İnformasiya və Resurs Mərkəzi (Tərtibatçı müəlliflər Muradov A, Hüseynov M, Məmmədli İ., Xalidbəyli E., Əbusəttar Ş.), Bakı, 2006.
4. Azərbaycan qəzeti, 26 oktyabr 1997-ci il.
5. Baloğlu M.H. (2015), Bakı-Tbilisi-Ceyhan neft boru-kəmərinin Türkiyənin sosial-iqtisadi inkişafına təsiri, İqtisad elmləri üzrə fəlsəfə doktoru elmi dərəcəsi almaq üçün təqdim olunmuş dissertasiya, Bakı, 164 s.
6. Deniz Kutluk Hazar-Kafkas petrolleri, Türk boğazları, çevresel tehdit. 2003, İstanbul, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayınları, Yayın No.16, 332 s.
7. Əliyev H.Ə. (1997), Azərbaycan nefti dünya siyasətində. IV cild, “Azərbaycan” nəşriyyatı, Bakı, 534 s.
8. Əliyev M.Ə. (2003), Azərbaycan neftinin dünya bazarlarına şıxarılmasının strateji problemləri. İqtisad elmləri namizədi alimlik dərəcəsi almaq üçün təqdim edilmiş dissertasiya, Bakı, 153 s.
9. Əsrin müqavilsı, Tərtib edən: H.Orucov, Bakı, Azərnəşr, 1996, 110 s.
10. Hacızadə E.M. Regional nəqliyyat infrastrukturunun dərinləşdirilməsində Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti layihəsinin rolu, Azərbaycanın Vergi jurnalı, 4(5), s.123-160
11. Həsənov Ə.M. (2016), Xəzər-Qara dəniz hövzəsi və Cənubi Qafqazın geoiqtisadiyyatı: Azərbaycanın enerji siyasəti, Bakı, Zərdabi LTD MMC, 296 s.
12. Xalq qəzeti, 3 mart 1998-ci il.
13. Xalq qəzeti, 10 fevral 1999-cu il.
14. İsmayılov E., Budaq T., (2015), Bağımsızlıq sonrası Kazakıstanın enerji Politikası, Bilgesam Analiz/ Enerji, No.1189, 13 s.1-8, s. 5.

15. Жильцов С.С., Зонн И С., Ушков А.М. (2003), Геополитика Каспийского региона, М, Международные отношения, 280 с.
16. Газета "Зеркало", 15 мая 2013 года.
17. Mehdiyev Ə. (2014), Əsrin müqaviləsi: Azərbaycanın neft strategiyasının təməl daşı, Bakı, 245 s.
18. Məmmədov N.E. (2006), Müasir Türkiyənin neft problemi. Tarix elmləri namizədi alimlik dərəcəsi almaq üçün təqdim olunmuş dissertasiya, Bakı, 2006.
19. Mirabdullayev A.M. (2010), Rusiyanın postsovet məkanında geostrategiyası. Siyasi elmlər doktoru alimlik dərəcəsi almaq üçün təqdim edilmiş dissertasiya, Bakı, 287 s.
20. Çelikpala M., Security in the Black Sea Region: Policy Report II, The Commission on the Black Sea, 23 p.
21. Mülkiyyət qəzeti, 27 aprel-4 may 1999-cu il.
22. Nəsbli N.L. (2000), Azərbaycanın geopolitikası və neft. Xəzər Universiteti Nəşriyyatı, Bakı, 192 s.
23. Özarlan B.B. (2012), Soğuk Savaş Sonrası Karadeniz'de Güvenlik Politikaları ve Türk-Rus İlişkileri, Türk Dünyası İncelemeleri Dergisi, 12 (1), s.135-166.
24. Постановление Кабинета Министров Республики Казахстан от 13 июля 1994 г. N 790, <http://normativ.kz/view.php?ID=1096>
25. Рубен Л.С., Диалоговое партнерство как фактор стабильности и интеграции, ИНИЭИ РАН с.3-4.
26. Səfərov H.İ. (2010), Azərbaycan-Rusiya siyasi münasibətlərinin əsas istiqamətləri və xarakterik xüsusiyyətləri. Siyasi elmlər üzrə fəlsəfə doktoru elmi dərəcəsi almaq üçün təqdim edilmiş dissertasiya, Bakı, 164 s.
27. Tağıyev С.О. (2003), XX əsrin sonu-XXI əsrin əvvəllərində Azərbaycan nefti və neft kəmərləri. Tarix elmləri namizədi alimlik dərəcəsi almaq üçün təqdim edilmiş dissertasiya, Bakı, 158 s.
28. Shams Ud-Din, Caspian Sea-The Politics of Oil: Geopolitics and Energy Resources in Central Asia and Caspian Sea Region, Ed.By. Shams-Ud-Din, New Delhi, 2000, Lancers Brooks.
29. <http://www.cpc.ru/portal/alias!press/lang!enus/tabID!3357/DesktopDefault.aspx>