

«ГЕОПОЛИТИЧЕСКИЕ ПЛАТФОРМЫ» И ПРОСТРАНСТВО 4-х МОРЕЙ

Начиная с конца 2006 года разновекторные «геополитические платформы» в регионе «Большого Кавказа» пришли в действие. Данный фактор влияет и на транспортные коридоры «Восток - Запад» и «Север – Юг» - те знаковые факторы, которые определяют различные подходы в решении мировых проблем, в том числе и в вопросе раздела сфер влияния на пространстве СНГ. Ключевые фигуры «большой шахматной игры» – США, Евросоюз (ЕС) и Россия - активизировали международные отношения в стратегически важном регионе.

Прежде всего, необходимо четко уяснить, какие стратегические цели преследуют Вашингтон, Брюссель и Москва, утверждая свои позиции в регионе «Большого Кавказа»? Россия стремится больше военно-политическими и меньше экономическими средствами удержать постсоветские страны в сфере своего геополитического влияния. А США прагматично пытаются предотвратить имперские устремления Кремля в очередной раз «добровольно» присоединить к себе бывшие союзные республики и создать военно-политический блок в противовес НАТО. ЕС, также преследующий свои интересы в рассматриваемом регионе, терпеливо реализует новую «европейскую политику безопасности и обороны», направленную на трансформацию как потенциальных, так и «замороженных» конфликтов на территории СНГ.

Строительство нефтепровода Баку - Тбилиси – Джейхан, помимо всего прочего, объясняется необходимостью реализации стратегических интересов Азербайджана, охватывающих бассейн Каспийского, Черного, Балтийского и Средиземного морей. Одним из направлений стратегии ЕС и США является создание условий для активного коммуникационного сообщения по маршруту Средняя Азия – Южный Кавказ – Турция - Украина - ЕС. Эта цель отображена, в том числе в таких проектах как INOGATE (Interstate Oil and Gas Transport to Europe) - создание интегрированной системы коммуникаций по перекачке нефти и газа в Европу, и TRASECA (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia) - транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия.

Если взять Азербайджан как одну из ключевых стран черноморского бассейна, то общий объем грузоперевозок всеми видами транспорта в 2006 году достиг 145 миллионов тонн, что соответствовало 13%-ному увеличению показателей 2005 года. В то время как перевозки в рамках транспортного коридора TRASECA составили около 45 миллионов тонн, что соответствовало 5,3% роста в сравнении с 2005 годом. Доля нефти и нефтепродуктов в структуре перевозок не опускается ниже 70%. Для участников TRASECA предусматриваются 50%-ые льготные тарифы, с чем Казахстан не согласен. Важнейшей составляющей этого транспортного коридора, по-прежнему, остается маршрут транспортировки нефти Актау-Батуми. В 2008 году в дополнение к этому ожидается перевозка заявленных американской компанией Shevron 2 миллионов тонн нефти с месторождения «Тенгиз». Туркменистан также переваливает по этому коридору нефтепродукты.

Международный транспортный коридор TRASECA запланирован по аналогии с «Великим шелковым путем». В нем задействованы черноморские порты (Поти, Батуми), железные дороги Грузии и Азербайджана, каспийская паромная переправа (Баку-Туркменбаши), железнодорожные сети Туркменистана, Узбекистана, Киргизии, Казахстана и Китая, а также китайские порты на тихоокеанском побережье.

В связи с последним повышением закупочных цен на среднеазиатский природный газ и, как следствие, удорожанием его для Украины, повысился интерес к тому, какая ценовая политика на это углеводородное сырье будет проводиться в нашем регионе. Безусловно, что формирование ее во многом будет зависеть от позиции руководства Азербайджанской

Республики. Действительно, альтернативой природному газу из нашей страны могут быть поставки его из России или Ирана. Но цены на них в достаточной мере политизированы и высоки, а в случае с Ираном еще и ограничены по техническим причинам. Добрая воля руководства Азербайджана помогла смягчить удар по экономике Грузии, нанесенный повышением цены на поставки российского природного газа в 2007 году до \$ 235 за тыс. кубических метров. Поставки из нашей республики производятся по цене \$120 за тыс. кубических метров.

ГУАМ: СОЕДИНЯЯ КОНТИНЕНТЫ

Не иначе как стратегический ход Вашингтона можно расценивать подписание в Ялте (Украина) совместной Декларации со странами – членами ГУАМ. Государства, входящие в ГУАМ, расположены в стратегическом Каспийско-черноморском регионе, за контроль над которым идет жесткая геополитическая борьба. Никто из геополитических игроков не может допустить, чтобы конкуренты начали здесь освоение природных ресурсов и создание новых маршрутов экспорта энергоносителей. Как известно, Россия выступает за создание коридора «Север – Юг».

И потому транскавказский транспортный коридор ТРАСЕКА преследует цель соединить бассейн Каспийского и Черного морей. Следует заметить, что Азербайджан, обладающий 2% доли в капитале Черноморского банка торговли и развития (ЧБТР), намерен расширить своё участие в банке до 5%. Участники ЧБТР не имеют возражений против приобретения Азербайджаном дополнительной 3% доли в банке. ЧБТР имеет 11 учредителей, основными из них являются Россия (16,9%) и Турция (16,5%).

Бакинский саммит ГУАМ, можно сказать, подвел черту под первым этапом создания данного международного объединения, избравшего своими главными приоритетами демократию и экономический расцвет. В течение десяти лет происходили формирование, укрепление, усиление, а главное - поиск путей развития этого союза. Сегодня указанный этап завершен, его официальное оформление произошло в виде принятой по итогам саммита Бакинской декларации, которая стала основополагающим документом, наметившим пути дальнейшего движения вперед и обозначившим переход организации к следующему периоду своего развития.

Важным обстоятельством можно считать проведение на саммите встреч в формате ГУАМ - Польша, ГУАМ - США, ГУАМ - Япония, свидетельствующих о том, что коалиция ГУАМовской четверки трансформируется в солидную международную организацию, выходящую за пределы географически обозначенного региона. Именно с этой точки зрения совершенно обоснованно звучит определение президента АР Ильхама Алиева, назвавшего ГУАМ объединением трех морей - Каспийского, Черного и Балтийского. Но если мы добавим и Средиземное море, то выстраивается новое геоэкономическое пространство 4-х морей, которое в перспективе с помощью созданных энергетических коридоров может трансформироваться в авторитетное геополитическое образование. Второй важный итог – это обсуждение вопросов безопасности, поскольку все реализованные и намеченные на будущее экономические проекты требуют обеспечения их защиты, предотвращения возможностей нападения или нанесения ущерба. А «Национальная концепция безопасности» любого государства в качестве приоритетной цели обозначает защиту геополитических и геоэкономических интересов. С этой точки зрения решение о создании миротворческих сил – верно избранное направление создания эффективной системы региональной безопасности.

Важно заметить и следующий аспект - ряд аналитиков и экспертов в СНГ ошибочно считают, что «главная цель» ГУАМ - создать противостояние на постсоветском пространстве. Однако философия «Организации за демократию и экономическое сотрудничество» заложена в самом названии, говорящем о близости и единстве стран, объединенных идеями продвижения демократических ценностей и экономического благосостояния своих народов. Поэтому я отмечаю все заявления аналитиков, экспертов,

действующих политиков, видящих в этом союзе угрозу кому бы то ни было. Ни в Уставе, ни в других работающих документах, ни в принятой «Бакинской Декларации» нет даже намёка, что ГУАМ ориентирована против кого-то – она за открытость к новым контактам и проявляет готовность к сотрудничеству с любыми существующими организациями, в том числе и с СНГ. А что касается нерешенных конфликтов, то понятно, что их наличие минимизирует возможности дальнейшего роста, как Азербайджана, так и других участников ГУАМ, и максимизирует риски реализуемых проектов.

Динамика развития ГУАМ вселяет уверенность, основанную на близости экономических интересов. Сегодня ГУАМ – это полноценная международная структура на евразийском пространстве, мост между Азией и Европой, символ того, что входящие в нее независимые государства состоялись.

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ГУАМ

В деятельности любой международной структуры почти всегда присутствуют элементы политики и экономики. И хотя когда речь заходит о вопросах сотрудничества в энергетической сфере, эти две составляющие подчас бывают неотделимы друг от друга. Попробуем рассмотреть аспекты только экономической стороны интеграции Грузии, Украины, Азербайджана и Молдовы. Тем более что девиз прошедшего в июне 2007 года в Баку саммита – «ГУАМ: соединяя континенты» - дает все основания полагать, что доминирующую роль в процессах экономического сотрудничества призваны играть транспортно-коммуникационные и энергетические проекты.

10 октября 2007 года в ходе Энергетического саммита в Вильнюсе Украина, Грузия, Литва, Азербайджан и Польша подписали межведомственное соглашение о сотрудничестве в сфере энергетики, которым предусматривается создание полноценной юридически-правовой базы для реализации проекта нефтепровода Одесса-Броды-Плоцк-Гданьск как международного. Стороны договорились о создании энергетического коридора для транспортировки на международный рынок по территории этих стран углеводородов, добываемых на месторождениях Каспия, а также об определении дополнительных источников и разработке маршрутов поставок и транзита данного сырья. Реализация Вильнюсских соглашений должна соединить уже в середине текущего года страны Каспийско-черноморского бассейна, Прибалтики и Польши. Азербайджанское «черное золото» будет поступать на польские и украинские нефтеперерабатывающие заводы с целью переработки и реализации получаемых нефтепродуктов на рынках этих и третьих стран. С одной стороны, создаются условия для участия Азербайджана в собственности на нефтеперерабатывающие мощности и сети сбыта готовых нефтепродуктов в этих государствах. С другой стороны, подобный проект напрямую сочетается с планами ГНКАР, связанных с Кулеви и Джейханом. Кстати, компания Petkim станет нефтехимическим гигантом региона. НПЗ в Джейхане будет иметь мощность 10-15 млн. тонн. А это означает крупные инвестиционные вложения в турецкий рынок.

ГНКАР подписал соглашение с частной компанией «Терминал-2000» о приобретении нефтяного терминала в грузинском порту Кулеви, а также получении разрешения от правительства Грузии на создание комплекса по переработке нефти и организации продажи нефтепродуктов странам черноморского бассейна. Азербайджан также заинтересован в приобретении судоходной компании для осуществления перевозок нефти в бассейнах Черного и Средиземного морей. Одним из преимуществ порта Кулеви считается то, что он в состоянии принимать танкеры дедвейтом 150 тыс. тонн. Хотя объективно возникает вопрос: как к этому относится стратегический партнер АР Турция, не без оснований воспринимающая проблему судоходства через Босфор?

Перегруженность проливов всегда вызывала озабоченность правительства Турции, потому что на берегу Босфора расположен 10-миллионный мегаполис Стамбул, и любая авария супертанкеров, перевозящих нефть, чревата экологической катастрофой в этом районе. По соглашению, подписанном в 1936 году, 27-километровый Босфорский пролив

был провозглашен судоходным каналом, и потому до сих пор идут споры о его пропускной способности. Некоторые специалисты считают, что пропускной потенциал проливов используется только наполовину и что ситуацию можно кардинально улучшить, модернизировав навигационные системы проводки морских судов. Тем не менее, проблема турецких заливов все же остро стоит на повестке дня из-за все возрастающей интенсивности прохождения судов через них. Одно время официальная Анкара вводила квотирование на провоз сырой нефти через каналы, пытаясь ограничить этот объем 100 млн. т углеводородного сырья в год. Однако и указанные квоты были быстро освоены, и транспортировка «черного золота» через проливы превзошла их. Если в 1997 году через Босфор было перевезено 63 млн. т нефти, то уже в 2005-м данный показатель достиг отметки в 140 млн. т. В том же году через турецкие проливы было перевезено около трети экспорта российской и около половины экспортной казахстанской нефти. Растут «пробки» по обе стороны проливов, а вместе с ним увеличивается и стоимость фрахта судов. При этом треть стоимости при транспортировке одной тонны нефти из Новороссийска в итальянские порты приходится на оплату простоя танкеров, ожидающих своей очереди на прохождение Босфора и Дарданелл. По оценкам специалистов, потери от вынужденного простоя судов, которые несут экспортеры российской нефти, достигают \$400 млн. в год. Все это говорит о том, что азербайджанское правительство избрало путь максимизации доходов за счет увеличения доли готовой продукции в экспорте и сокращения транспортных расходов, доведения ее до конечного потребителя. При этом будет осуществляться географическая диверсификация в пользу зарубежной нефтепереработки. По идее подобная политика должно привести к меньшей зависимости от колебаний цен на нефть и большей прибыльности. Поэтому не исключено, что помимо этого ГНКАР будет стремиться к развитию сети автозаправочных станций (АЗС) в странах черноморского бассейна. По крайней мере, с правительством Грузии такое соглашение уже достигнуто.

САММИТЫ...

Энергетический саммит в польском городе Кракове и проходивший одновременно с ним визит президента России В.Путина в Казахстан и Туркменистан ставили перед собой, в принципе, одну и ту же задачу, но предлагали взаимоисключающие друг друга, по своей сути, варианты ее решения. В очередной раз «яблоком раздора» послужили энергоресурсы региона Центральной Азии, а точнее – маршруты их доставки на европейский рынок. Что касается различного рода разговоров на предмет участия в данном мероприятии АР, то не стоит излишне политизировать или драматизировать ситуацию в свете итогов визита российского президента в регион Центральной Азии. Как экспортер сырой нефти Азербайджан в лице президента И.Алиева неоднократно заявлял о том, что приоритетным направлением для экспорта является нефтепровод Баку - Тбилиси - Джейхан (БТД), но параллельно с этим и Одесса - Броды – Гданьск также является для Азербайджана не менее значимым.

Официальный Киев желает эксплуатировать нефтепровод Одесса – Броды по своему изначальному назначению, т.е. транспортировать этот вид углеводородного сырья в Европу – с выходом на польский порт Гданьск на Балтийском море. Поэтому «второе дыхание» этому проекту придала Польша. Присоединение к Польше и Украине Литвы объясняется обострением ее отношений с Россией из-за поставок нефти на нефтеперерабатывающие заводы. Дело в том, что после аварии в июле 2006 года на участке нефтепровода «Дружба», идущего в Литву, российская сторона отказывается проводить ремонтные работы, объясняя это техническими рисками. Хотя... Аналогичная ситуация всегда может случиться и с Польшей.

Важным аспектом проблемы нефтепровода Одесса – Броды является позиция Казахстана. На официальном уровне Астана ограничивается чисто дипломатическими заявлениями, не подкрепленными реальными шагами. Президент этой страны Нурсултан Назарбаев не раз заявлял о своей поддержке проекта «Баку – Джейхан», выразив готовность поставлять

нефть по «трубе» БТД и желание присоединиться к газовому проекту «Баку – Эрзурум», что позволит Астане получить альтернативный коридор выхода на международные рынки сбыта своих энергоресурсов. К 2015-му Казахстан намерен довести годовой объем добычи «черного золота» на своей территории до 150 млн. тонн. Помимо всего теперь можно в некотором роде понять ту выжидательную позицию, которую занимала по отношению к БТД официальная Астана. Ведь в результате соперничества в регионе за свое «черное золото» Казахстан, практически ничего не вкладывая, получил необыкновенно широкие возможности для диверсификации нефтяных потоков из республики. Теперь дело остается за главным - чтобы прогнозы по запасам месторождений этого вида углеводородного сырья сбылись.

Как известно, Казахстан является членом Организации договора о коллективной безопасности и Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) – т. н. российско-китайского альянса, выступающего противовесом продвижению НАТО на восток. В ШОС вошли страны, не представленные в Организации за демократию и экономическое сотрудничество (ГУАМ). Следует напомнить, что именно в государствах – членах ГУАМ широко реализуется программа НАТО «Партнерство во имя мира».

NABUCCO

Как известно, ЕС самым серьезным образом относится к проблемам своей энергетической безопасности. Особую озабоченность он придает такому факту, что более 50% поставок природного газа на европейский рынок приходится на долю всего трёх стран - Алжира, Норвегии и России. При этом из России поступает 30% от всего импорта природного газа. А такие страны как Австрия, Финляндия, Польша, Чехия, Эстония и некоторые другие чуть ли не на все 100% зависят от поставок российского природного газа. Поэтому одним из приоритетных направлений обеспечения энергетической безопасности, представленных Еврокомиссией для дальнейшего рассмотрения, является диверсификация поставщиков энергоресурсов на европейский рынок. И важное место в реализации этих намерений отводится планам строительства газопровода Nabucco.

Собственно, сам этот проект, название которого происходит от сокращенного имени вавилонского царя Навуходоносора, Nabucco был задуман ещё президентом США Джорджем Бушем-старшим с участием Турции и Австрии. Суть его составляло осуществление поставок газа европейским потребителям в обход России. В дальнейшем эту идею подхватили в ЕС, но к великому сожалению до сих пор не сумели претворить её в жизнь. Серьёзным препятствием на пути осуществления этого проекта стало отсутствие стабильных поставщиков газа в долгосрочной перспективе для придания ему экономической основы. Но успешное продвижение и осуществление целого ряда нефтегазовых проектов в регионе Каспийского моря, наряду со складывающейся конъюнктурой спроса и цен на углеводородное сырьё в мире, позволяют по новому взглянуть на востребованность и перспективы проекта Nabucco. И, пожалуй, главную роль в этом сыграла позиция Азербайджана, заключающаяся в определении собственных приоритетов в направлении поставок своих энергоресурсов на внешние рынки. В пользу Запада основной поток азербайджанских нефти и газа по нефтепроводу Баку-Тбилиси-Джейхан (БТД) и газопроводу Баку-Тбилиси-Эрзурум поступает на западные рынки через территорию Турции.

Всё это, наряду с пересчётом запасов природного газа в азербайджанском секторе Каспийского моря, делает нашу республику одним из ключевых игроков в реализации проекта Nabucco. Не говоря уже о предоставлении территории для транзита среднеазиатского газа для этого трубопровода. Поэтому неслучайно представительство австрийской компании OMV Gaz International - оператора пока ещё виртуального газопровода Nabucco - было недавно открыто в Баку. Ведь именно отсюда «рукой подать» до столиц государств, способных решить судьбу этого проекта, включая даже Иран. В отличие от Азербайджана, где уже идёт полномасштабная разработка нефтегазовых

месторождений, запасы углеводородного сырья в других странах Каспийского моря и, прежде всего, Туркменистане требуют больших инвестиций в доразведку и уточнение. Аналогичная ситуация с газовыми месторождениями сохраняется и в Узбекистане - ещё одним потенциальным поставщиком сырья в газопровод Nabucco. Естественное желание диверсифицировать поставки своего сырья на внешние рынки может заставить богатые углеводородами государства Центральной Азии в той или иной конфигурации реализовать проект строительства Транскаспийского газопровода по дну моря. На сегодняшний день Nabucco - это пока выраженное намерение пяти стран Турции, Болгарии, Венгрии, Румынии и Австрии предоставить свои территории для транзита газа. По проекту NABUCCO из стран Азии и Персидского залива планируется экспортировать в страны Европы 30 млрд. кубометров газа в год.

ПРОТИВОСТОЯНИЕ МАРШРУТОВ

Процессы, происходящие в мировой экономике в целом и нефтегазовой сфере в частности, не могут в той или иной степени не воздействовать на страны и в этом плане Азербайджан не исключение. Тем более, в случаях, когда речь заходит о шагах наших близких соседей по региону Каспийского моря и партнеров по ГУАМ.

В торговле энергоресурсами, как правило, всегда бывает трудно разделить политику и экономику. Цена в \$230 за тысячу кубометров, предложенная в конце 2006 года «Газпромом» Азербайджану, могла быть только на природный газ российского происхождения. «Дешевый» среднеазиатский природный газ по газотранспортной системе принадлежащей «Газпрому» был продан Украине, что позволило установить цену на него для этого государства на уровне \$135 за тысячу кубометров.

Новые цены на природный газ станут серьезным испытанием на прочность не только для экономики для Украины, но и её политической системы. Все негативные последствия высоких цен на природный газ негативно отражаются на жизненном уровне граждан Украины. А поскольку наша страна наравне с Грузией и Молдавией является членом ГУАМ, то ослабление Украины и ГУАМ – и есть основные цели Москвы.

Подписанный между российским «Газпромом» и итальянской компанией Eni меморандум о строительстве очередного газопровода по дну Чёрного моря под названием «Южный поток», помимо всей своей экономической значимости имеет и политическую окраску.

В случае его реализации проект обещает стать не только очередным раундом в соперничестве между Россией и Турцией за влияние на Балканах, но и понизит значимость последней как крупного энергетического узла в обеспечении поставок энергоносителей в Европу.

Широко анонсируемый проект строительства нефтепровода Бургас-Александрополис, включающий в себя сооружение крупных нефтехранилищ на черноморском побережье Болгарии, а теперь ещё и «Южный поток», фактически создают крупный энергетический узел, конкурирующий с турецким, но уже на территории стран-членов ЕС. Здесь следует учесть и планы по строительству Россией атомной электростанции в Болгарии. Если обратить внимание, то нетрудно заметить, что этот узел по распределению энергоресурсов создаётся на территории православных стран, где исторически сильно влияние России, несмотря на членство Болгарии и Греции в НАТО и ЕС. Безусловно, важную роль в реализации проекта Бургас – Александрополис играет Россия, ведущая активную борьбу за контроль над транспортировкой энергоресурсов из бассейна Каспийского моря. Москва в свое время отвергла предложение BP о переводе на реверсный режим работы азербайджанского участка северного маршрута нефтепровода, идущего в Новороссийск. Хотя это дало бы возможность получать тюменскую нефть, добычу которой осуществляет компания ТНК-BP, и уже сейчас наполнить мощности нефтепровода БТД. Как видим, такой проект не состоялся.

Разумеется, что многих в нашей республике интересует, каким образом реализация проекта Бургас – Александрополис отразится на эксплуатации БТД? Следует заметить,

что любой маршрут транспортировки нефти, альтернативный БТД, уже является, по сути своей, конкурентом последнему. Но не стоит забывать, что Трансбалканский нефтепровод – пока еще только проект, тогда как БТД - действующая реальность, мощности которого не загружены в полном объеме. И это, кстати, совершенно не мешает осуществлять поставки нефти из Каспийского региона другими маршрутами, в том числе и через Босфор и Дарданеллы. А сравнение технико-экономических показателей нефтепроводов логичнее было бы осуществлять на стадии проектирования. Сейчас же выявление преимуществ маршрутов БТД и Бургас – Александрополис происходит на эмоционально-политическом уровне. Между тем в трансбалканском варианте возникают дополнительные две морские перевалки, помимо других технических моментов. Нельзя оставить без внимания и то, что реализация проекта Бургас – Александрополис не просто создаст возможности для перевалки дополнительных объемов нефти из черноморского бассейна в средиземноморский, но и повлияет на схемы перевозок в этом регионе и стоимость фрахта судов. И говорить об этом проекте можно вкупе с уже реализованной Балтийской трубопроводной системой, о расширении возможностей которой по перевалке нефти до 100 млн. т в год уже принято в России на самом высоком уровне. В этом случае Трансбалканский нефтепровод следует рассматривать как еще одно звено в политике выстраивания Москвой системы нефте- и газопроводов, позволяющей осуществлять диверсификацию своих экспортных энергетических потоков с целью избежания диктата как со стороны потребителей, так и транзитных стран. Поэтому этот проект является очередным сигналом и для таких транзитных стран, как Украина и Беларусь, а также для непростых отношений, складывающихся с Турцией. И все эти проблемы нельзя сводить лишь к взаимоотношениям России и Азербайджана по поводу реализации БТД.

Если Трансбалканский нефтепровод рассматривать как еще один «инструмент» для транспортировки «черного золота» в Южную Европу, то его эффективность будет напрямую зависеть от заполнения «трубы». С этой точки зрения участвующие в данном проекте с российской стороны «Транснефть», «Газпромнефть», «Роснефть» не обладают столь значительным экспортным потенциалом нефти в этом бассейне. Поэтому представляется довольно любопытным, как будет обеспечиваться загрузка мощностей нефтепровода. Ведь зачастую углеводородное сырье, поступающее по нефтепроводу или отгружаемое на танкеры в порту, уже и не принадлежит добывающим компаниям, а является собственностью нефтетрейдеров и навязывать им какой-либо маршрут подчас невозможно. И все же, в первую очередь, нефтепровод Бургас – Александрополис будет завязан на нефти, поступающей из черноморских портов Новороссийск, Туапсе, Одесса. Когда президент РФ В.Путин в своей речи упоминает о нефтедобывающих компаниях, работающих в Азербайджане, то, скорее всего, он подразумевает повышение привлекательности северного маршрута транспортировки нефти, что связано с созданием единого банка качества. В целом же будут задействованы все возможные маршруты транспортировки нефти в средиземноморский бассейн, и не стоит даже думать о том, что перевоз через турецкие проливы «замрет». Просто будет процветать лоббирование тех или иных маршрутов, подчас в ущерб экономическим интересам. И чего в дальнейшем будет больше - политики или экономики - покажет время.

Особняком здесь стоит такой потенциально сильный игрок, как Иран, разыгрывающий собственную партию. Сильной стороной формируемого энергетического узла является то, что в случае газопровода «Южный поток», он даёт возможность выхода на конечного потребителя, минуя третьи страны. Турция, выдвигавшая ранее условия всем поставщикам, что перепродавать природный газ на европейские рынки будет сама, лишается возможности влияния на них. Ведь в случае прокладки нового газопровода в коридоре «Голубого потока», что было бы, несомненно, дешевле, Турция получала возможность серьёзно влиять на поставки российского газа в страны южной Европы. Суммарная мощность газопроводов («Южный поток») - 30 млрд. кубических метров в год

и «Голубой поток» - 18 млрд. кубических метров в год) составляет 48 млрд. кубических метров в год. Похоже, что такой вариант не устраивал не только Москву, но и некоторые европейские столицы, которые молчаливо приветствовали новый проект «Газпрома». Помимо всего этот проект будет во многом способствовать попытке доминирования России в Организации черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС) и регионе Причерноморья в целом, где намечается новая линия противостояния России с ЕС и ГУАМ.

Вполне вероятным сценарием развития конкурентной борьбы за черноморский бассейн может стать сокращение поставок природного газа из России в Турцию со стороны Болгарии в пользу недозагруженного трубопровода «Голубой поток». Такой вариант развития событий может привести к ограничению возможностей газопроводных сетей Турции по переброске природного газа из восточных и центральных провинций страны в наиболее промышленно развитые – западные. А это в свою очередь отразится на экспорте сырья дальше, в страны юга Европы. В любых вариантах будут предприниматься попытки поставить под сомнение репутацию Турции как надёжного экспортёра и транзитной территории.

Но пользу из намерений России осуществить проект «Южный поток», Азербайджан, пожалуй, уже извлёк. Выразилась она в некотором смягчении позиции Турции по экспорту азербайджанского газа на европейские рынки.

Все эти проекты дорогостоящие и связаны с большими рисками экономического и политического характера. И хочется надеяться, что они хорошо просчитаны на долгую перспективу, а не на конъюнктуру, связанную с ожиданием большой нефти.