

CASPIAN ENERGY

QUARTERLY ANALYTICAL JOURNAL

SUMMER № 2(5) 2000

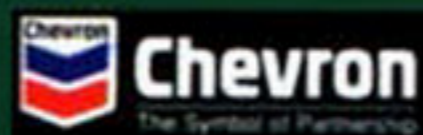
BAKU-TBILISI-CEYHAN IS THE PROJECT OF NEW MILLENIUM



AZERBAIJAN

IN AUGUST THE AZERBAIJAN PIPELINE
COMPANY WILL GET INTO REAL SHAPE

В АВГУСТЕ ТРУБОПРОВОДНАЯ
КОМПАНИЯ АЗЕРБАЙДЖАНА ОБРЕТЕТ
РЕАЛЬНЫЕ ОЧЕРТАНИЯ



Caspian
TransCo Inc.

Caspian TransCo Inc.

Система транспортировки
сырой нефти из Центральной
Азии к Черному морю



57, Nizami str. (ISR Plaza Hotel) Baku 370000 Azerbaijan
Telephone: (99412) 92 49 24, 92 49 77 Facsimile: (99412) 92 50 37

Think tank. Oil people are still wildcatters and pipe jockeys, but we're also seismologists, core analysts and marine biologists. Because the search for energy is now a hunt for ideas. And for ways to inspire people who have them. Including scientists who work after the oil has been found creating cleaner fuels plus materials for everything from food packaging to synthetic silk. Our latest bright idea is to put our heads together.

Düşünən beyinlər. Biz - neftçilər axtarış-kəşfiyyat qazımaçıları və borudüzənlər olmaqla yanaşı, eyni zamanda seysmoloq, kern nümunələrini təhlil edən və dəniz bioloqlarıyıq. Odur ki, enerji mənbələrinin axtarışı, indi ideyalar axtarışına çevrilmiş və belə ideyalara sahib olan adamların - neft ehtiyatlarının kəşfindən sonra işə başlayaraq daha təmiz yanacaq növləri, eləcə də ərzaq qablaşdırıcılarından tutmuş sintetik ipəyə qədər hər şey üçün istifadə edilən materiallar yaradan alimlərin fikirlərini istiqamətləndirmək yollarını tapmağa yönəldilmişdir. Bizim bu gün ən parlaq ideyamız isə öz fikirlərimizi birləşdirmək və bir yerə cəmləməkdən ibarətdir.

ExxonMobil



www.caspenergy.com



www.cibcgroup.com

FOR THOSE
WHO RULES
MILLIONS...



**OIL & GAS
AZERBAIJAN**
WWW.OIL-GAS.AZ



The largest

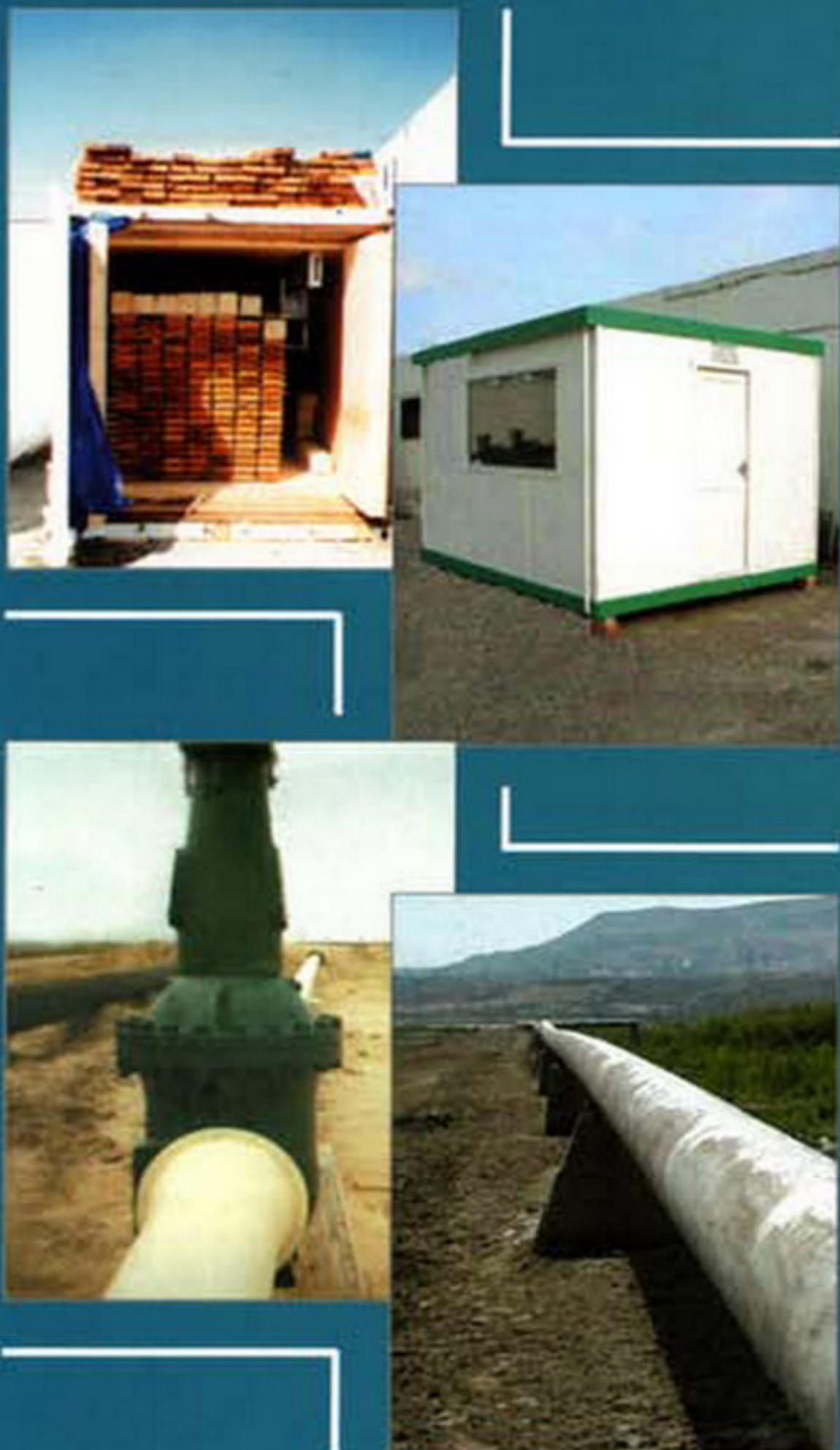
**INFORMATION
FIELD**

THE EDITORIAL OFFICE ADDRESS

6-th floor, International Trade Centre,
95, H.Aliyev ave., Az1033, Baku, Azerbaijan
Tel./Fax: (+99412) 447-21-86/87, 447-02-36/38, 447-22-71
E-mail: arg@caspenergy.com, pr@caspenergy.com

AEL

ASCOT ENTERPRISES LIMITED



Ascot Enterprises Limited, is a construction and maintenance company developing in and around Baku. The company has been conducting business in Azerbaijan since 1996, and now has many "partnering" arrangements with reputable Azeri suppliers and tradesmen.

Contracts executed to date demonstrate the wide variety of skills that the company can provide prospective clients. Basic Civil work required for Pipeline supports, Pump stations, Valve pits and Anchor bolts, have all been provided to our clients requirements in the past.

Ascot Enterprises also offers a particular service, which has proven very popular with many clients throughout the Caspian region. We produce porta-cabins to our client's particular design and specification. Should the client not have a design or specification, we can advise and design the units for them. In our experience porta-cabins are a cost-effective way of producing simple site offices to complete living accommodation. We can fit doors, windows, toilets and showers. All our porta-cabins have their own electrical distribution board for quick connection, either to a generator or to the local power supply, and are wired internally to Western standards.

From our Joinery Workshop which produces kiln dried timber, from simple picture frames to doors, windows and furniture. Not only do we produce products for the domestic market, but we also supply to the industrial and Petrochemical markets.

Landscaping, Concrete supply and Construction of Site offices, Living accommodation and Warehouses, are all services which the company have successfully carried out, and our local knowledge and partnerships with Azeri companies place Ascot Enterprises Ltd, in a unique position to carry out our clients requirements using a mixture of expat and local expertise, in the most cost-effective way.

AEL

ASCOT PROPERTY SERVICES

Ascot Enterprises Limited renovate and refurbish apartments to western standards, including Electric's and Water Purification Systems. The company also arranges lease agreements and provides a maintenance and repair service on a 24-hour call out basis. The company also has 2 Guesthouses situated on Fountain Square in the center of the city, which is managed and run by their resident English Housekeeper. Along with the guesthouse, Ascot owns 14 apartments, from one to three bedrooms. All renovated to British standards. We offer high standards of accommodation and service set in a friendly and informal atmosphere. This property is available for short or long term lease, whichever the client requires.



H. Aslanov Street 21, 5 Baku 370001 Azerbaijan

Tel/Fax: (+99412) 9716 55, (+99412) 9736 01

E-mail: ascot@ael.co.az,

<http://www.ascotentr.com>



www.caspenergy.com



www.cibcgroup.com

FOR THOSE
WHO RULES
MILLIONS...



[WWW.CIBCGROUP.COM](http://www.cibcgroup.com)



The largest

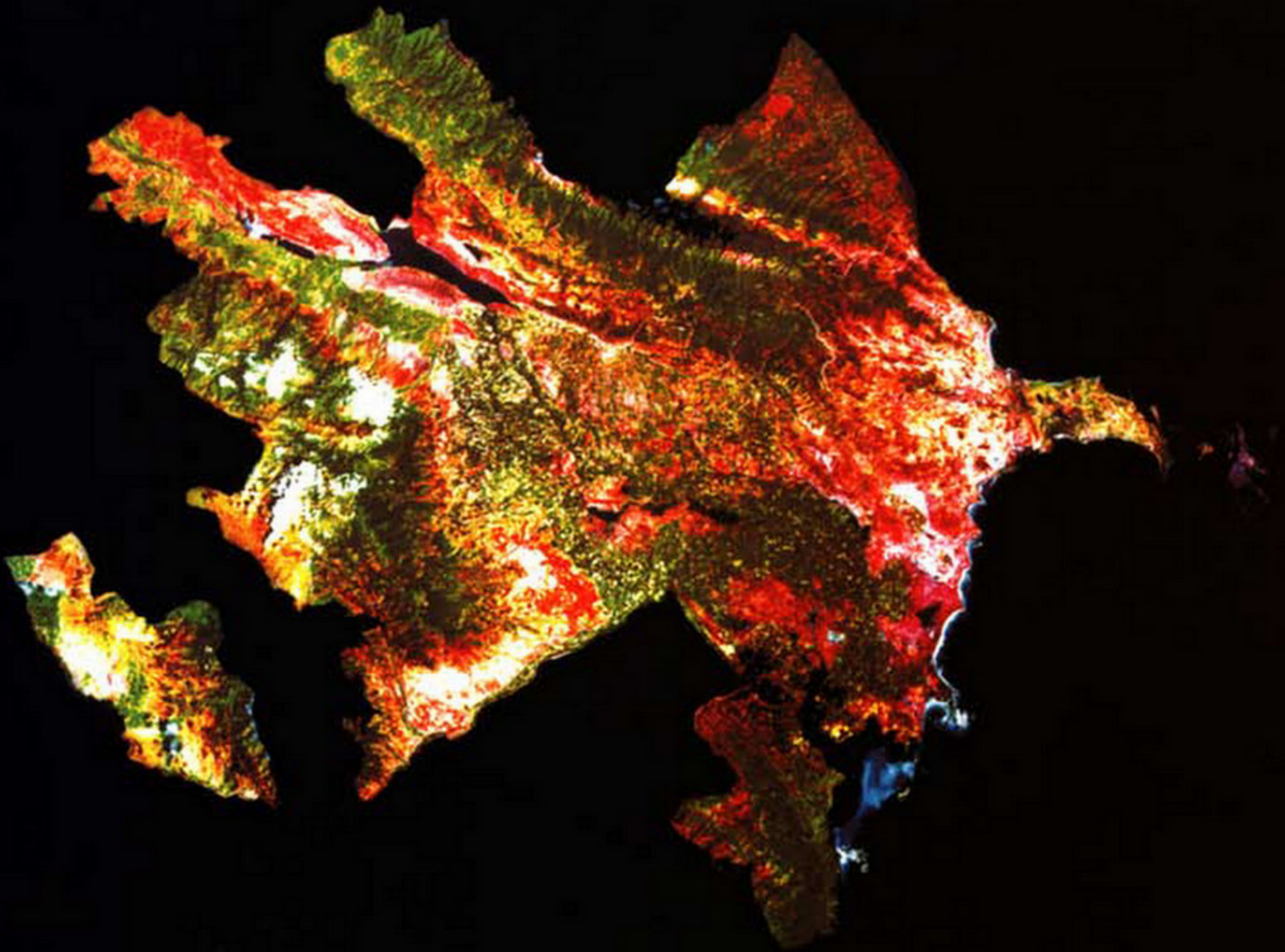
INFORMATION
FIELD

THE EDITORIAL OFFICE ADDRESS

6-th floor, International Trade Centre,
95, H.Aliyev ave., Az1033, Baku, Azerbaijan
Tel./Fax: (+99412) 447-21-86/87, 447-02-36/38, 447-22-71
E-mail: arg@caspenergy.com, pr@caspenergy.com

Azerbaijan's "eagle," linking the West to the East

Azərbaycan "qartalı," Qərbi Şərqi bağlayaraq



Chevron

The Symbol of Partnership

A view of Azerbaijan from the Landsat Satellite which orbits the earth at an altitude of 705 km

ПОЗДРАВЛЯЕМ ВСЕХ ЧИТАТЕЛЕЙ ЖУРНАЛА

CASPIAN ENERGY

ЖУРНАЛ, ПРИЗВАННЫЙ ОСВЕЩАТЬ
НЕФТЯНУЮ ПОЛИТИКУ АЗЕРБАЙДЖАНА
ВО ВСЕМ МИРЕ

За

1 Год работы

5 Было издано

20 номеров журнала

Журнал

распространяется в

28 Странам мира

Объем журнала

увеличился до

80 Страниц

3000 Тиражи журнала

10000 Экземпляров



Gobustan rock drawings of boats



Norway
&
Azerbaijan

Heritage of
Yesteryear,
Today's
Inspiration



Norwegian rock drawings of boats

В АВГУСТЕ ТРУБОПРОВОДНАЯ КОМПАНИЯ АЗЕРБАЙДЖАНА ОБРЕТЕТ РЕАЛЬНЫЕ ОЧЕРТАНИЯ



Натик Алиев - Президент ГНКАР

Со временем вопрос о том, что мы не сможем заполнить трубу отпадет

18 ноября прошлого года в рамках Саммита ОБСЕ в Стамбуле между Турцией, Грузией, Азербайджаном и Казахстаном при участии президента США Билла Клинтона было подписано межправительственное соглашение о строительстве трубопровода Баку-Тбилиси-Джейхан. Пакет соглашений по ОЭТ предусматривает транспортировку углеводородов Каспийского региона на мировой рынок. Общая протяженность трубопровода Баку-Джейхан составит 1730 км (Турция - 1037 км., Грузия - 225 км., Азербайджан - 465 км.), диаметр 1022 мм. и пропускная способность 50 млн. тонн нефти в год. На территории Турции генеральным подрядчиком является турецкая компания BOTAS.

В ходе последних переговоров со-

стоявшихся в апреле этого года с участием экспертных групп Азербайджана, Турции и Грузии, парафировано соглашение о тарифах транспортировки нефти по ОЭТ Баку-Тбилиси-Джейхан. Соглашение устраняет одно из последних препятствий на пути предоставления данного проекта будущим инвесторам. До конца мая планируется ратификация всех соглашений по ОЭТ парламентами трех стран, после чего будет организована независимая трубопроводная компания, учредителями которой в первую очередь станут иностранные компании, являющиеся собственниками нефти. Приблизительно в августе трубопроводная компания обретет реальные очертания, примерно 8-10 месяцев уйдет на инженерные изыскания и составление детального проекта, и в 2001 году начнется поэтапное строительство самого ОЭТ.

BP Амосо по западному маршру-

ту Баку-Супса сегодня перекачивает 5 млн. тонн нефти в год. ГНКАР свою нефть на данный момент экспортирует по северному маршруту. Учитывая планируемое к 2005 году ежегодное увеличение объемов добычи нефти до 20 млн. тонн, а в 2008 -2010 гг. поэтапное доведение его до 30-40 млн.тонн и более, естественно предположить, что темп развития проекта ОЭТ не должен отставать от темпов разработки месторождений. Строительство ОЭТ начнется в 2001 году, а в 2004 году ожидается сдача под ключ всего комплекса.

По этому вопросу постоянно возникали трения с Ираном и Россией, не заинтересованными в прокладке трубопровода по территории Азербайджана. Звучали заявления, что это чуть ли не самый дорогой проект. На самом деле, он не является таковым. Стоимость проекта составит \$2,4 млрд. Разговоры же о том, что Азербайджан не сможет использовать трубу в полную мощность из-за малых объемов нефти беспочвенны. Сейчас речь идет о разведке структур глубоководной части южного Каспия - "Джануб", "Савалан", "Алов", "Шарг" - высокоперспективные структуры и со временем вопрос о том, что мы не сможем заполнить трубу отпадет.

Нам уже пора подумать о прокладке своего собственного газопровода

Казахстан обладает значительными запасами нефти как на суше, так и на море. По оценкам геологов в шельфовой части Казахстана ожидает-

ся открытие богатейших месторождений. Одно из них "Восточный Кашаган", запасы нефти которого соизмеримы месторождению "Тенгиз", разрабатываемого американской Chevron.

Казахстан дружественная нам страна. Я думаю, что вопрос с квотами будет решен без проблем. Что касается транскаспийского газопровода отмечу, что вопрос его строительства возник в 1999 году. По соглашению, подписанному между Турцией и Туркменистаном, Анкара обязалась покупать ежегодно 16 млрд. куб. газа и еще 14 млрд. куб. транспортировать в Европу. Согласно проекту, газопровод должен быть построен за 28 месяцев, его протяженность 2 тыс. км., в том числе, по территории Туркменистана - 732 км, Азербайджана - 428 км, Грузии - 220 км, Турции - 320 км и по дну Каспия - 300 км.

Президент Туркменистана Сапармурат Ниязов несколько раз менял решение по предоставлению Азербайджану 50% квоты. Президент Туркменистана подписывает соглашение с Ремом Вяхириевым о перекачке туркменского газа в Россию, в то же время договаривается с Ираном о транспортировке газа с крупнейших месторождений "Шатлыг", "Малайлы" через его территорию. Переговоры по этим вопросам еще ведутся, достигнутых результатов нет, но тем не менее нам уже пора подумать о прокладке своего собственного газопровода. Открытие богатейшего месторождения "Шах-Дениз" с предполагаемыми запасами более 1 трлн. куб. газа даст возможность осуществлять не только транзит газа, но и экспортировать его самим.

15 февраля 2000 года BP Амосо - оператор месторождения "Шах-Дениз" объявила план транспортировки газа с месторождения на мировой рынок. По плану компании, при инвестициях около \$ 600 млн. можно реконст-

руировать существующий газопровод на территории Азербайджана (протяженность 490 км.) и построить новые трубопроводы на территории Грузии (280 км.) и Турции (280 км.) - до города Эрзерум. На первом этапе планируется прокачать 5 млрд. кубометров газа. А затем увеличить пропускную способность трубопровода в два раза. Как считает BP Амосо к началу 2003 года мы сможем начать транспортировку азербайджанского газа на турецкий рынок. В скором времени компания планирует объявить тендер на участие в реконструкции азербайджанских газопроводов. Проект пока находится на организационной стадии. Даже если будет действовать газопровод Баку-Тбилиси-Эрзерум, предназначенный для экспорта газа "Шах-Дениз", возможные открытия в ближайшие 2 года крупнейших газовых месторождений с предполагаемыми запасами 4-5 трлн. куб. газа "Апшерон"- оператор Chevron и "Алов", "Араз", "Шярг" - оператор BP Амосо, диктуют строительство основного экспортного газопровода с пропускной способностью не менее 30 млрд. куб.

Азербайджан может стать участником формирующегося газового картеля

С увеличением добычи и транспортировки газа для ряда стран евразийского континента стал вопрос создания газового ОПЕК. И я думаю, что Азербайджан как связующее звено между Западом и Востоком, который со своими трубопроводами имеет выход на Черное море, а в дальнейшем будет иметь выход и на Средиземное море, может стать участником формирующегося газового картеля.

Приход к власти В.В. Путина да-

ет надежду на скорейшее разрешение вопроса статуса Каспия

К сожалению, вопрос статуса Каспия на сегодняшний день еще не решен. В Советском Союзе, когда централизованно велись поиск, разведка, добыча нефти и газа Всесоюзным Промышленным Объединением "Касморнефтегазпром", исключая иранский сектор, работы велись азербайджанскими специалистами. С развалом Союза на повестке дня стал вопрос - как делить Каспий. Азербайджан на позиции деления на национальные сектора по срединной линии с учетом равноудаленности и конфигурации береговых черт западного, восточного и северного Каспия.

С Казахстаном мы достигли полного согласия в данном вопросе. Россия предлагает делить дно моря, а поверхность оставить в общем пользовании, аргументируя это необходимостью контроля за экологической ситуацией. Туркменистан, в свою очередь, признавая национальные сектора обоснованно претендует на принадлежность месторождений "Кяпаз" и "Азери-Чираг-Гюнешли" Туркменистану.

Приход к власти В.В. Путина, который объявил, что России надо очень серьезно заняться каспийской проблемой, дает надежду на скорейшее разрешение этого вопроса и более активное участие России в освоении энергетических ресурсов Каспия. Каспий находится на стыке Европы и Азии, протягивается меридиально с севера на юг более чем на 1200 км. и этот закрытый водоем должен быть морем дружбы, а не яблоком раздора.

IN AUGUST THE AZERBAIJAN PIPELINE COMPANY WILL GET INTO REAL SHAPE



President of SOCAR - Natig Aliyev

Issue on our inability to fill the pipeline will no longer arise as time goes by

An intergovernmental agreement on construction of the Baku-Tbilisi-Ceyhan pipeline was concluded on November 18, 1999 within the frameworks of the OSCE Summit in Istanbul between Turkey, Georgia, Azerbaijan and Kazakhstan with participation of the US President Bill Clinton. The package of agreements on MEP stipulates transportation of the Caspian region's hydrocarbons to the world markets. Total length of the pipeline on the Baku to Ceyhan route will be 1,730km (Turkey - 1,037km, Georgia - 225km, Azerbaijan - 465km); the pipeline will be 1,022mm in diameter and its capacity will be 50m tones of oil a year. A Turkish company

BOTAS is the general contractor in Turkey for the construction project.

The agreement on Oil Transportation Tariffs for the Baku-Tbilisi-Ceyhan MEP has been ratified during last negotiations held this April with participation of the Azerbaijani, Turkish and Georgian expert groups. The agreement eliminates one of the last obstacles on the way to submitting the project to the investors. It is planned that the parliaments of the three countries will ratify the whole package of the agreements up to the end-May. Then, an independent pipeline company will be established and the foreign companies who are the owners of oil will be the founders of the pipeline company. Probably in August the pipeline company will get into real shape; approximately 8-10 months will be spent for engineering studies and

working out detailed project, and in 2001 a stage-by-stage construction of the MEP itself will be underway.

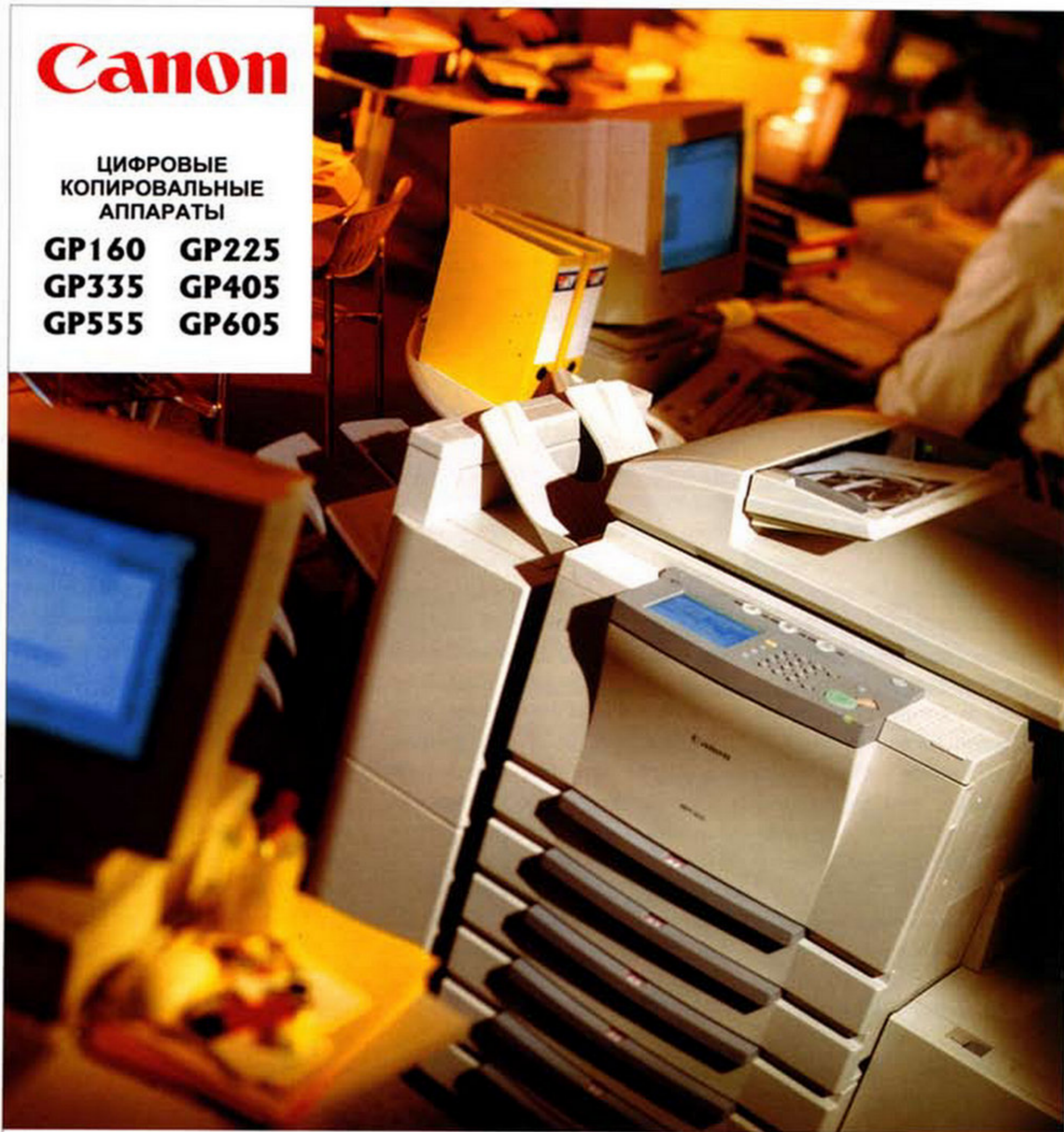
Presently BP Amoco pumps 5m tones of oil through the western pipeline on the Baku to Supsa route. In its turn, SOCAR presently exports own oil by means of the northern route. Taking into account annual increase in the oil production to 20m tones planned by 2005, and bringing it to 30-40m tones of oil and higher in the period 2008 to 2010, it is possible to assume that the MEP project development rate should not be behind the oil fields development rates. The MEP construction will start in 2001, but in 2004 one can expect the commissioning of the whole facility.

There have been numerous frictions with Iran and Russia on the issue due to the fact that these states have not been interested in laying the pipeline through Azerbaijan. There were statements that it was nearly the most expensive project. As a matter of fact it is not true. The project cost is estimated to be \$2.4bn. The talks about what Azerbaijan would not be able to use the pipeline to full extent as a result of small oil production are groundless. Now the talks are ongoing on exploration of the deepwater portion of the south of Caspian Sea - "Djanub", "Savalan", "Alov", "Sharg" - the structures of high prospect and issue on our inability to fill the pipeline will no longer arise as time goes by

Canon

ЦИФРОВЫЕ
КОПИРОВАЛЬНЫЕ
АППАРАТЫ

GP160 **GP225**
GP335 **GP405**
GP555 **GP605**



Теперь Вы можете полностью посвятить себя интеллектуальной работе, поручив всю утомительную офисную рутину своему новому цифровому копиру Canon DigiCan.

Созданный на базе новейших цифровых технологий, этот аппарат объединяет функции копира, принтера и факса, на порядок опережая традиционное аналоговое оборудование. Во-первых, благодаря безупречному качеству печати, каждая копия, распечатка и даже факс точно соответствуют оригиналу. Во-вторых, уникальная система сменных картриджей "Все в одном" делает обслуживание столь легким и простым, что Вы можете осуществить его самостоятельно всего за пару минут. И, что не менее важно, цена этого копира лишь немного выше цены аналоговых копиров.

Итак, каким бы простым шагом на пути в новый цифровой век ни казалась Вам покупка Canon DigiCan, знайте: на самом деле Вы совершаете гигантский скачок в будущее.



DiVi

Tel.: +(99412) 97-31-21, 93-73-71

Fax.: +(99412) 95-95-35

Canon
АВТОРИЗОВАННЫЙ
ЦЕНТР

It is high time for us to think about laying own gas pipeline

Kazakhstan owns significant oil supplies onshore and offshore. According to geologists' estimations it is planned to discover richest fields in the Kazakh shelf portion. One of them is "Eastern Kashagan" is being developed by Chevron. Its supplies are comparable to "Tengiz" oil reserve.

Kazakhstan is friendly power to us. I think that the issues on quotes will be solved without any problems. As to the Trans-Caspian gas pipeline I should note that question on its construction was raised in 1999. According to agreement signed between Turkey and Turkmenistan, Ankara has undertaken to annually buy 16bn cubic meters of gas and another 14bn cubic meters will be transported to Europe. In accordance with the project, the gas pipeline should be built for 28 months, its length is going to be 2,000km, including 732km in Turkmenistan, 428km in Azerbaijan, 220km in Georgia, 320km in Turkey and 300km on the Caspian seabed.

President Saparmurat Niyazov of Turkmenistan has changed a few times his decision on assigning a 50% quote to Azerbaijan. The president of Turkmenistan concludes agreement with Rem Vyaherev on transporting gas to Russia, and at the same time he agrees with Iran on gas delivery from the largest fields of Shatlig, Malayli through Iran. The negotiations on the issues are still ongoing, there are no results achieved, but nevertheless, it is high time for us to think about laying own gas pipeline. A discovery of very rich field of Shah Deniz with approximate reserves of more than 1 trillion cubic meters of gas will enable us not only be engaged in gas transit, but also export it.

On February 15, 2000 BP Amoco,

the operator on the Shah Deniz field, declared plan for the gas transportation from the field towards the world market. According to the company's plan, with provision of investments amounting to about \$600m it will be possible to refurbish and upgrade existing pipeline in Azerbaijan (total length of about 490km) and build new pipelines in Georgia (280km) and Turkey (280km) - to Erzerum city. At the first stage it is planned to pump 5bn cubic meters of gas. Then, the intention is to double pipeline capacity. According to BP Amoco, by the early-2003 we will be able to start transportation of Azeri gas to the Turkish market. Before long the company plans to invite tender for reconstruction of the Azeri pipelines. The project is still at the stage of organizational review. Even if the Baku-Tbilisi-Erzerum gas pipeline is put into operation, which is meant for Shah Deniz's gas export, anticipated discoveries of largest gas fields over next 2 years with estimated reserves of 4-5 trillion cubic meters of gas (Apsheon under Chevron's operatorship, Alov, Araz and Sharg under BP Amoco's operatorship) dictates the construction of the Main Export Pipeline with capacity of higher than 30bn cubic meters.

Azerbaijan may become a participant of gas cartel being established

An issue of establishment of a Gas OPEC is becoming critical for a number of states of the Eurasian continent due to increase in the gas production and transportation. And I think that Azerbaijan, as a go-between the West and East, having an entrance to Black Sea, and in future will have a way to Mediterranean Sea, may become a participant of the gas cartel which is being set up.

V.V.Putin's coming to power raises hopes of prompt resolution of the Caspian status

Unfortunately, the issue on the Caspian status is still unsolved so far. In the Soviet Union when oil and gas exploration, development and production were carried out under centralized direction of the All-Union Industrial Association "Casmorneftegasprom", excluding the Iranian sector, the Azeri specialists performed the work. After the collapse of the Soviet Union the following question became critical - what is the way to share Caspian Sea? Azerbaijan is in favor of delimitation into national sectors by means of a medial line with due regard to equidistance and configuration of the western, eastern and northern costal lines of the sea.

We have achieved full understanding with Kazakhstan on the issue. Russia offers to delimit the seabed but leave the surface under common control, and argues that by necessity of controlling the environmental situation. Turkmenistan, in turn, acknowledging the national sectors, pretends for ownership on Kyapaz, and Azeri-Chirag-Guneshli fields.

The coming of V.V.Putin, who declared that Russia should very seriously deal with the Caspian Sea, to the power gives a hope for the prompt resolution of the problem and more active participation of Russia in development of the Caspian energy recourses. Caspian Sea is at the turn of Europe and Asia, it is extended through meridian from the north to the south for more than 1,200km and this closed basin should be a sea of friendship but not a bone of contention.

ВЕЛИКИ ПОТЕНЦИАЛЫ НЕФТЕПЕРЕРАБАТЫВАЮЩЕЙ ОТРАСЛИ АЗЕРБАЙДЖАНА



Рамиз Мирзоев - Генеральный директор ПО "Азернефтяг"

ПО "Азернефтяг" - одно из старейших предприятий нефтеперерабатывающей промышленности Азербайджана и сегодня продолжает развиваться.

Впервые за многие годы для ПО "Азернефтяг" приоритетными становятся законы экономической целесообразности, логики формирования спроса и предложения, способность производить продукцию, соответствующую международным стандартам.

В этой связи усилия руководства и специалистов объединения направлены на решение главной проблемы - проблемы модернизации маслблока. Сам рынок масел и работа по их экспорту отличается от работы по экспорту светлых нефтепродуктов. Проблема - это качество. Оно оставляет желать лучшего. Вывести наши масла на рынок, где присутствует продукция таких фирм, как Chevron, Mobil, Elf, BP и другие пока не представляется возможным. Более того и внутренний рынок подвергся уже присутствию продуктов этих фирм, которые базируются на высоком качестве и приемле-

мых ценах удерживают рынок вот уже несколько лет. Нефтепереработчики объединения помнят, что еще в годы существования Советского Союза наше предприятие было одним из крупнейших производителей смазочных масел различного ассортимента с объемом производства более 1,2 миллиона тонн/год. Только полная реконструкция и модернизация маслблока позволит производить конкурентоспособные смазочные масла. Проект сложный, дорогостоящий, но необходимый. Вот почему и работа по нему ведется с теми компаниями, которые имеют полное представление о целях и задачах объединения. А цель одна - намерение ПО "Азернефтяг" выйти на мировой рынок с продукцией, которая будет конкурентоспособна и прибыльна.

Для нашего объединения принципиальным условием реализации проекта модернизации маслблока является то, что вложенные в строительство маслблока инвестиции будут погашаться за счет средств, полученных от реализации произведенной экспорт-

ной продукции.

Объединение также наметило модернизацию не менее важного производства дизельного и реактивного топлив, а также производство дистиллированных нафтенных кислот на основе прогрессивной технологии "Фиберфилм". Американской компании "Мерикем" уже выделен грант на сумму 500 тысяч долларов США для подготовки ТЭО щелочной очистки дизельного и реактивного топлив, производства ДНК. Скоро уже будет подписан контракт и будет начата работа по его реализации.

В сентябре текущего года будет пущен в эксплуатацию новый комплекс битумного производства "Битурокс" с мощностью 250 тысяч тонн/год, что позволит экспортировать лучшие сорта строительного и автомобильного битумов. Комплекс построен американской компанией "Petrofac" по проекту (ноу-хау) австрийской фирмы "Porgner".

История ПО "Азернефтяг" берет свое начало с процесса перевалки мазута. Эти позиции не были упущены до сегодняшнего дня. Существующий терминальный парк объединения позволяет переваливать транзитом около миллиона тонн сырой нефти и мазута. Однако это не успокаивает нас и усилия прилагаются к тому, чтобы привести в действие и провести модернизацию терминального хозяйства в п.Дюбенди. Разрабатывается проект, который позволит нам не только удержать позиции перевалки, но и расширить их. Это очень важно в условиях надвигающейся конкуренции.

С 1989г. ПО "Азернефтяг" является участником внешнеэкономической деятельности, самостоятельно прово-

дит внешнеторговые операции, оказывает услуги по переработке нефти и перевалке транзитных нефтепродуктов с терминалов объединения.

В настоящее время объединение выработывает более 20-ти наименований нефтепродуктов по утвержденным стандартам (ГОСТ) и техническим условиям (ТУ). Сравнивая действующие утвержденные и зарубежные стандарты на нефтепродукты, можно отметить их совпадение по большинству показателей и перечню проводимых анализов. Однако, зарубежная нормативно-техническая документация (ASTM, DIN и др.) представляет производителям более широкие возможности по экспортным поставкам. Поэтому главная лаборатория объединения продолжает оснащаться современными приборами контроля в соответствии с требовани-

ями норм международных стандартов.

Проблемы производства невозможно решать без решения социальных вопросов, если учесть, что в ПО "Азернефтяг" работают 4000 человек. Основой всей социальной программы - является строительство жилья. Так в 1998 г. построен семиэтажный дом - сдано под ключ 63 квартиры. В 1999 г. построены три жилых дома - один девятнадцатиэтажный, два семиэтажных - сдано под ключ 203 квартиры. До конца текущего года планируется сдать под ключ - 239 квартир.

На 2000 год план переработки нефти на ПО "Азернефтяг" увеличен до 4.150 тысяч тонн. Здесь следует отметить, что мощности объединения задействованы всего на 30 %.

За 4 месяца 2000г. было экспорти-

ровано 317,2 тысячи тонн нефтепродуктов, в том числе дизельного топлива, реактивного топлива, нефти, смазочных масел на сумму 62,4 миллиона долларов США.

Стремление получить долю рынка для нашей продукции - суть любой деловой активности. В ПО "Азернефтяг" понимают, если мы не привлечем доли внимания наших возможных покупателей, - мы не сможем бороться за долю участия в рынке. Развитие и сохранение доли внимания является жизненной потребностью ПО "Азернефтяг". Мы нуждаемся в партнере, помогающем формулировать и превратить в жизнь стратегию маркетинга нефтепродуктов на мировом рынке. Нефтепереработчики объединения твердо уверены, что славу Азербайджану принесет не только каспийская нефть, о которой говорит весь мир, но и их собственная продукция.

THE POTENTIALS OF THE AZERBAIJAN OIL REFINING BRANCH ARE GREAT

Industrial Association "Azerneftiyag" - one of the oldest enterprises of oil refining industry of Azerbaijan and continues developing.

The first time for many years priority for IA "Azerneftiyag" there are laws of an economic feasibility, the logicians of forming of a supply and demand, capacity to make production according to the international standards.

In this connection efforts of the management and experts of association are directed to solve a main problem - problem of modernization of the oil block. Market of oils and work on their export differs from the work on export of light oils products. The problem is a quality. It keeps wishing best. To sell our oils on the market, where is production of such firms as Chevron, Mobil, Elf, BP and other are not obvi-

ously possible yet. Moreover and the nature market has already undergone to presence of products of these firms, which are both high quality and acceptable prices retain the market already some years. Oil processing specialists of association remember, what even within existence of the Soviet Union our enterprise was one of the largest manufacturers of lubrication oils of a various range with volume of production more than 1,2 million ton / year. Only complete reconstruction and modernization of oil block will allow making competitive lubrication oils. The project is difficult, expensive, but indispensable. That is why work on it is conducted with these companies, which have complete understanding about the aims and problems of association. And purpose

is one - intent IA "Azerneftiyag" to enter to the world market with production, which will be competitive and profitable.

For our association a principal condition of realization of the project of oil block modernization is that enclosed investments in construction of oil block will be repaid at the expense of the means received from export of made production.

The association also has scheduled modernize not less relevant production of diesel and jet fuels and also production distilled naften acids on the basis of progressive technology "Fiberfilm". The American company "Merikem" has already granted 500 thousand US dollars for preparation of the feasibility report of alcali purification of diesel and jet fuels, produc-

tion DNA. The contract will be signed soon and the work for its realization will begin.

In September of this year the new complex of bitumen production "Biturox" with capacity 250 thousand ton / year will be put in operation, that will allow to export the best grades of building and road bitumens. The complex is constructed by the American company "Petrofac" under the project of the Austrian firm "Porner".

The history IA "Azerneftiyag" takes the beginning from process of crossing of fuel oil. These items have not been missed up to now. The existing terminal fleet of association allows transiting about million tons of crude oil and fuel oil. However it does not satisfy us and the efforts are applied to modernize terminal facilities in v.Dubendy. The project is under developing, which will allow us not only to keep positions of transit, but also to expand them. It is very important in conditions of an approaching competitiveness.

From 1989 IA "Azerneftiyag" is the participant of foreign trade activities, independently carries out foreign trade operations, renders service on petroleum refining and transits petroleum from terminals of association.

Now association produces more than 20 of the names of petroleum products under the affirmed standards (GOST) and specifications (TU). Comparing acting, affirmed and foreign standards on petroleum products,



it is possible to note their concurrence on the majority of parameters and list of spent analyses. However, the foreign engineering specifications (ASTM, DIN and etc.) represent the manufacturers more ample opportunities on export deliveries. Therefore main lab of association continues to be equipped by modern checking instruments according to requests of terms of the international standards.

The problems of production cannot be decided without the decision of social questions if to take into account that on IA "Azerneftiyag" 4000 employers. A basis of the social program - is the construction of housing accommodation. So in 1998 the 7th

floor house was constructed - 63 flats were handed on a turnkey basis. In 1999 three apartment houses - one the 9th floor and two the 7th floor were constructed - 203 flats were handed on a turnkey basis. Up to the end of a current year is planned to hand 239 flats on a turnkey basis.

The plan of petroleum refining on IA "Azerneftiyag" by 2000 up is enlarged to 4.150 thousand tons. However it is necessary to mark, that only 30% of the capacity of the association is engaged.

For 4 months 2000 was exported 317,2 thousand tons of petroleum products, including diesel fuel, jet fuel, naphtha, lubrication oils on the sum of 62,4 million US dollars.

Aiming to receive a share of the market for our production - essence of any business activity. In IA "Azerneftiyag" understand, if we shall not involve attention of our possible buyers - we will not be able to struggle for a share of participation in the market. The progressing and preservation of a share of attention is vital need of IA "Azerneftiyag". We need the partner assisting to formulate and to put into practice marketing policy of petroleum in the world market. Oil processing specialists of association are firmly sure, that glory to Azerbaijan will bring not only Caspian crude oil of which all world speak, but also their own production.



"ЛУКОЙЛ" в Азербайджане - партнерство во имя созидания.



Фикрет Алиев - Генеральный директор АОЗТ "ЛУКОЙЛ-Азербайджан", представитель президента ОАО "ЛУКОЙЛ" в Азербайджане

ОАО "ЛУКОЙЛ" одной из первых иностранных нефтяных компаний начало свою работу в Азербайджане. Произошло это в 1993 году, когда между ОАО "ЛУКОЙЛ" и Государственной нефтяной компанией Азербайджанской Республики было подписано рамочное Соглашение о сотрудничестве в сфере разведки и добычи углеводородов, а также в других экономических областях, представляющих для обеих компаний взаимовыгодный интерес. Данное Соглашение стало первым практическим шагом реализации стратегического курса ОАО "ЛУКОЙЛ" в регионе, выработанного президентом ОАО "ЛУКОЙЛ" Вагитом Алекперовым и Советом директоров акционерного общества.

За минувшие годы "ЛУКОЙЛ" укрепил свои экономические позиции в

Азербайджане и расширил сферу своего присутствия в ряде секторов экономики нашей страны. Очевидно, что участие лидера российского нефтяного бизнеса, каковым по праву является сегодня ОАО "ЛУКОЙЛ", в дальнейшем освоении углеводородных богатств Азербайджана, в развитии других отраслей экономики республики будет в заметной степени определять динамику экономического роста в Азербайджанской Республике, а значит, и уровень благосостояния ее населения в XXI веке.

Поэтому мы обратились к генеральному директору АОЗТ "ЛУКОЙЛ-Азербайджан", представителю Президента ОАО "ЛУКОЙЛ" в Азербайджане Фикрету Алиеву с просьбой рассказать о перспективах деятельности Компании в нашей стране.

Несмотря на свою чрезмерную занятость делами Компании, Фикрет Алджанович, чьи энергия, опыт, знания, организаторский талант и творческие инициативы лежат в основе многих экономических успехов ОАО "ЛУКОЙЛ" в Азербайджане, нашел время для встречи с нами и обстоятельно ответил на ряд вопросов, представляющих для читателей "Caspian Energy" и, надеемся, не только для них, несомненный интерес.

Но прежде - наша короткая справка об ОАО "ЛУКОЙЛ".

"ЛУКОЙЛ" был создан в 1991 году в форме международного концерна. Три крупнейших нефтегазодобывающих предприятия Западной Сибири - Лангепаснефтегаз, Урайнефтегаз и Когалымнефтегаз составили основу нефтяной компании.

"ЛУКОЙЛ" - крупнейшая в России нефтяная компания мирового масштаба, занимающая первое место в мире среди нефтяных компаний, имеющих биржевой листинг по доказанным запасам нефти, и четвертое - по объемам добычи.

Сегодня "ЛУКОЙЛ" занимает первое место среди российских компаний по объемам добычи нефти. Сейчас нефтедобыча "ЛУКОЙЛа" составляет 460 млн. баррелей нефти в год или 20% от всего объема добываемой в России нефти.

На двух крупнейших в России нефтеперерабатывающих заводах "ЛУКОЙЛа" в Перми и Волгограде выпускается 12% всех российских нефтепродуктов, в том числе 30% всех моторных масел.

"ЛУКОЙЛ" имеет свыше 1000 автозаправочных станций, действующих в России и за ее пределами.

"ЛУКОЙЛ" работает в 30 регионах



ЛУКОЙЛ
НЕФТЯНАЯ КОМПАНИЯ



ЛУКОЙЛ
expanding for the future

России и в 16 странах мира.

Акции "ЛУКОЙЛа" - одни из самых надежных и ликвидных на российском рынке корпоративных ценных бумаг.

На предприятиях "ЛУКОЙЛа", действующих в России и в других странах мира, занято более 150 тысяч сотрудников.

-Фикрет Алджанович, "ЛУКОЙЛ" пришел в Азербайджан в 1993 году. Мы все хорошо помним, что это был период политико-экономической нестабильности в республике. И, тем не менее, "ЛУКОЙЛ" рискнул и начал свою плодотворную работу в Азербайджанской Республике. Чем руководствовались президент "ЛУКОЙЛа" Вагит Алекперов и Совет директоров Компании, принимая это ответственное и, в общем-то, достаточно рискованное стратегическое решение?

-1993 год был поистине судьбоносным для Азербайджана. Народ страны, продемонстрировав свою историческую мудрость, избрал своим политическим лидером выдающегося государственного деятеля современности Гейдара Алиева. Под руководством Президента Гейдара Алиева Азербайджан стал подлинно демократическим государством, начал последовательную интеграцию в мировую экономическую систему. То, что в самом начале этого трудного и великого пути рядом со своими азербайджанскими партнерами встал и российский "ЛУКОЙЛ", красноречиво говорит о главном: деятельность ОАО "ЛУКОЙЛ" в Азербайджане не подвержена каким-либо конъюнктурным колебаниям. Потому что наша Компания всегда работала, работает и будет работать в республике на благо народов России и Азербайджана. Это наше глубокое убеждение и в этом заключается одна из главных причин успешной деятельности "ЛУКОЙЛа" в Азербайджане.

К сказанному необходимо добавить, что расширение своей деятельности на мировом рынке является одной из стратегических задач ОАО "ЛУКОЙЛ".

В настоящее время удельный вес меж-

дународных операций "ЛУКОЙЛа", являющегося одной из наиболее динамично развивающихся нефтяных компаний мира, составляет 20%, а в XXI веке они достигнут 30% от всех проектов, реализуемых Компанией. Так, в Каспийском регионе, кроме работы по освоению углеводородных месторождений Азербайджана, наша Компания активно участвует в освоении одного из крупнейших в мире нефтяных месторождений Тенгиз в Казахстане, запасы которого составляют 800 млн. тонн нефти. Там же в Казахстане "ЛУКОЙЛ" участвует в освоении месторождения Карачаганак, извлекаемые запасы углеводородов которого оценены в 167 млн. тонн нефти, 623 млн. тонн газоконденсата и в 1,3 млрд. кубометров природного газа, и месторождения Кумколь, извлекаемые запасы которого оценены в 42 млн. тонн нефти.

-Фикрет Алджанович, "ЛУКОЙЛ" работает в Азербайджане уже несколько лет. С какими основными экономическими итогами завершает Представительство Компания уходящие век и тысячелетие?

-За шесть лет своей деятельности в Азербайджанской Республике "ЛУКОЙЛ", претворяя в жизнь принципы взаимовыгодного российско-азербайджанского сотрудничества, заложенные в рамочном Соглашении и ряде других нормативно-правовых документов, стал одним из основных внешнеэкономических партнеров Азербайджана.

Достаточно сказать, что на начало 2000 года суммарный инвестиционный вклад лидера нефтяного бизнеса России в различные сектора экономики Азербайджана превысил 400 млн. долларов.

Основная часть этих финансовых ресурсов была направлена на развитие нефтегазовой отрасли Азербайджана. Так, в реализацию "Соглашения о разведке, разработке и долевом разделе добычи" углеводородных месторождений Азери, Чираг и глубоководной ча-

сти месторождения Гюнешли (проект А-Ч-Г) "ЛУКОЙЛ", имеющий в этом СРРДРД 10% долевого участия, уже вложил почти 245 млн. долларов. Благодаря столь масштабному инвестиционному вкладу "ЛУКОЙЛа" и других иностранных компаний, участвующих в реализации проекта А-Ч-Г, в нефтегазодобычу Азербайджана, к 1 июня 2000 года с морской стационарной нефтедобывающей платформы "Чираг-1" было получено около 9,5 млн. тонн каспийской нефти и более 2 млрд. кубических метров попутного нефтяного газа, бесплатно переданного участниками "контракта века" ГНКАР.

-Какой, на Ваш взгляд, предполагается дальнейшая динамика тех проектов по освоению углеводородных богатств Азербайджана, в которых участвует "ЛУКОЙЛ"?

-Впереди, в рамках реализации проекта А-Ч-Г - освоение месторождения Азери, на котором будет построена одна из самых мощных стационарных нефтедобывающих платформ в мире. С этого морского гиганта предполагается пробурить в общей сложности 48 эксплуатационных и водонагнетательных скважин. Первая промышленная нефть Азери должна быть получена уже в 2004 году.

В 2003 году должны быть получены и первые миллиарды кубометров природного газа с месторождения Шах-Дениз. В этом крупном международном проекте, как известно, участвует и совместная российско-итальянская компания "ЛУКАджи" (10% долевого участия). Успешная реализация СРРДРД по Шах-Денизу обеспечит не только все внутренние потребности Азербайджана в природном газе, но и выведет страну в число крупнейших в мире экспортеров этого ценного углеводородного сырья.

Столь же успешно реализуется и СРРДРД по освоению блока перспективных углеводородных структур Д-222 на шельфе Каспия. Его участниками являются СП "ЛУКАРко" (60% долевого участия) и ГНКАР (40%).

-Планирует ли "ЛУКОЙЛ" свое участие в новых совместных проектах по освоению углеводородных богатств Азербайджана?

-Планирует. В 2000 году между ОАО "ЛУКОЙЛ" и ГНКАР должно быть подписано соглашения о совместной разработке остаточных запасов нефтяных месторождений Зых и Говсаны, расположенных на Апшеронском полуострове к востоку от Баку. Реализация этого проекта позволит за счет применения новейших технологий поднять уровень добычи нефти на Апшероне, а также улучшить инфраструктуру старых промыслов.

-Раз уж мы коснулись улучшения инфраструктуры промыслов Зыха и Говсаов, давайте поставим вопрос шире: а что уже, на Ваш взгляд, помимо чисто инвестиционного вклада в те или иные проекты, дало Азербайджану участие "ЛУКОЙЛа" в освоении нефтяных и газовых запасов страны?

-Участие "ЛУКОЙЛа" в освоении углеводородных богатств Азербайджана - это новые, экологически безопасные технологии нефтедобычи на суше и на море. Это новые рабочие места для граждан страны. Это рост налоговых отчислений в государственный бюджет Азербайджана и увеличение валового внутреннего продукта страны. То есть, в конечном счете, планомерный рост жизненного уровня всех социальных слоев населения республики.

-В СРРДРД, подписанных Азербайджаном в 1994-1999 годах, принимают участие свыше 30 иностранных нефтяных компаний. Правда, активность их деятельности, а, следовательно, и их значимость в экономической жизни Азербайджана пока различны. Какое место, на Ваш взгляд, в этой экономической иерархии занимает сегодня "ЛУКОЙЛ"?

-По мнению президента ОАО "ЛУКОЙЛ" Вагита Алекперова, уровень участия "ЛУКОЙЛа" в азербайджанских нефтегазодобывающих проектах позволяет сегодня считать нашу компанию стратегическим партнером Азер-

байджана по освоению углеводородных богатств страны.

- "ЛУКОЙЛ" в Азербайджане занимается не только добычей нефти, но и активно работает в других секторах экономики страны. Пожалуйста, несколько слов об этих направлениях деятельности Компании в республике...

-Безусловно, деятельность лидера нефтяного бизнеса России в Азербайджане не ограничивается только добычей нефти и газа. "ЛУКОЙЛ" сегодня активно работает на вторичном и мелкооптовом рынке нефтепродуктов Азербайджана, в страховом и торговом бизнесе, принимает деятельное участие в расширении и совершенствовании инфраструктуры, оказывает значительную благотворительную поддержку системам культуры, науки, здравоохранения, образования страны, а также социально незащищенным слоям населения республики.

Подчеркну, что во всех вышеперечисленных сферах своей деятельности в Азербайджане "ЛУКОЙЛ" занимает лидирующее положение.

Так, именно "ЛУКОЙЛ" стал в Азербайджане своеобразным "законодателем мод" на автозаправочные комплексы, оснащенные высокотехнологичным оборудованием, отвечающим самым жестким экологическим требованиям. Да, вслед за "ЛУКОЙЛом" подобные объекты стали строить в Азербайджане и другие компании. Но именно "ЛУКОЙЛ" совершил тот прорыв к мировому уровню сервисного обслуживания автовладельцев, благами которого пользуются сегодня граждане Азербайджана и гости республики.

-Кстати, Фикрет Алджанович, до сих пор в Азербайджане только АЗК "ЛУКОЙЛа" предоставляют своим клиентам такой широко распространенный в промышленно развитых странах мира вид услуг, как система безналичного расчета с применением кредитных карточек. В чем причина такого своеобразного сервисного монополизма "ЛУКОЙЛа"?

Действительно, сегодня в Азербайджане этот прогрессивный вид услуг предоставляется дочерней структурой Компании ОАО "ЛИКард" только на

АЗК "ЛУКОЙЛа". Причина тому проста: в настоящее время в Азербайджане только "ЛУКОЙЛ", располагающий собственными научно-исследовательскими подразделениями, способен разрабатывать и внедрять на своих АЗК не имеющие пока в регионе аналогов технологии безналичного расчета, опирающиеся на "ноу-хау" компании.

-По мнению президента ГНКАР Натика Алиева, у истоков формирования в Азербайджане свободных экономических отношений на мелкооптовом рынке нефтепродуктов стоит также "ЛУКОЙЛ", открывший 28 января 2000 года одно из первых в стране негосударственных топливозаправочных станций. Вы разделяете эту точку зрения президента ГНКАР?

-В реализацию проекта нового топливозаправочного комплекса "ЛУКОЙЛа" компания вложила около 3 млн. долларов. Но в результате в стране появилась современная, отвечающая всем требованиям в области охраны окружающей среды, перевалочная база нефтепродуктов. Новое топливозаправочное предприятие "ЛУКОЙЛа", оснащенное высокотехнологичным оборудованием, резервным, гарантирующим бесперебойную работу объекта, электропитанием, высокоточной системой учета и контроля за получаемым и отпускаемым топливом, позволяет осуществлять перевалку 120 тысяч тонн бензинов Аи-95, Аи-93, А-76, дизельного топлива и осветительного керосина в год. Таким образом, мелкооптовые потребители нефтепродуктов Азербайджана могут теперь, в полном соответствии с логикой свободных экономических отношений, выбирать себе в качестве поставщиков бензина, дизельного топлива и т.д. те топливозаправочные станции, на которых по оптимальной цене, при высоком уровне обслуживания и в желаемые сроки они получают нефтепродукты необходимого качества. Так что точка зрения президента ГНКАР Натика Алиева на роль и место нового топливозаправочного комплекса "ЛУКОЙЛа" в экономике Азербайджана мне, безусловно, близка.

-Фикрет Алджанович, давайте теперь более подробно остановимся на роли и месте "ЛУКОЙЛа" в страховом, теле-

коммуникационном, торговом и других секторах экономики Азербайджана. Вы этой теме коснулись выше, но АЗК и топливохранилище как-то увели нас от нее в сторону...

-Российский нефтяной гигант сохраняет свои лидирующие позиции и в страховом бизнесе Азербайджана. Созданная при участии страховой компании "ЛУКОЙЛ" совместная СК "Атэшгях" осуществляет страхование по 25 направлениям, основное из которых - защита имущественных рисков каспийских международных нефтяных консорциумов, осваивающих углеводородные богатства Азербайджана. Убедительным примером, подтверждающим лидирующие позиции "Атэшгяха" на страховом рынке Азербайджана, является "Программа страхования ГНКАР и организаций, где присутствуют ее интересы". Согласно этому документу, подписанному 22 июня 1999 года, СК "Атэшгях" выступает теперь в роли генерального страховщика ГНКАР.

СК "Атэшгях" является одним из соучредителей медицинской страховой компании (МСК) "Шафаг", в работе которой широко используются опыт и "ноу-хау" МСК "ЛУКОЙЛа", апробированные на российском рынке страховых услуг.

СП "АзЕвроТел", созданное при участии дочерней структуры ОАО "ЛУКОЙЛ" - компании "ЛУКОЙЛ Европа Лтд", обеспечивает сегодня своих клиентов целым комплексом качественно лучших в Азербайджане телекоммуникационных услуг, активно участвует в формировании рыночных отношений в этом секторе экономики страны.

Активно действует в торговом секторе азербайджанской экономики ОАО "Торговый Дом "ЛУКОЙЛ-Баки". Эта компания осуществляет поставки продукции, выпускаемой машиностроителями Азербайджана, в Россию и ряд других стран СНГ. Подчеркну, что азербайджанские производители нефтяного оборудования и другой машиностроительной продукции весьма охотно сотрудничают с ТД "ЛУКОЙЛ-Баки" - ведь за этой компанией стоят твердые гарантии и общепризнанный авторитет ОАО "ЛУКОЙЛ". В свою

очередь, при помощи ТД "ЛУКОЙЛ-Баки" в Азербайджан из России, Украины и других стран поступают оборудование, сырье и материалы, необходимые экономике республики.

На рынке транспортно-экспедиционных услуг Азербайджана успешно работает Бакинское территориальное управление АО "ЛУКОЙЛ-Транс". Основная сфера деятельности этой дочерней структуры ОАО "ЛУКОЙЛ" - транспортно-экспедиционное обслуживание каспийских международных нефтяных консорциумов. Кроме того, "ЛУКОЙЛ-Транс" начал работу на рынке пассажирских перевозок Баку и Сумгаита. Еще один новый вид сервисных услуг компании - обслуживание представителей деловых кругов, работающих в Азербайджане. Важным перспективным направлением деятельности АО "ЛУКОЙЛ-Транс" в Азербайджане должно стать участие компании в масштабном проекте по восстановлению исторического Великого шелкового пути, а также в проекте по созданию нового транспортного коридора Иран-Азербайджан-Россия-страны СНГ и Балтии.

-Фикрет Алджанович, сегодня в Азербайджане найдется не так много предприятий, на которых бы, как в дочерних и зависимых структурах ОАО "ЛУКОЙЛ", выполнялся целый комплекс социально значимых мероприятий. В чем секрет столь эффективной социальной политики, осуществляемой на предприятиях Компании?

-Прежде всего должен сказать, что в дочерних и в зависимых предприятиях ОАО "ЛУКОЙЛ", действующих в Азербайджане, работают сегодня свыше 400 человек, 98% из числа которых - граждане республики. Все они за свой труд получают достойную зарплату, а их социально-трудовые права надежно обеспечиваются неукоснительным выполнением коллективных договоров, ежегодно заключаемых между администрацией и профсоюзными комитетами предприятий. Так что никаких особых секретов в системе взаимоотношений между администрациями наших структур и наемными работниками у нас нет. Есть социальное партнерство, которое я ответственно

называю одним из краеугольных камней, на которых стоит сегодня ОАО "ЛУКОЙЛ".

-И в заключении нашей беседы, Фикрет Алджанович, как бы Вы сформулировали главную цель ОАО "ЛУКОЙЛ" в XXI веке?

-На этот вопрос лучше, чем сказал президент ОАО "ЛУКОЙЛ" Вагит Юсуфович Алекперов, не ответишь. Поэтому я просто процитирую нашего президента: "ЛУКОЙЛ" - первая в России вертикально-интегрированная нефтяная компания. Ее отличает то, что свойственно всей современной российской нефтепромышленности: мировая по значению ресурсная база, мощные производственные структуры, высокий потенциал роста. Мы заняли одно из лидирующих мест среди нефтяных компаний России и сейчас все больше обращаем свой взгляд на мировое нефтяное сообщество. Наша главная цель - стать одной из ведущих нефтяных компаний мира".

В заключении нам хотелось бы привести слова президента Азербайджана Гейдара Алиева, сказанные главой государства 1 октября 1999 года на церемонии открытия нового центрального офиса "ЛУКОЙЛа" в Баку, в которых в концентрированной форме выражена оценка деятельности ОАО "ЛУКОЙЛ" в республике: "Участие компании "ЛУКОЙЛ" в экономике Азербайджана и ее сотрудничество с нашей страной являются прекрасным примером развития экономических связей между Российской Федерацией и Азербайджанской Республикой. Мы это высоко ценим. Мы хотим, чтобы и другие нефтяные компании Российской Федерации, а также фирмы, работающие в иных секторах экономики, вели совместную с Азербайджаном работу. Если "ЛУКОЙЛ" делает это, то это могут делать и другие компании такого большого государства, как Россия".

"Caspian Energy" убежден, что новые успехи ОАО "ЛУКОЙЛ" в Азербайджане еще не раз убедительно подтвердят это мнение Президента Гейдара Алиева о ведущей роли этой компании в развитии взаимовыгодного российско-азербайджанского сотрудничества.

Ведь "ЛУКОЙЛ" пришел в Азербайджан всерьез и надолго.

Грузия в ближайшее время появится на мировом рынке в качестве нефтедобывающей страны.

ИНТЕРВЬЮ ЧРЕЗВЫЧАЙНОГО И ПОЛНОМОЧНОГО ПОСЛА ГРУЗИИ В АЗЕРБАЙДЖАНЕ
Г-НА ЗУРАБА ГУМБЕРИДЗЕ ДЛЯ ЖУРНАЛА "CASPIAN ENERGY"



Как Вы оцениваете сегодняшний темп развития грузино-азербайджанских отношений?

Отношения между государствами развиваются во многих отраслях. Это экономика, политика, культура. В области экономических отношений мы довольно успешно продвигаемся вперед. Азербайджан и Грузия сотрудничают в проектах, имеющих мировое значение, в которых принимают участие также известные европейские нефтяные компании. С приобретением независимости мы начали работу над проектами, способствующими процветанию прикаспийского региона - проект Западного трубопровода Баку-Супса, ОЭТ, ТРАСЕКА, будущие газопроводные и коммуникационные проекты. Наряду с этими есть и проекты, касающиеся наших двух стран: в этом направлении у нас есть огромный резерв. Взаимодополняемость производственных структур дает возможность развивать экономический потенциал наших государств.

Удовлетворяет ли Вас ход переговорного процесса по реализации стратегических проектов транзита по территории Грузии каспийских энергоносителей?

В ходе переговоров начатых в 1995 году о возможности привлечения Грузии как транзитной страны Азербайджан принял историческое решение о прокладке трубопровода Баку-Супса. Этот трубопровод является для Грузии одним из важнейших проектов реализуемых на ее территории. Реализация проекта Баку-Супса позволила доказать всему миру способность Грузии быть транзитной страной.

Несмотря на то, что переговорный процесс по проекту Баку-Тбилиси-Джейхан затянулся, Грузия всегда выступала за реализацию этого проекта. Пожелания, выдвигаемые с нашей стороны диктовались объективными причинами. Решения Президента Азербайджана Гейдара Алиева о переуступке своей доли тарифов Грузии позволит начать строительство ОЭТ в ближайшие сроки.

Как по -Вашему мнению, отразится на двусторонних отношениях, последняя уступка Азербайджаном Грузии части своего транзитного тарифа по проекту ОЭТ?

Грузией этот шаг был воспринят положительно. Он укрепил веру в то, что Азербайджан является не только

соседом, но и стратегическим партнером. Для Грузии как участника этого проекта было важно соизмерить свои возможности с возлагаемыми обязанностями. Решение Азербайджана о переуступке фиксированной части тарифа стал важным шагом для реализации стратегически важного для всего региона проекта. Начало своевременной реализации проекта позволит Азербайджану и всему Прикаспийскому региону приобрести энергетическую независимость.

Как Вы считаете, насколько серьезную почву имеют под собой предположения о начале строительства ОЭТ лишь в 2008 году?

Экспертные группы Грузии и Азербайджана завершили работу над правовыми документами по ОЭТ. Ратификация пройдет как и было запланировано к концу мая. С этой точки зрения мы свои обязательства выполнили. Вы знаете, мы сейчас приступаем к следующему важному этапу - инициативная группа будет развивать необходимую техническую документацию. Я лично уверен, что работы будут вестись по намеченному графику. Это диктуется нефтяной стратегией Азербайджана, заинтересованностью Турции и Грузии в прокладке ОЭТ. Мы надеемся, что запасы азербайджанской нефти будут достаточны для полной загрузки ОЭТ.

Ведутся ли сегодня в Грузии переговоры по строительству азербайджанского газопровода Баку-Тбилиси-Эрзерум?

Переговоры ведутся. Определенные сложности возникли в связи с тем, что экспертные группы Азербайджана и Грузии были заняты проектом Баку-Тбилиси-Джейхан. На данный период ведутся работы по исследованию существующего газопровода на территории Азербайджана, ведется исследование трассы будущего газопровода, формируется правовая база, необходимая для реализации проекта Баку-Тбилиси-Эрзерум. Газовый проект важен для Грузии и с экономической и с политической стороны. Взаимопонимание, сложившееся с азербайджанской переговорной группой на всех уровнях, начиная с переговоров по Баку-Супса дает надежду на то, что этот проект будет реализован в намеченные сроки.

Как отражается на инвестиционном климате Грузии ее участие в стратегических проектах?

Интерес иностранных компаний к Грузии прежде всего возник как к соседу и стратегическому партнеру Азербайджана по реализации проектов, имеющих мировое значение. Многие иностранные инвесторы, работающие в Азербайджане нашли сферу своего применения и в Грузии. Это коммуникационные, транспортные, туристические, нефтегазовые компании. По данным разведочных и эксплуатационных работ компаний "Frontera", "Ramco", Грузия располагает такими запасами нефти, которые позволят ей в ближайшее время появиться на мировом рынке в качестве нефтедобывающей страны.

Отразится ли на балансе интересов в прикаспийском регионе приход к власти в России Путина?

Несмотря на неоднозначные отношения с Россией, у наших государств есть

большое стремление к сотрудничеству во всех отраслях. Приобретение независимости позволило Грузии построить новые отношения со многими государствами, включая Россию. Приход к власти нового лица дает надежду на улучшение двусторонних отношений. Я думаю, что энергичность и возраст нового президента позволят активно заняться вопросами, касающимися наших двух государств.

Как Вы оцениваете сегодняшнее влияние России на экономические и интеграционные процессы, происходящие в регионе?

Азербайджан и Грузия всегда являлись сторонниками того, чтобы Россия была экономическим партнером проектов, реализуемых в регионе. Российская нефтяная компания "Лукойл" является участником нескольких азербайджанских нефтяных проектов. Через территорию России проходит один из важнейших нефтепроводов Азербайджана Баку-Новороссийск. Разумное участие российских компаний в проектах наших республик способствует повышению экономического роста и Азербайджана, и Грузии, и самой России. Россия - это страна, располагающая большими запасами нефти и газа. Естественно, что она имеет свою нефтегазовую стратегию. Несовпадение интересов ведет к некоторым разногласиям в вопросах, касающихся транспортировки нефти и газа. Самое важное, чтобы правительства-участники больших интеграционных процессов наряду с собственными государственными интересами учитывали и интересы своих стратегических партнеров.

Как по-Вашему, отразится на нефтегазовой стратегии Азербайджана недавнее заявление России о создании так называемого газового ОПЕК, членами которого станут Россия, Иран и Туркменистан.

Может быть я рассуждаю как не специалист в области нефти и газа, но я не совсем понимаю, что такое газовый ОПЕК. Нефть - это ресурс, который можно транспортировать многими видами транспорта, а транспортировка газа происходит только посредством трубопровода. Цена газа определяется в зависимости от расстояния от точки загрузки до точки доставки. У нас пока нет достаточной информации на счет того какие конкретные шаги принимаются для реализации этой идеи.

Как Вы относитесь к реализации проекта Великого Шелкового Пути?

Восстановление Великого Шелкового пути будет играть важную роль в развитии экономических, культурных связей государств, по территории которых будет проходить коридор. Функционирование Евразийского транспортного коридора в первую очередь ставит задачу транспортировки по нему энергоресурсов.

Проекты ОЭТ (Баку-Джейхан), Транскаспийский газопровод, транспортный проект Великий Шелковый Путь связаны воедино. Все эти проекты в целом призваны заложить прочную инвестиционную основу под каждый из них в отдельности. Активно ведутся работы по каждому из проектов. В Баку с этого года начал функционировать секретариат по ТРАСЕКА.

Я думаю, что каждая страна старается связать свои геополитические возможности с развитием инфраструктуры, но наш коридор никогда не ставил перед собой задачу конкурировать с кем бы то ни было. Для Грузии это коридор не только Восток-Запад и Запад-Восток, но и Север-Юг и Юг-Север.

Georgia will come to the world market in the nearest future as an oil production state.

INTERVIEW OF EXTRAORDINARY AND PLENIPOTENTIARY AMBASSADOR OF GEORGIA TO AZERBAIJAN MR. ZURAB GUMBERIDZE FOR "CASPIAN ENERGY"

How do you assess present development rate of the Georgian-Azerbaijani relations?

The relations between the states are developing in many fields. These are the economy, policy, and culture. In the sphere of economic relations we are successfully enough moving ahead. Azerbaijan and Georgia cooperate in the project of the world importance in which famous European oil companies take part. After our country became independent we started to work on projects contributing to prosperity of the Caspian region - the project of the Western pipeline on the Baku to Supsa route, MEP, TRACECA, future gas pipelines and telecommunication projects. Besides there are projects relevant to our countries: we have got huge recourses in this direction. Mutual augmentability of the production structures enables development of the economic potential of our states.

Are you satisfied with the run of the negotiating process on implementation of the strategic projects for the Caspian energy recourses transit via Georgia?

During the negotiations started in 1995 on a possibility of attracting Georgia as a transit country Azerbaijan made a decision of historical importance on laying the Baku-Supsa pipeline.

For Georgia the pipeline is one of the most important projects being implemented within its territory. The putting of

the Baku-Supsa project into practice allowed proving to the whole world the ability of Georgia to be the transit country.

Despite that fact that the negotiating process on the Baku-Tbilisi-Ceyhan is protracted, Georgia has always been in favor of putting the project into effect. The wishes proposed from our side have been dictated by the unbiased reasons. The decision of President Heydar Aliyev of Azerbaijan on assigning own share of tariffs over Georgia would allow starting the construction of MEP in the nearest future.

What do you think whether the last assignation of a part of own transit tariff on MEP project by Azerbaijan to Georgia would be reflected on the bilateral relations?

Georgia has perceived this step in a very favorable way. It strengthened believe that Azerbaijan is not only the neighbor but also a strategic partner. For Georgia as a participant of the project it was important to weight own opportunities against responsibilities. The decision of Azerbaijan on assigning a fixed part of the tariff became an important step for implementation of the strategically significant project for the entire region. Start of opportune implementation of the project will make it possible for Azerbaijan and the whole Caspian region to obtain energy independence.



In your opinion, how truthful are the assumptions saying that the MEP construction would only be underway in 2008?

The Georgian and Azerbaijani expert groups have completed work on the legal documents on MEP. According to initial plan the ratification will be conducted by the end-May. From this standpoint we have met our engagement. You know, now we are starting next important stage - the initiative group will be developing necessary technical documentation. I am sure that the work will be performed in accordance with agreed schedule. It is forced by the oil strategy of Azerbaijan, interest of Turkey and Georgia in laying the MEP. We believe that the Azeri oil supplies will be in quantities enough for commissioning the MEP.

Whether negotiations on construction of the Baku-Tbilisi-Erzurum Azeri gas pipeline are held in Georgia at present?

The negotiations are ongoing. Some difficulties have been observed because of engagement of the Azerbaijani and Georgian expert groups in the Baku-Tbilisi-Ceyhan project. At the present moment the study of existing gas pipeline in Azerbaijan, review of route for future gas pipeline are ongoing, a legal framework necessary for implementation of the Baku-Tbilisi-Erzurum project is being established. The gas project is important for Georgia from both economic and political points of view. Mutual understanding formed with the Azerbaijani negotiating group at all levels from the Baku-Supsa talks gives a hope that the project would be implemented within the framework of the schedule.

How Georgian participation in the strategic projects does affect its investment climate?

An interest of the foreign companies to Georgia, first of all, can be observed due to its being a neighbor and strategic partner of Azerbaijan on putting into practice the projects which are of great world importance. Many foreign investors operating in Azerbaijan have found spheres in Georgia where their business can be mutually effective for them and Georgia. These are the telecommunication, transportation, tourist, oil & gas companies. According to the exploratory work performed by such companies as Frontera and Ramco, Georgia owns the oil reserves, which would allow it to come to the world market in the nearest future as an oil production state.

Whether Putin's coming to power in Russia will impact the balance of interests in the Caspian region?

In spite of polysemantic relations with Russia, our states have great aspiration for cooperation in all spheres. The fact of becoming Georgia independent allowed it to build new relations with many states including Russia. New person's coming to power raises hopes of improving bilateral relations. I think that the fact of being a person of great enterprise as well as his age would allow the President of Russia to be engaged in issues concerning the both our states.

What is your assessment of present influence of Russia on economic and integration process taking place in the region?

Azerbaijan and Georgia have always been supporters of that Russia is an economic partner of the projects implemented in the region. The Russian oil company Lukoil is a participant in a few Azeri oil projects. One of the major Azeri pipelines on the Baku to Novorossiysk route is laid through Russia. Reasonable participation of the Russian companies in the projects of our republics contributes to enhancement of the economic growth both in Azerbaijan and Georgia and Russia. Russia is the country that owns large oil and gas reserves. Of course, it has own oil & gas strategy. Lack of convergence in the interests leads to some disagreements in the issues relevant to the oil and gas transportation. The most important is that the governments participating in large-scale integration process along with own state interests take into account the interests of own strategic partners.

What do you think about influence

of recent Russian statement on establishment of so-called Gas OPEC on the oil & gas strategy of Azerbaijan (it is supposed that Russia, Iran and Turkmenistan would become the members of the union).

Maybe I am arguing not as a specialist in oil and gas industry, but I do not really understand what does Gas OPEC mean. Oil is the recourse, which can be transported through many means of transportation, but gas can only be pumped by pipelines. Price for gas is defined on the base of distance from loading point to the point of delivery. We do not yet possess enough information about what steps are undertaken for putting this idea into effect.

What is your relation to implementation of the Great Silk Way?

Restoration of the Great Silk Way will play a key role in development of the economic and cultural relations of the states through which the corridor will be laid. Operation of the Eurasian transport corridor, first of all, sets a task of transporting energy recourses by it.

Such projects as MEP (Baku-Ceyhan), Transcaspian gas pipeline, Great Silk Way transport project are connected with each other. As a whole all these projects are urged to lay a firm investment basis to each of them. The work on every project is intensively carried out. TRACECA Secretariat started operating in Baku this year.

I think that each country is trying to link the geopolitical opportunities to development of infrastructure; however, our corridor has never set a task of competing with anybody. For Georgia this corridor is not only East-West and West-East, but also North-South and South-North.

НЕФТЯНОЕ ДЕЛО В ДОРЕВОЛЮЦИОННОЙ РОССИИ

*Мир-Бабаев Мир-Юсиф Фазил оглы,
доктор химических наук.*

О нефти знали еще в глубокой древности. В Иране (Персия) языческие жрецы добывали ее из колодца для священного огня; в древнем Египте нефть или полученный из нее асфальт употребляли для бальзамирования. Древние ученые в своих трудах уже упоминали о нефти: Геродот пишет о нефтяных источниках на острове Занте с которых привозили нефть в Грецию; Плутарх описывает горящее озеро вблизи Экбатаны; Диоскорид и Плиний рассказывают о нефти из Агригента, известную под названием "сицилийского масла".

Применение нефти для освещения тоже известно с незапамятных времен. Документы свидетельствуют, что в 8в. добытая в Баку нефть вывозилась для продажи в соседние страны. Нефтяные источники на Апшеронском полуострове с горящими газами служили последователям Зороастра предметом религиозного почитания (храм огнепоклонников в поселке Сураханы).

В 12в. венецианский путешественник Марко Поло отмечал, что

нефть из Баку развозилась на верблюдах по Средней Азии и употреблялась как для освещения улиц, так и в качестве лекарства. Исследования арабских ученых Казвини, Челеби, Махсуди, Абу Бакуви и азербайджанского ученого З.Ширвани показали, что жизнь на Апшероне издавна была связана с нефтью.

В 13в. арабский ученый Мухаммед Бекран утверждал, что бакинцы в домашних условиях самым примитивным способом получают из нефти легкие горючие продукты для освещения домов и улиц. В 18в. во многих городах Италии, особенно в Аммиано и Генуи, нефть также служила для освещения улиц.

Начало промышленной переработки нефти относится к середине 19в., когда Баку становится крупнейшим нефтяным районом России. С отменой в 1872г. откупов на нефть происходит ускоренное развитие нефтяного дела, которое значительно усиливается с сентября 1877г., когда был отменен и акциз (до 1888г.) на нефтепродукты. Отмена акциза

способствовала бурному росту нефтедобычи в Азербайджане. За последующие 40 лет (до 1917г.) на Апшероне было пробурено более 3тыс. скважин, из которых около 2тыс. дали нефть. Однако, еще до отмены откупа делались серьезные попытки развить нефтяное дело в России. Так, первый нефтеперегонный завод был построен в Моздоке братьями Дубиниными (крепостными крестьянами графини Паниной), но дело не было завершено. Аналогичный завод был построен в 1837г. горным инженером Н.И.Воскобойниковым в Балаханах (поселок в Баку), но также без последствий.

В 1858г. барон Торнау, В.А.Кокорев и П.И.Губонин строят в Азербайджане, в Сураханах, недалеко от храма огнепоклонников, первый нефтеперегонный завод по образцу немецких заводов для переработки кира (асфальта). Цель – получить осветительные масла из смолистых сланцев, однако результаты были неважные, и пришлось кир заменить нефтью, давшей хорошее



осветительное масло. Необходимо отметить, что в проекте этого завода принимал активное участие выдающийся немецкий химик Юстус Либих, приславший в Баку специально для этой цели своего ассистента – К.Энглера.

В декабре 1863г. уже в самом Баку Джавад Меликов построил керосиновый завод и впервые в мировой истории нефтепереработки применил в процессе перегонки холодильники. Известный русский нефтепромышленник В.И. Рагозин так охарактеризовал Д.Меликова: "Как все люди, которыми овладела идея, он во всяком начинании видел только средство воплотить идею и бакинцам казался чудачком и странным человеком. Еще бы не казаться странным, когда человек не искал наживы, отдав до последней копейки все, что имел, не думая о завтрашнем дне, лишь бы достигнуть цели. В истории развития технических производств мы часто встречаемся с подоб-

ными чудачками, которые дают толчок производствам, двигают их вперед, но сами остаются не у дела и погибают в нищете и неизвестности, а толпа, не доверявшая им и смеявшаяся над ними, овладевает созданным на их основе достоянием" (Рагозин В.И., 1884).

Основатель керосинового и парафинового производства в Баку и Грозном Д.Меликов не выдержав конкуренции с крупными промышленными заводами по нефтепереработке, умер в нищете, забытый всеми.

Первая буровая скважина на Апшероне была пробурена в 1844г. горным инженером Ф.Семеновым в бакинском поселке Биби-Эйбат, которая дала хороший дебит. Однако, рапорт Семенова на имя генерала А.Нейдгарта от 22 декабря 1844г. не получил должного внимания. Тем не менее начало бурению глубоких нефтяных скважин было положено именно в 1844г. на берегу Кас-

пийского моря в поселках Биби-Эйбат и Балаханы и только через несколько лет после первой инициативы бакинцев начали глубокое бурение в штате Пенсильвания, США, в 1859г. (Кавказская археологическая комиссия, 1885, т.10, д.1143, с.145).

Т.е. на Апшероне нефть стали получать методом бурения намного раньше, чем в США. Однако, именно с 1859г. после открытия большого артезианского источника в Веньяно в Пенсильвании, начинается торговая промышленность нефтью. До конца 1860г. в Пенсильвании было пробурено до 2тыс. скважин от 20 до 200м глубиной. Успех нефтяного дела в США заставил обратить внимание на европейские (галицийские) и затем – на кавказские нефтяные месторождения.

В 1864г. Н.А.Новосельским была заложена первая буровая скважина в Кубанской области. Н.А.Новосельский (1823–1901 гг.), общественный и государственный деятель России, дал первый толчок нефтяному делу на Кавказе (БЭ, 1896, т.14).

После получения в 1868г. официального разрешения на бурение нефтяных скважин, на Апшероне в Балаханах в 1871г. пробурили механическим способом вторую нефтяную скважину глубиной 64м.

С этого момента и начинается усиленное бурение, которое при-

водит к падению цен: если в 1873г. цена за пуд нефти составляла 45коп., то после открытия 13 июня 1873г. в Балаханах знаменитого Вермишевского фонтана, залившего за короткое время окрестности и образовавшего несколько нефтяных озер, цена за пуд упала до 2коп. Скважина нефтепромышленника И.А.Вермишева в течение 13 дней извергала нефтяной фонтан высотой 61м и выбросила в течение трех месяцев более 90млн пудов нефти. Это во много раз превосходило многие притоки нефти, обнаруженные в Пенсильвании.

14 октября 1875г. с глубины 945м забил второй мощный фонтан на промысле товарищества "Соучастники". Скважина выбрасывала 150–200тыс. пудов в сутки и в течение месяца образовала четыре больших нефтяных озера в Балаханах (Балаев С.Г., 1969).

Следует отметить, что отмена откупа и предоставление права частным лицам брать в аренду нефтеносные земли способствовали бурному росту нефтяной промышленности в России и возникновению целого ряда нефтепромышленных фирм и торговых обществ: "Г.З.Тагиев" (1872г.), "Бакинское нефтяное общество" (1874г.), "бр. Нобель" (1879г.), "Каспийско–Черноморское общество" (1883г.), "Нефть" (1883г.), "Шибаетов С.М." (1884г.), "Каспийское товарищество" (1887г.), "Нагиев Муса" (1887г.),

"Асадуллаев Шамси" (1893г.), "Кавказ" (1896г.), "Русская нефть" (1898г.), "Ахвердов И.А." (1896г.), "Соучастники" (1899г.), "Апшеронское нефтяное общество" (1899), "Московско–Кавказское общество" (МОКАТО (1902г.), "Московско–Волжское общество" (1904г.) и др.

Известный английский путешественник и писатель Чарльз Марвин посетив в 1883г. Россию: Кавказ, Баку, побережье Каспия был удивлен размаху нефтяного дела в этих регионах и описал его в книге "Region of eternal fire: Petroleum region of the Caspian" (БЭ, 1896, т.12).

Характерно то, что царское правительство всячески поддерживало образование и развитие крупных фирм, т.к. более организованные в производственном отношении, они лучше представляли интересы промышленности. Далее, правительство было заинтересовано и в максимальном извлечении валюты от нефтяной торговли. К примеру: фирма "бр. Нобель" имела огромные преимущества в области монополизации российского нефтяного дела, т.к. от деятельности фирмы царская казна получала наиболее крупные доходы в форме акциза (Дьяконова И.А., 1980).

Вскоре, в России появляются лампы, приспособленные уже для русского керосина, который несколько отличается от амери-

канского. Здесь уместно отметить роль выдающегося ученого–химика Д.И.Менделеева, впервые предложившего использовать нефтяные остатки после выделения керосина для получения смазочных масел (статья "Что делать с бакинской нефтью?"). На собрании физико–химического общества в 1882г. он докладывал, что очищенная смесь обыкновенного бакинского керосина с промежуточным маслом из той же нефти является прекрасным осветительным маслом (названным им – бакуойл) для отечественных керосиновых ламп. В вышеназванной статье Менделеев подробно изложил метод получения бакуойля.

Ученый, тщательно изучавший нефтяное дело в России (на Кавказе и в Баку), внес много существенных предложений о прокладке особых труб для перекачки нефти от нефтяных районов к нефтеперегонным заводам, а также нефтепроводов от заводов к причалам для налива в морские суда. Он четырежды (1863, 1878, 1880, 1886гг.) побывал в Баку с целью изучения экономики и состояния технической вооруженности нефтяных промыслов.

Еще в 60–х гг. ученый писал: "Есть много поводов утверждать, что на Кавказе может развиваться нефтяное дело не только до размеров пенсильванских, но, и может быть, даже до больших и прочнейших". Впоследствии,

многие "нефтяные" идеи Менделеева оказались пророчески верными.

Наиболее актуальным вопросом в 80–90-е годы являлось строительство нефтепроводных линий между промыслами и заводами Черного города в Баку, решением которого вплотную занялись наиболее энергичные фирмы "бр. Нобель", "Г.З.Тагиев" и "Бакинское нефтяное общество". В 1877г. было завершено строительство первого в России нефтепровода между промыслами Сабунчи (поселок в Баку) и заводами Черного города. А к 1890г. в бакинском нефтяном районе было проложено 25 нефтепроводных линий длиной около 286км, по которым перекачивалось до 1,5млн пудов нефти в сутки с промыслов на заводы.

Здесь необходимо отметить о талантливом инженере, члене Императорского Русского технического общества (РТО) В.Г.Шухове, который являлся основным руководителем строительства бакинского нефтепровода Балаханы–Черный город, а позже и автором проекта транскавказского Баку–Батумского нефтепровода. Строительство этого нефтепровода, о необходимости которого в то время шли ожесточенные дебаты, заняло 10 лет. Впоследствии, этот уникальный нефтепровод оказал неоценимую помощь в борьбе с американской нефтяной политикой, открыв

широкую дорогу российской нефти на мировой рынок. Еще в апреле 1897г., в канун начала основных строительных работ, глава банкирского дома, один из первых финансистов нефтепровода, Альфонс Ротшильд писал в С.–Петербург: "У меня есть все основания надеяться, что дело, которое мы желаем предпринять, даст прибыль на вложенные в него капиталы и что оно будет способствовать промышленному и коммерческому развитию страны" (Полонский Л.А.,1998). Создание же наливных судов для перевозки нефти и нефтепродуктов оказало существенное влияние на развитие Каспийского флота, открыв тем самым новую эру в нефтяном деле.

Впервые в мире нефтеналивное судно "Зороастр" было выстроено Л.Нобелем в 1877г. в шведском городе Мотала. Любопытно происхождение названия этого судна: как считают Г.Шюкк и О. де Руддер, Людвиг серьезно ин-

тересовался зороастрийской философией, представление о поисках чистоты и святости в которой чем-то напоминало ему процедуру очистки нефти. Видимо, немаловажным фактором являлась и географическая близость к Каспию стран: Иран, Туркмения, где существовал зороастризм (Орландо де Руддер,1997).

Впоследствии, им была выстроена целая нефтеналивная флотилия, в которую входили суда: "Магомед", "Моисей", "Спиноза", "Дарвин", "Норденшельд", "Линней", "Будда" и др. Они были названы именами основателей религий и великих двигателей общечеловеческой мысли. Флот фирмы "бр. Нобель" состоял из 134 пароходов, общей емкостью 4,9млн футов и 212 парусных судов, общей емкостью в 3,8млн футов. Обладая таким флотом и более 2тыс. вагонов–цистерн фирма развозила нефть и нефтепродукты по бесчисленным резервуарам, построенным ею во



многих городах России – Нижний Новгород, Саратов, Царицын, Астрахань, Ярославль и др. ("Нефтяное дело", 1912, №20).

Позже, по водным магистралям России плавали суда, принадлежащие фирмам Г.З.Тагиева, А. Ротшильда, С.Шибяева, Ш.Асадуллаева, М.Нагиева и др. Например, торгово-транспортное общество "Мазут", созданное фирмой Ротшильда в 1898г. владело на Каспии 13 танкерами: "Биби-Эйбат", "Александр Колесников", "Николай" и др., а также пароходами "Вентюр", "Челекен" и др. К 1912г. данное общество представляло собой солидное нефтеэкспортное и торговое объединение. С 1880г. наливные суда из Батумского порта с апшеронским керосином отправлялись во многие страны мира.

В 80–90–е годы российская (бакинская) нефть свободно конкурирует с американской и даже вытесняет ее с европейских и азиатских рынков. Вывозимый из Баку керосин полностью обеспечивает запросы России и с 1883г. ввоз американского керосина в империю прекращается. С 1888г. взываемый с нефтепродуктов акциз составлял: 40коп. с пуда керосина и 30коп. с пуда осветительного масла. К концу же 1892г. акциз был повышен до 60 и 50 копеек с пуда соответственно. Сопоставление данных по добыче нефти в США и России показало,

что в 1859г. в США (Пенсильвания) добыча нефти составляла 82тыс. баррелей; в 1889г. – 14млн баррелей. А в России (Баку) в том же 1889г. было добыто 16,7млн баррелей нефти. В 1901г. бакинский нефтяной район давал 95% общеперской добычи нефти; в этот год добыча нефти в России распределялась следующим образом: 667,1млн пудов из Бакинской губернии и около 34,7млн пудов из Терской области.

Число рабочих, занятых на нефтяных промыслах Российской империи, возросло с 7тыс. в 1894г. до 27тыс. в 1904г., из которых 24,5тыс. трудились в Азербайджане (в бакинском нефтяном районе).

Здесь особо следует отметить, что русская нефтяная промышленность, вплоть до 1917г., исключительно была представлена азербайджанской (бакинской) нефтяной промышленностью, т.к. процент добычи остальных российских месторождений был ничтожным. К основным месторождениям Баку относились Балаханы, Сабунчи, Раманы, Биби-Эйбат и Сураханы ("Обзор бакинской нефтяной промышленности за 1915г.", Баку, 1916, т.2, с.235).

В 1899–1901гг. Баку, дав более половины всей мировой добычи нефти, вывел Россию на первое место, оставив позади такие



"нефтяные" страны как США, Аргентина, Перу и др. Бакинский керосин полностью вытеснил американский сначала с русских городов, а затем с зарубежных. В 1885г. в азиатские страны, взамен американского керосина, из Баку через Батум было доставлено 37млн галонов отечественного сырья. Только "Каспийско-Черноморским обществом" (Ротшильд) было вывезено из Баку через Батум 27млн 600тыс. пудов керосина. Немецкий историк Эйдель в книге "Отношение германских крупных банков к промышленности, в особенности металлургической" (изд. в Лейпциге, 1905г.) подчеркивал основную роль Ротшильда в добыче и утилизации нефти: "Керосиновый рынок мира и теперь еще поделен между двумя крупными финансовыми группами: американским "Керосиновым трестом" (Стандарт ойл) Рокфеллера и хозяевами русской бакинской нефти,

Ротшильдом и Нобелем".

Рост нефтяной промышленности Баку в конце 19в. поставил Россию в шеренгу передовых капиталистических стран мира. Немецкий проф. М.Неймайр отмечал: "...в 1873г. Россия заплатила за иностранные нефтяные продукты свыше 10,5млн руб., а в 1890г. получила за вывезенную нефть и ее продукты более 27,5млн руб." (Неймайр М.,1898). Для организации и координации деятельности российских предпринимателей служили съезды бакинских нефтепромышленников, учрежденные в 1884г. Основной целью съездов считалась "возможность нефтепромышленников выражать перед правительством свои нужды, стремления и желания" ("Нефтяное дело", 1906, №22).

Съезд представлял собой объединение капиталов нефтяных фирм, в котором каждая фирма имела определенную долю голосов. К примеру: на 33 съезде нефтепромышленников в 1914г. крупнейшие фирмы имели 111 голосов: "бр. Нобель" – 18; "Шелл" – 34 и генеральная корпорация "Ойл" – 59. (Тр. 35 экстренного съезда нефтепромышленников в Баку 10 июня 1916г. Баку, 1916). Представители нефтяных магнатов использовали Совет съезда для взаимодействия с различными государственными учреждениями, для налаживания тесных связей с госу-

дарственным аппаратом, для участия в межведомственных совещаниях, комиссиях, т.е. для защиты перед правительством интересов своих фирм.

Российские нефтепромышленники в поисках новых мировых рынков сбыта, а также для ослабления наступающего нефтяного кризиса активно участвовали в крупнейших международных выставках. Особенно преуспели в этом Л.Э.Нобель и В.И.Рагозин. Их экспонаты нефтяных продуктов с бакинских заводов, показанные на всемирных выставках в Париже (1878г.), Брюсселе (1880г.) и Лондоне (1881г.) получили наивысшие оценки экспертов.

Товары фирмы "бр. Нобель" получили в Москве (1882г.) на Всероссийской художественно-промышленной выставке высшую награду – право изображения Государственного Герба на рекламе и вывеске. Когда Людвиг Нобель скончался (31 марта 1888г.) о его смерти сообщили все крупные газеты мира, в которых отмечалось, что хотя "Л.Нобель и числился шведским подданным, но всю жизнь провел в России и посвятил ей всю замечательную энергию и выдающиеся умственные способности" (Научн. изд-во биографической международн. энциклопедии "Гуманистика", С.-Петербург, 1998).

Инженер-технолог, член Посто-

янной Комиссии по техническому образованию при Императорском РГО М.Н.Триполитов на торжественном собрании в память о Л.Нобеле в 1889г. отметил, что "Нобель не был русским, но мы гордимся им!" ("Гуманистика", 1998). Людвиг Нобель прожил в России 46 лет и был похоронен в С.-Петербурге на Смоленском лютеранском кладбище вместе со своим сыном Карлом.

Особо следует отметить и о В.И.Рагозине, исследовавшем в 1875г. – впервые в истории мировой нефтяной промышленности смазочные масла и устроившего для этой цели первые заводы в Балахне (Нижегородская губерния) и в Константинове (около Ярославля). В 1878г. вывезенные им за границу смазочные масла из бакинской нефти прочно завоевывают мировой рынок.

Азербайджанская нефть в качестве сырья для производства смазочных масел, сыграла важную роль в экономике России и торговле за рубежом. Масляные заводы Рагозина на Волге; Нобеля, Тагиева, Шибаяева, Нагиева и др. в Баку; Фролова, Ролса и Петухова в С.-Петербурге получали смазочные масла из бакинских нефтей, которые успешно вытесняли американские смазочные масла в Англии, во Франции, Бельгии, Голландии, Норвегии, Дании и других странах Европы.

Уже к началу 90-х гг. 19в. мощность нефтяных заводов России позволяла полностью удовлетворять потребность империи в смазочных маслах высокого качества ("Обзор бакинской нефт. промышл. за 1892г., Баку, 1893, с.105). Нефтепродукты, получаемые на заводах Баку и в других регионах Кавказа, а также основное количество сырой непереработанной нефти, вывозились из Баку четырьмя путями: по Каспию, по Закавказской и Владикавказской (Баку-Петровск) железным дорогам и очень незначительное количество – гужем. Так, в 1904г. весь вывоз нефти и нефтепродуктов составлял около 492,1млн пудов.

Так как в 90-е гг. бакинская нефть становится основным грузом для волжского флота, происходит его ускоренное развитие, характерной особенностью которого является строительство на Волге большого количества барж для перевозки нефтяных

продуктов. Причем основу флота составляли деревянные баржи (около 94% на 1900г.), которые транспортировались по Волге с помощью буксирных пароходов, число которых достигало 1261 и составляло 52% всего речного парового флота Европейской части России.

В этот период фирма "бр. Нобель" подняла вопрос об обязательной замене деревянных нефтеналивных барж – железными, которые были намного практичнее (не давали утечки нефтепродукта) и долговечнее деревянных. Однако они стоили очень дорого и были доступны только крупным фирмам; к концу 19в. ими владели фирмы "бр. Нобель", Ротшильда, Тагиева, "Кавказ и Меркурий", Асадуллаева и др. Поэтому, эти фирмы обладали и значительным количеством нефтяного топлива, перевозимого на внутренние рынки России. К примеру: только фирма "бр. Нобель" поставляла в Россию до

80млн пудов (Самедов В.А., 1988).

Образование и развитие Каспийского и Волжского флотов к концу 19в. имело огромное значение для доставки нефтяного топлива из Баку в крупные российские города, а также способствовало росту судостроительной и судоремонтной промышленности Поволжья. Т.к. Волга протекала через 9 губерний империи, а при помощи притоков связывала еще 12 густонаселенных губерний, то становится ясно, каково было значение волжского пути в водном транспорте России.

Ускоренное развитие российского (бакинского) нефтяного дела обуславливалось, в основном, значительным притоком в него иностранного капитала, который с начала 20в. стремительно проникал в нефтяную промышленность России. Причем, проникновение происходило с одновременным оттеснением русских и бакинских предпринимателей не только от нефтедобывающей промышленности, но и от торговли нефтепродуктами. Полным ходом шла монополизация российской нефтяной промышленности. Достаточно отметить, что к концу 19в. фирмы "бр. Нобель" и Ротшильда сосредоточили в своих руках до 70% всей нефтяной торговли в России.

Богатство нефтяных залежей, дешевая рабочая сила и, естественно, огромные прибыли, кото-



рые приносило промышленникам нефтяное дело, ускоряли приток иностранной валюты в русскую нефтяную промышленность. Этому способствовало и известное, датированное еще 1 мая 1880г., постановление Особого совещания по вопросу о допустимости иностранцев к нефтяному промыслу в пределах бакинского района (в постановлении прямо указывались льготы для иностранных обществ). Прочно укрепив позиции в бакинском нефтяном районе иностранные фирмы старались контролировать разработки и в других нефтяных районах Российской империи: в Грозненском, на Северном Кавказе, на островах Каспия (Челекен), в Средней Азии (Фергана), в Урало-Эмбенском районе и т.д. К примеру: сравнительно слабые предприятия "Русский стандарт" и "Московское нефтепромышленное общество" под мощной опекой Ротшильда эффективно проводили разведку и освоение нефтяных месторождений в Грозном, в Кубанской области и в Майкопе.

Как считает Полонский Л.А., северо-кавказский край, до этого чисто сельскохозяйственный, деятельностью крупных фирм, в основном, "Каспийско-Черноморского общества" и "бр. Нобель" становился и нефтепромышленным краем.

К началу Первой мировой войны в российской (бакинской) неф-

тяной промышленности доминировали четыре крупнейших объединения: фирма "бр. Нобель", англо-голландский трест "Ройал Датч Шелл", русская генеральная нефтяная корпорация "Ойл" и финансовое нефтяное товарищество "Нефть". В период войны наметился рост концентрации производства, с последующим усилением роли крупных фирм в нефтяной промышленности. Такие фирмы, как "бр. Нобель", "Каспийско-Черноморское общество", "Бакинское нефтяное общество", русское товарищество "Нефть" и др. в 1916г. обладали до 40% добываемой нефти.

Иностранный капитал, вложенный в бакинское нефтяное дело, к 1917г. распределялся так: английский – 49млн., французский – 46млн., немецкий – 12млн. и голландский – 4млн., в сумме составляя 111млн. рублей ("Нефтяное дело", 1899, №7).

После Октябрьской революции 1917г. будет издан декрет Совнаркома РСФСР о национализации всей нефтяной промышленности Российской империи ..

В заключении, необходимо отметить огромную заслугу ученых-химиков и инженеров, особенно членов Императорского РТО (Д.И.Менделеева, К.И.Лисенко,



В.В.Марковникова, Ф.Ф.Бельштейна, Н.Д.Зелинского, Г.Б.Абих, Л.Г.Гурвич, К.В.Харичкова, В.Г. Шухова, С.К.Квитко, А.А.Летнего, Н.И.Воскобойникова, О.К. Ленц, С.Г.Симонович, А.И.Сорокина, Г.Е.Воларович, Л.Ф.Баневич, Д.Б.Голубятникова и др.), сыгравших неоценимую роль в деле развития нефтяного дела дореволюционной России и в частности, Азербайджана. Азербайджанские ученые (М.М.Ханларов, М.Г.Гаджинский, А.Мирзоев, И.Рзаев, Ф.Рустамбеков, С.Ганбаров, И.Амиров и др.), получившие высшее образование в университетах Европы и России, работали в Бакинском отделении РТО, способствуя ускоренному развитию химических и технических наук в Азербайджане.

В материале использовались фотографии из книги Ч.А. Султанова "Большая нефть Азербайджана"

International-Legal Status of Caspian Sea in its historical development

INTRODUCTION

Caspian Sea is one of phenomenal water basins on our planet. It is long time as its life and mineral recourses are the economic fundamentals of people and states located on its coast. The transport opportunities of the Caspian Sea, unique tourist and resort centres, and mainly the Caspian oil and gas fields, reserves of which, in experts' opinion, already exceed recourses of Persian Gulf, turned it into priority No. 1 in foreign and internal policy of littoral states, especially of the Republic of Azerbaijan. These aspects result in attention attached by the entire world - scientific, policies, the leaders of a business world - to Caspian Sea and the Caspian Basin in the 1990s.

It is known that before breakdown of the Soviet Union in the end-1991, Caspian Sea had periodically been owned by the USSR and Iran. However, it was the Soviet Union owning the recourses of Caspian Sea as a whole.

The post-Soviet period has spawned a new situation around Caspian Sea, which was caused by the fact that the number of independent littoral countries increased from two to five (Azerbaijan, Iran, Kazakhstan, Russia and Turkmenistan). Even in the Soviet Era Caspian Sea had not a few political, environmental, hydrologic and other problems. However, since 1991 these problems have become critical because new littoral states under just formed conditions did not make any effort in terms of cooperation due to their own interests, but they tried to define their rights and benefits. The Caspian states wallowed in mutual-grievances. The most dramatic thing is that they could not move towards setting real integration of the

parties as regards to both the Caspian Basin and settlement of the problems outside but with participation of the coastal states.

A problem of determination of the international-legal status of Caspian Sea is the key problem solution of which may affect further cooperation of the Caspian states in terms of skilful and rational utilization of the Caspian recourses. It should be noted that in the 60-80s that subject was not around. The number of those who were involved in studying the Caspian problem has increased after the breakdown of the USSR and oil boom in the region. However, many studies rather look like a top of iceberg because the problems of Caspian Sea, especially those relevant to its legal status, have very complicated properties in terms of theoretical and practical basis.

In our opinion the negotiating process on establishment of the international legal status of Caspian Sea, first of all, is instituted by an extent of theoretical researches and how well it snaps together with the international law practices.

By joining together the scientific and practical knowledge we can answer the question: what is Caspian Sea and what is its international-legal status?

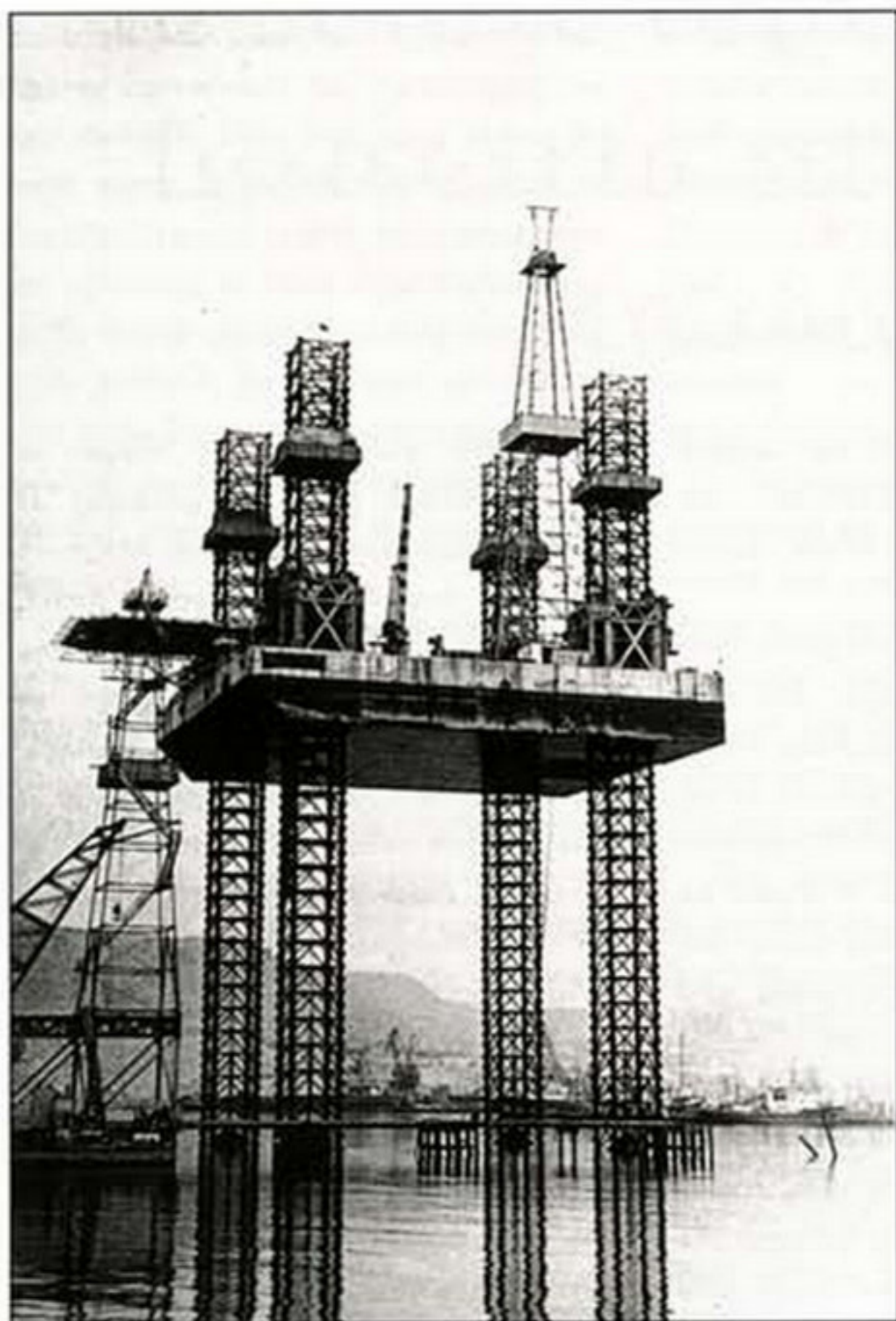
1. HISTORY OF CASPIAN SEA AS AN ISSUE OF INTERSTATE LEGAL RELATIONS

In retrospective review the geopolitical description of Caspian Sea is rooted in the depth of thousand years. According to available papers it becomes clear that Caspian Sea was studied and described by scientists and travellers lived in antique times. Some of them reckoned that Caspian Sea had been connected with

Black Sea. The legendary heroes of ancient Greek myths (Argonauts) as though had travelled from Black to Caspian Sea through Manich Strait. According to studies performed by the scientists and geographers such as Hegatey Miletskiy, Herodotus, Aristotle, Erastofen and others Caspian Sea is described as a closed basin or as a bay of an ocean. Starbon describes it as a basin extended along a parallel of latitude from West to East.

In different times Caspian Sea had up to forty various names, they were given to the sea in accordance with either ethnical names of people living on its coasts, (by the way, present name of the sea was given due to tribes of Caspians who in the old days lived on the western coast of the sea), or based on names of cities, provinces or countries located in its littoral zone. For instance, Caspian Sea was called the Baku Sea because of the name of the largest port, the Girkan Sea - in accordance with a littoral state known as Girkaniya, the Abeskun Sea - according to a coastal province of Abeskun, the Hazar Sea - in accordance with people named Hazars who lived in its north-west coast. The Russians called Caspian Sea as the Hvalinsk Sea according to people who lived in the mouth of Volga River. In their turn, Iranian called it Darya-e Kazar (the Hazar Sea), Darya-e Mazandaran (the Mazandaran Sea) or Darya-e Komal (North Sea), thereby, taking into account coastal historical zones where ancient Iranian nationalities used to reside or assuming the geographical location of the sea in the country.

The propagation of Islam and extension of the Arabian caliphate resulted in the fact that Caspian Sea and its inshore area



attracted a special attention of the Arabian conquerors and scientists, as well. Therefore, not a few Arabian sources dated the 8th-11th centuries were dedicated to Caspian Sea. In the documents this sea is called Khorezm, Djurdzhan, Tabaristan, Sea of Al Dailem. Such names as al-Bab va-l-Abvab (Derbent), al-Hazar, al-Hazariya and so on have also been used.

Development and seizure of the Caspian territories started long before Christianity appeared in Russia and Islam did in the south of Caspian Sea. However, judging by available information it is known that the southern part of Caspian Sea was conquered in 760-761 by Abbasids who could not force out owners of the Zoroastrian principalities before the 11th century. Virtually, up to 1722 the Persian influence on processes in Caspian Sea had not been subjected to any changes. So, the Safavids Dynasty (1501-1722) attached a great impor-

tance to the region, including Caspian Sea. The Safavids could successfully propagate Schism amid the population of the southern portion of the Caspian region, and therefore, strengthened their power. The merchant marine was actively developed and later on the Genesee and then British tradespeople used it.

However, not only Persia was interested in the region.

The Russians were familiar with the Caspian Basin from ancient times. So, according to Imam Abul-Hasan Ali-Masudi, a famous historian of the East who lived and worked in the

end of the 9th century, the first Russians came to the Caspian region approximately in 880; in that period they conquered Abeskun Island.

Judging by what an Iranian historian Ibn-Isfendiyar wrote, similar action had been committed in 909.

The most famous Russian campaign to Caspian Sea took place in 913 under the leadership of Grand Duke Igor when 50,000 of his guys on 500 ships advanced to Caspian Sea. The history knows one more Russian campaign to Caspian Sea with support of 72 ships. It occurred in 1175 not longer before the Mongol-Tatarian intervention to the regions adjacent to Caspian Sea.

The invasions of the Mongol-Tatarian conqueror in the early 18th century when not only Caspian states but also lower portion of Volga River were seized, the Russian campaigns to the region stopped for a long time. Only three centuries later, in the middle 16th century after merger

of some Russian principedoms around the Moscow State, the Russian again strived for taking the Volga and Caspian basins under the control.

With arrival of the Romanov dynasty to the power in Russia and gradual centralization of the regime on the Moscow throne, the interest to Caspian Sea and territories adjacent to it started to grow. Such scientists as Viken Shiteryan (France and Roman Yakimchuk (Belgium) note that the whole western portion of the Caspian region beginning from the Caucasian mountain ridge on the west to the mountain range of Elbrus in Iran on the East, became a zone of special attention from the Russian side. Virtually, Russia opened the way to this southern sea in 1554 when Ivan IV (Grozniy) first seized Kazan in 1552 and then in 1556 destroyed the Astrakhan khanate and thus foreordained further territorial expansion of the Caspian basin.

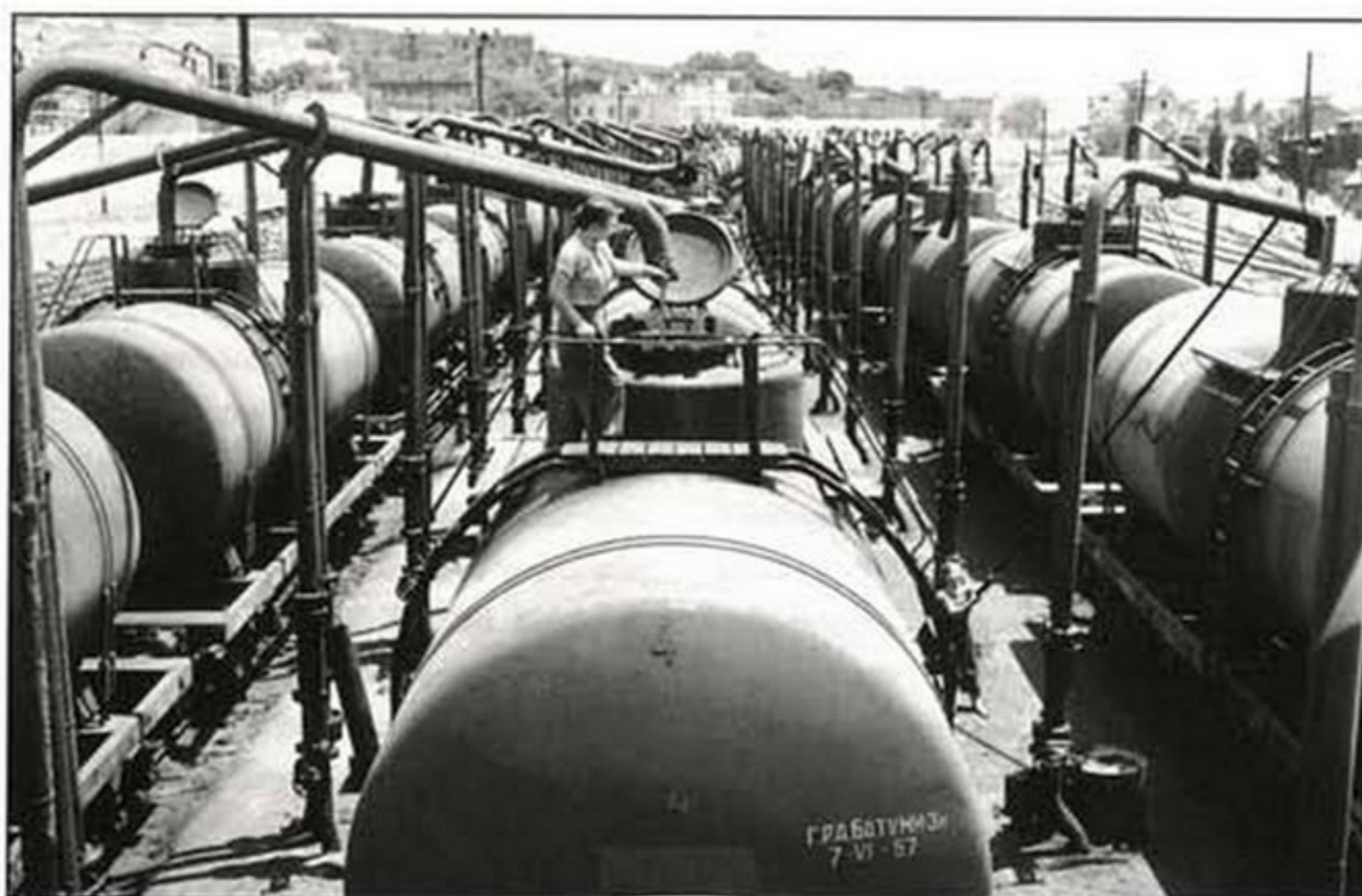
The first Russian warship named "Orel" and meant for campaign to Caspian Sea was built on November 14, 1667 by decree of Tsar Alexey Mikhaylovich.

The Cossack detachment of Stepan Razin played the master in Caspian Sea in the end-60s of the 18th century. Using the boats it made the plundering raids on such Persian cities as Resht, Farakhabad, Astrabad, etc., situated on the southern coast of Caspian Sea.

In spring of 1669 Stepan Razin's fleet battled near Svinnoy island in Caspian Sea (to the south of Baku) against the Persian fleet consisting of 70 ships, and defeated it that was regarded by historians as one of the biggest Russian victory in Caspian Sea.

The predatory aggressions of Stepan Razin's Cossacks against the Caspian states and especially in 1668 against Mazardan became a notification about total occupation of the sea by Russia.

In the beginning of the 18th century Caspian Sea was reconquered from Persians as a result of famous Peter I's Persian Campaign (1722-1723). For the period, the political and economic impor-



tance of Caspian Sea has been widely explained: it was considered as an important strategic way to the countries of Middle Asia and India.

"Have realized on existence of ancient Uzboy's river-bed Peter I planned to turn Amy-Darya River to its previous direction, and reckoned to obtain a water way to India", K.K.Gul states.

Peter I has justified the idea on necessity of taking a control over the whole Caspian Sea and territories adjacent to it, having pointed out that a way to "the warm waters" should be laid through controlling the entire region.

In November 1722 Peter I published Decree on Building a military port in Astrakhan. It was the Decree, in our opinion, which laid a legal basis upon the war expansion of Caspian Sea. In 1723, after the Russian troops seized Resht, a Persian port, Persia admitted defeat. Having let Russia own Derbent, Baku, as well as, the Gilyan, Mazenderan and Astrabad provinces in accordance with the St. Petersburg Treaty of September 12, 1723, Persia actually acknowledged Russia's dominant position as regards to the navy right in Caspian Sea.

The idea of setting up the navy in Caspian Sea after Peter I's death was supported by "the terror of the universe" - Nadir Shah, an Iranian monarch who was originated from a Turk tribe called

Afshar. In opinion of A.Dovlyatshahi, he was striving for prevailing in the sea. With assistance of a British engineer John Elton a few warships were constructed including the first battle-cruiser, however, unexpected death killed this dream of the Iranian Shah.

In 1742 Nadir Shah launched first own warship on Caspian Sea, however, this step did not save Iran of losing a control over the sea. (The ship has later been destroyed by the Russians). As a whole, the apogee of the struggle for influence and right of possession in Caspian Sea and Caspian territories took place during the leadership of the Kadzhar dynasty (1779-1925). However, they were forced to periodically let Russia keep control over Caspian Sea.

In spite of the fact that the Resht Treaty between the Russian and Persian Emperies on Cooperation (especially in the commercial) was concluded on January 21, 1732 and replaced the Treaty of 1723, nevertheless, the Russian desire to be the only owner of Caspian Sea did not diminish. That is demonstrated by further advance of the Russian troops towards the south.

Makhachkala was captured in 1784, Derbent was seized in 1796 and Baku was occupied in 1806. In 1828 whole northern Azerbaijan (a part of it was conquered by Russia in 1813 due to what the

Gulyustan Treaty of 1813 was concluded) became a part of the Russian Imperia. It was legally consolidated in the Turkmenchay Treaty of 1828. Turkmenistan was occupied in the late 19th century, an Iranian port Enzeli was conquered in 1920. By the end of the Second World War Northern Iran was controlled by the Soviet Army. However, the Soviet troops could not keep fast the Northern Iran (or Southern Azerbaijan), including the port of Enzeli. It was a support of Great Britain and the USA that led to the fact that the Russian advance towards the south, "warm waters" in the region has been virtually stopped.

So, in the early 19th century Russia, Great Britain, France and Germany tried to gain a foothold in the Caspian region by all means. Iran was forced to avoid taking sides of those countries. So, in 1801 an agreement was concluded between Persia and Great Britain in accordance with which Great Britain promised military support in the event of war conflict. In fact, the agreement urged the ruling circuits of Iran on sharpening relations with Russia and unleashing war against it (clause 4). However, when the Iranian Shah in 1805 after a number of serious defeats in the war insisted on giving him the support stipulated by the agreement, in return for that Great Britain demanded to hold all moorages of Caspian Sea, permission for constructing a fortress in Bushir and have Khark island at own disposal.

Great Britain was emphatically searching for the ways and opportunities of strengthening in the northern regions of Iran. Only this explains the fact of concluding new British-Iranian agreements in 1809, 1812 and 1814.

Conclusion

The international-legal status of Caspian Sea started formation in the period when the confrontation process between Russia and Persia, as well as, Russia and Great Britain for possession of

the Caspian territories, and Caspian Sea at one, could be observed. Due to the fact that by the beginning of the 18th century Russia and Iran has already become firmly established in the region and basin, but Great Britain was just striving for getting an access to the area through diplomacy, it should be acknowledged that the St. Petersburg (1723) and Resht (1732) Treaties laid a foundation under the status of Caspian Sea.

b) Negotiating Practice in the 17th - 19th centuries.

The Resht Treaty of 1732 set a right of the Russian property on some territories yielded by Persia, regulated the freedom of trade and navigation in Caspian Sea, as well as, Araks and Kura rivers. The Treaty, as opposite to the Treaty of 1923, stipulated only a few rights for Persia (the right of navigation), but in that way it just blunted Persia's vigilance because almost a century after a war lasted 9 years it again lost control over a significant part of the Southern Caucasus. Russia allowed Persia and its merchant marine to use the right to float in Caspian Sea and moor to its ports. As to the navy, like it was during the war, in the peace situation only Russian ships could float in Caspian Sea. In other words, in accordance with the Treaty only warships of the Russian

Imperia could be in the defined area of water of Caspian Sea.

Further movement of the Russian Imperia towards the South and hitting Persia in the war of 1928 led to loosing the control over Caspian Sea. Following the Gulystan Treaty of October 12, 1813 the Turkmenchay Treaty of February 22, 1828 by its 8th clause acknowledged the rights for merchant marine by the both states but prohibited Persia to keep the navy in Caspian Sea. These Treaties have defined the first elements of the legal status of Caspian Sea: attributes and right for the navigation. They were in force till 1921, i.e. up to concluding the Russian-Persian Treaty on Friendship.

Present Iranian authors consider the 18th - 19th centuries as a period of the Russian expansions into the Caspian basin and towards the south of Iran. However, the Russian scientists hold another opinions. For instance, Yu.G.Barsegov reckons that the mentioned agreements became "large landmark in the history of establishing international-legal status for Caspian Sea ..., confirming the freedom of floating mercantile marine and setting an exclusive right of Russia to have navy". It is hard to dispute this conclusion due to its being paradoxical.

The first scientific information containing

comments of separate regulations of the Russian-Persian treaties dated 1813 and 1828, including those concerning Caspian Sea, appeared by the end of the 19th century.

Fedor Martens, a famous Russian lawyer and diplomat, was one of those who first described Caspian Sea from the international law point of view. In particular, he wrote: "As opposite to the open seas, the seas which are not only surrounded by the territories of the same state, but also not linked to an ocean should be considered from another standpoint. These are the closed seas: they are under control and power of a state within which they are situated.

On this basis ... Caspian Sea is also closed, although, it washes the coasts belonging to Russia and Persia, however, it should be considered as a Russian sea".

L.A.Kamarovskiy and V.A.Ulyanitskiy have backed similar positions. "As opposite to those open sea, the seas which are not directly linked to an ocean, however, judging by their properties they can be named seas but not lakes are considered closed or internal. Such ... is Caspian Sea owned by Russia".

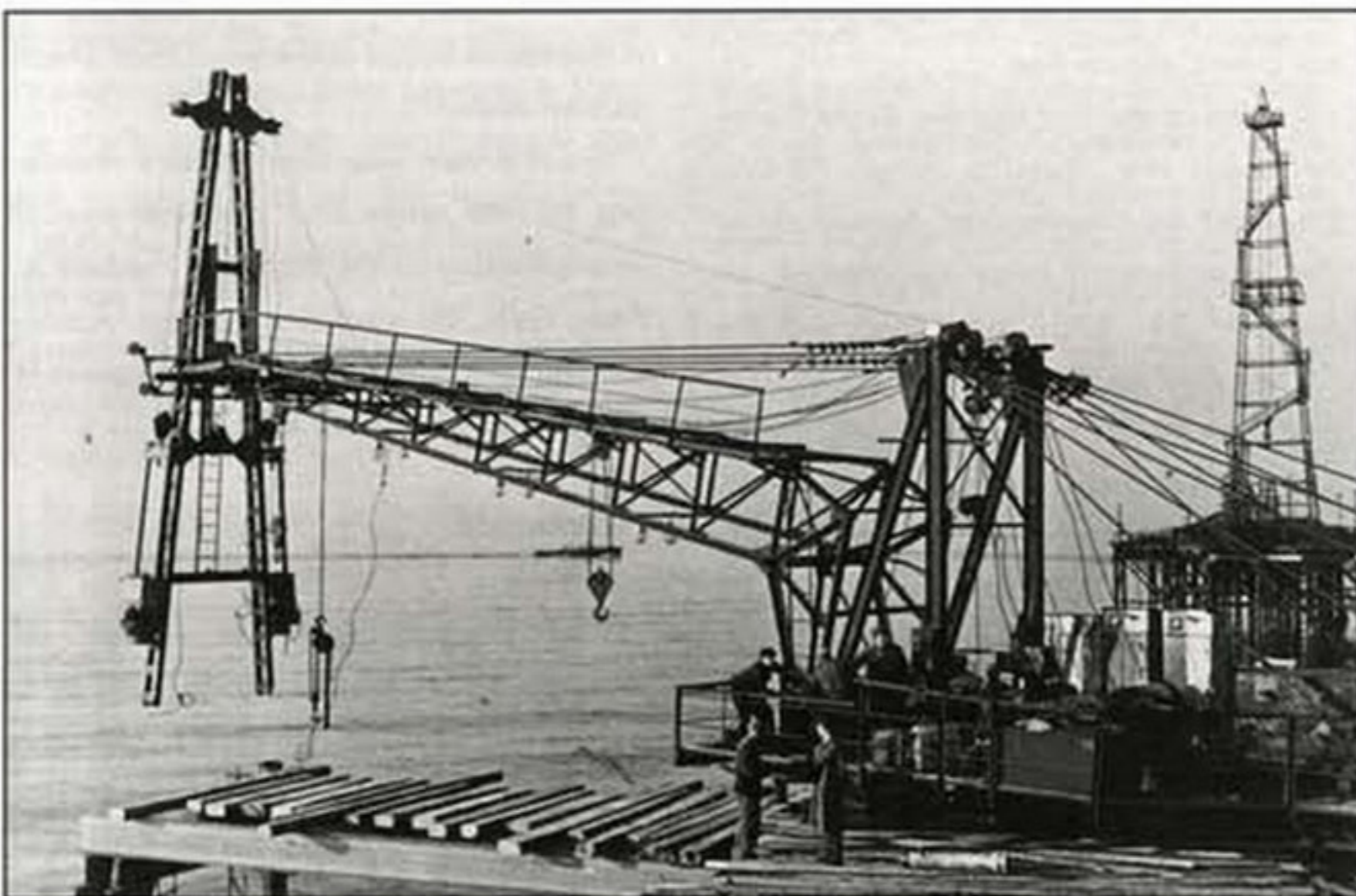
Conclusion

Despite availability of a number of scientific studies and some Russian-Persian legal negotiating practice of the 18th - 19th centuries, the international-legal status did not take a legal shape as a whole to 1921, although some components could already be found. Having become a subject of the interstate legal relationship Caspian Sea at once turned into a victim of the colonial policy and occupation approach under which only one country - Russia - established a right to own it on a sole basis.

2. THE SOVIET-IRANIAN PRACTICE

a) The Russian-Persian Treaty on Friendship and Cooperation issued in 1921

The Treaty is mentioned in articles and



speeches many times as a basis legal source for the Caspian status. And bilateral relations between these countries are not the only aspect of the issue. There is an opinion firmly established in science about what the Treaty has defined the foundation for foreign policy of newly established Soviet Communist regime as a result of the October revolution in 1917. On the other hand, the Treaty defined new guiding line for Shah and the Islamic regimes in Iran in the 20th century. Teheran having agreed with unofficial Russian control over Iran and Caspian Sea, has got a phantom right and guarantee of stable world with Russia and assistance in case other countries' aggression against Iran. As the matter of fact Iran consented to loose territory, possession and influence sphere in return for a warranty of existence within the borders and shape in which it had been for the whole 20th century. That is why Iran behaved so unequally and unstably with Great Britain, and then with Germany and the USA, which wished to release Iran from the Soviet pressure and re-subdue it to themselves. Over the years Iran has trusted nobody, but for all that preferred to deal with the northern neighbour in the territorial priority issues. According to an Iranian scientist B.H.Parvizpour, the Treaty of 1921 aided Iran to vary between the Soviet Union

and the West when solving the problems of the foreign policy.

Unfortunately, in the historical, political and legal literature one can find a surface analysis and interpretation of the clauses of the Treaty of 1921. It seems to be that many scientists even do not realise that through this Treaty the Soviet state and Persia (officially named Iran after the 30s) ignored the political and economic interests of other countries and agreed on sharing the sphere of influence, including in the Caspian basin. In fact they established a closed, inaccessible for others and colonial in essence (Iran has voluntarily accepted the status discriminated party) status of Caspian Sea. At the present, various legal institutions and politicians of the world are trying to unravel the set of contradictions, however, the problem is still difficult.

That is why today, when new Caspian states (Azerbaijan, Kazakhstan and Turkmenistan), as well as, non-Caspian, but interested in this region countries decisively stated on formal and archaic character of the Treaty of 1921, the Russian Federation as a successor of the Soviet Union and Islamic Republic of Iran as successor of Persia jointly protect this Treaty without revealing the essence of their geopolitical cooperation in the beginning of this century.

b) Prehistory of signing the Treaty of 1921

An interest of the Western European countries to the Caspian Sea significantly rose by the end of the 19th century due to discovering big oil in Baku. According to correct statement of R.Yakimchuk, the politically unstable basin was in the centre of the European attention. In the early-70s of last century Russia, which had inexhaustible recourses, was still dependant on the West. That is why coming of Nobel brothers, Rothschild and others representative of large-scale western capital to the Caspian region, in particular, to the Baku oil fields was called for by it and justified. The western entrepreneurs could transport the Baku oil (at that time almost 50% of the world oil production) through a few directions - to Astrakhan, by constructed railroad on the Baku to Tiflis route, through port of Batumi to Switzerland (port of Sen Gotar), Genuia and to other large Mediterranean ports. The First World War resulted in weakening of the tsarist Russia and strengthening the role of the West's influence on the national remote areas of the imperia and denoted a rise in the national liberation movement. In such the situation on May 28, 1918 the Azerbaijan Democratic Republic (ADR) was declared. As an independent country it suited the West more as if it had been a Russian remote area. In turn, Russia tried to emboss leading western powers and their companies from the Caspian oil patches. When in 1895 the largest of them ("Standard Oil", "Rothschild" and "Nobel Brothers Petroleum Production Co") made an attempt to establish an association in order to catch control over the Baku oil fields, it was strongly counteracted by Russia. At that moment the first oil pipeline on the Baku to Batumi route was laid. Although in 1907 within the framework of the St. Petersburg Convention on Persia, Afghanistan and Tibet of August 31, 1907 the tsarist Russia and Great Britain could agree on sharing sphere of





influence in a vast Asian region, interests of the West in the Caspian basin and areas surrounding it have not been met. The fact of capturing Baku by the British troops on August 16, 1918 completely confirms rightness of mentioned point of view. Right after the occupation of Baku two companies "Royal Dutch Shell" and "Standard Oil" stated on their intention of starting the development of energy resources of Caspian Sea and even attempts were made to attach judicial feature to it.

A Soviet scientist R.A.Tuzmukhamedov has described peculiarities of protecting the western capital by the troops of the Great Britain. In his opinion, a position of leadership of the Azerbaijan Democratic Republic refraining from expansion from the north has mainly contributed to the patronage. He notes that by October 1918 "the British ships had been unified with the White Guards' ships and Central Caspian fleet ... Englishmen completely took the fleet under the control ... in Caspian Sea".

At that time the government of the democratic Azerbaijan actively supported mentioned policy, relying on military support from the West. However, the western allies passed Azerbaijan over - due to either inability to agree with Russia or military-political problems and own interests. In essence, the West yielded

Azerbaijan to the Soviet Russia.

This historical fact is referenced by Yu.G.Barsegov, however, from a position of protecting the Russian interests. He states: "when defining own relation to future status of Caspian Sea Russia should take into account the factor of political and military security".

In his opinion, presence of Russia in Caucasus and Trans-Caucasus was of great importance as it could make Russia a great power. "A front of military and political confrontation of the European great powers that could be observed along Russia's western borders at all times spread over southern wing and covered Black Sea, Caucasus and Trans-Caucasus. Presently ongoing bypass of Russia by NATO from the southern wing - through Turkey and Azerbaijan is a continuation of a historical geopolitical tendency. The first conclusion is made about what during the both World Wars and October 1917 the western countries used pan Turkism to emboss Russia from this region, and correspondingly from the Caspian basin. However, in his opinion, a danger of taking Turkish-speaking regions from Russia was counteracted. Then one more deduction follows: "Present international-legal status of Caspian Sea excluding penetration of hostile states, provided security to both Caspian countries - the USSR and Iran -

potential objects for aggressive pan Turkism".

By summarizing his considerations of the moment he would formulate the third conclusion: "development in the Caspian region after collapse of the USSR is very identical to the events taken place after the first cataclysm connected with the October revolution in 1917 and collapse of the Russian imperia".

The first effective measures for strengthening the new regime in the region were undertaken after the year 1917. Before signing the Treaty of 1921 an appeal had been made on June 26, 1919 by the Soviet Union to the Persian people and government.

Shortly after that similar appeal of RSFSR's NKID was passed on August 30, 1919 for attention of the Persian workers and farmers.

As it is known, in April 1920 the 11th Red Army again returned to Azerbaijan under the flag of Russia. On the heels of that it got a move on consolidating the unity with Persia. The parties agreed on what under no pretence a foreigner can enter the Caspian basin and its surrounding territories. The corresponding clauses of the Treaty of 1921 (No. 6 and 7) are indicating of above said. In return for that Iran got guarantee that it would not be occupied by Russia. May be, due to the Treaty the Russian troops which have been in Iran during the Second World War left South Azerbaijan and did not seize any other part of Iran.

c) Contents of the Treaty of 1921

So, on February 26, 1921 the Soviet Russia and Persia concluded Treaty on Friendship and Cooperation. First of all, the 1st clause of the Treaty declared that all agreements, concessions infringing upon the rights of the Iranian population and concluded between former tsarist government and Persia should become invalid. An equity principle was set by the Treaty as a foundation for bilateral relations between the both countries.

The parties have coordinated a right to respect the Russian-Persian borders set by Conciliatory Commission of 1881 (clause 3), but without delimiting borders in the Caspian basin. As per clause 8, the agreement of 1921 has cancelled consular jurisdiction, and thus Russia refused of economic privileges obtained by means of military superiority, including the right on loans granted by the Persian Tsarist government in due course.

It is known that before the October revolution of 1917 the concession on fishing was owned by the Russian subjects. The Treaty of 1921 put a stop to such the situation and gave the right to the Iranian party on active participation in the fishing through additional understandings (clause 14).

A special attention in the agreement is attached to the navigation and problems of international security. So, as regards the navigation clause 11 identifies that Persia was given a right to have a fleet in Caspian Sea on the same basis as Russia had: "Both Negotiating Parties agree on equal enjoying the right of free floating in Caspian Sea under their own flags".

As to the problems of security provision for the Caspian states (Russia and Persia), corresponding instructions were incorporated into clauses 6 and 7. In particular, the 6th clause states a right of Russia to throw troops to Persia in the event if other countries try to turn the Persian territory into a base for crossing the borders and taking the field against Russia. The 7th clause develops an idea of not permitting other countries inside Caspian Sea. The statement says that "if a crew of the Persian fleet's ships contains citizens of other states who use their presence in the Persian fleet for dissocial purposes against Russia, the Russian Soviet Government has the right to demand from the Government of Persia to remove given detrimental elements".

And, at last, according to clause 3 Russia ceded Ashuradeh, an Iranian island, to Persia and, in accordance with clause 10 Russia let Persia have equip-



ment of the Port of Enzeli.

d) Other Soviet Iranian Treaties

For the purpose of further evolution of the 14th clause of the agreement of 1921, an Agreement on Development of the Fishing Recourses of the Southern Coast of Caspian Sea was concluded on October 1, 1927 between the USSR and Iran. In accordance with that agreement a joint Soviet-Iranian fishing company was established on the basis of concession agreement in order to develop biological recourses of the Iranian portion of Caspian Sea (behind conditional border Astara-Gasankuli) within 25 years.

By the way, it should be noted that after expiration of the concession period in 1953 Iran did not want to extend its term and at the same time the agreement became legally invalid.

The agreement did not contribute to development of the Caspian international-legal status, and became an intermediate, temporary agreement.

A mistaken opinion was formed in the foreign science of international law about what the international-legal status of Caspian Sea had not been established in the negotiating practice of the Soviet period. From our point of view, an inferior but defined status had however been set by the negotiating practice of the Soviet Era.

So, already the contents of the first official notes, which were exchanged by the governments of the USSR and Persia at port of Pekhlevi (October 1, 1927), underlined that Caspian Sea was the Soviet-Iranian sea, i.e. the parties considered it as a sea acceptable for the both parties. The negotiating practice of the 19th century considered it only as the Russian sea.

In accordance with clause No.16 of the Soviet-Iranian convention on settlement, trading and navigation issued in 1931 it was pointed out that only the ships owned by the coastal countries could float in the Caspian basin. In other words, the sea was closed for other states. The agreement of 1935 under the same title and Treaty on Trade and Navigation of 1940, as well as, notes, which have been exchanged by the parties when concluding last agreement, were also based on mentioned position. In particular, in letters on Caspian Sea dated March 25, 1940, which have been exchanged by the representative of the USSR and Iran on day of signing the Treaty of 1940 it was emphasized that "... Caspian Sea, which was considered by both Negotiating Parties as the Soviet-Iranian Sea, was of great importance for the Negotiating parties...".

By the way, the Treaty of 1940 borrowed and developed the principles pro-

nounced in the Treaty of 1921 and all following agreements, having stressing the fact that only ships belonging to two littoral states have the right to float in Caspian Sea and, that the foreign personnel operating on these ships and at navy ports should restrict its activity within the limits stated in the contracts. An innovation in the Treaty was the fact that a 10-mile sea zone named fishing zone (clause No.11) was stipulated in the Caspian Sea.

It should be noted that the establishment of the 10-mile national fishing zone introduced a new clause as regards the Caspian status defined by previous agreements. In essence, the national and international zones in Caspian Sea have been defined as a result of negotiations. The clause prejudices position of those who think that the Soviet-Iranian negotiating practice of the 30-40s defined the status of Caspian Sea as condominium.

Conclusions

However, the agreements of 1921-1940 did not define a specific status for Caspian Sea. On their basis it was hard to judge by what type of water basin did the parties agree their positions - sea or lake? Virtually the parties have legally determined the closeness factor for this basin, but not its location. Nothing is mentioned in the agreement on delimitation of its territorial waters and seabed.

It should be underlined that at that time the negotiating practice did not set a task of establishing precise status for the Caspian. It seems more likely that two coastal states preferred to establish "sui generis" (special status and regime meeting their military and political doctrines but are not easily understood by other countries) status for Caspian Sea

3. INTERNATIONAL LAW SCIENCE ON THE SOVIET-IRANIAN AGREEMENT PRACTICE AS REGARDS THE STATUS OF CASPIAN SEA

The international agreements conclud-

ed between the Soviet Union and Iran, despite radical change in circumstances and appearance of new political, economic and legal conditions are still being discussed in the science of international law of CIS (Commonwealth of Independent States), Iran and western countries in order to establish international-legal status of Caspian Sea.

In that regard those scientific positions concerning the negotiating practice of the Soviet Era can be categorized within three directions. The first one reflects opinion of the scientists who think that Caspian Sea in the Soviet period was considered as a closed, but not looped (or semi looped) sea.

Other direction constitutes a viewpoint of scientists who reckon that Caspian Sea is a joint property of coastal states.

Its last direction indicates a position of those who consider Caspian Sea as a boundary (international) lake.

A view on Caspian Sea as a closed sea was the most popular in former Soviet legal science. As it is known, this standpoint is based on the Russian doctrine phrased in the 19th century.

In particular, this approach is stated in "Navy Legal-Legal Reference Book" edited by V.A.Belli and issued in 1940. It is noted in the book that "Caspian Sea as a geographically closed and surrounded by two states - the USSR and Iran - is considered as the Soviet-Iranian sea".

In a textbook "International Right" issued in 1957 Caspian Sea is clearly defined as a closed sea. The fact that its waters are not linked to open water was laid as a basis.

In order to define international-legal status of Caspian Sea that point of view was stated in "Navy International-Legal Reference Book" edited by P:D.Baraboli and issued in 1966, although, one can find contradictory statements in it.

In L.A.Ivanashenko's opinion, one of authors of the reference book, in accordance with their legal status and navigation regime sea-lakes, which are internal national waters of coastal states within

the limits of their state frontiers, can be considered as closed seas. He considers Caspian Sea in their number.

V.D.Logunov proposed similar contradictory judgement in the same study. At the beginning he states that Caspian Sea is not linked to neither open sea nor ocean and, therefore, from the international law standpoint Caspian Sea should be considered as a closed sea. However, already on next page he supports completely new and, as it seems to us, right concept according to which "even not having a link to ocean Caspian Sea is a typical boundary lake situated between two states - the Soviet Union and Iran". To back this point of view V.D.Logunov notes that "common standards and codes as applied to an open sea, ships and crews floating in open sea space, as well as, researches and natural recourses fields of open sea, regulations on territorial waters should not cover Caspian Sea because they are not applied to the boundary lakes".

Having been under a direct influence of those concepts scientist F.S.Boytssov too acknowledged the fact that Caspian Sea, even being a closed sea, should be considered as the Soviet-Iranian Sea in accordance with the concluded agreements.

The official position of Iran in these issues was almost identical. That position was even incorporated into the Iranian national legislation about what V.Ya.Shestopalov states: "Although the law of April 12, 1959 (Law on Amendments to the Territorial Water Law) does not contain any specific clause. On the basis of analyses of earlier passed legislation and Iranian legal negotiating practice a conclusion should be made about what the law's status cannot cover the Caspian Basin which is considered as a closed sea. This obvious fact was acknowledged by the Iranian legislative practice as early as mid-50s and was reflected in a note to article 2 of law "On Continental Shelf" issued on July 19, 1955. That note says, "Regulations of the

international right in relation to closed seas can be applied to Caspian Sea".

A majority of those standpoints have been spoken out in the Soviet Era. The fact that a Russian scientist Yu.G.Barsegov in his monograph issued in the late 20th century, i.e. in the post-Soviet period, supported pastness position is of great surprise. "The attempts of managing Caspian Sea as a space limited in terms of international-legal status are out of any legal ground. It is not possible to realize that a whole sea is out of the international law control in the late 20th century. Besides basic logic, availability of the international-legal status of Caspian Sea can be confirmed on the basis of above stated normative documents (the Soviet-Iranian agreements concluded in the period of 1921 to 1940 are taken into account)", he stated. Then he is even more specific in his judgement: "Caspian Sea has a closed (from legal point of view) intracontinental sea status set by littoral states and acknowledged by the international community".

A recognition of Caspian Sea as a closed Soviet-Iranian sea can be found in a number of studies performed by other scientists.

As it has been earlier noted, the closed sea concept is originated from the middle centuries. Its author John Selden aimed at stipulating imperial claims of the Great Britain for vast open space of the World Ocean. In the 19th and 20th centuries this concept was put into practice by the Russian imperial policy, and then by its successor - the Soviet Union. By protecting the idea on turning Caspian Sea into the closed sea, Russia and then the USSR proceeded from not so much geographical or scientific and legal factors. It has rather been an official military doctrine of the great-power country, which did not wish to provide access into the vital zones to outsiders, particularly, developed western states competition with which it could successfully win in Caspian Sea as early as in the early 20th century. Then why so many famous scientists, including

those from Iran, in that period supported that mistaken position? There are a few versions.

First of all, ambiguous position and deductions of the geographical science, which were based on not only present situation of the lake, but also on conception came to us from the depth of centuries, resulted in above said. Academician K.K.Gul has neatly characterized their essence: "Caspian Sea is the greatest lake in the world. Thanks to the sizes and water salinity factor already in the ancient periods it had been named the sea".

Such the approach to the assessment of the geographical situation of Caspian Sea is not the only one. Afshin Danekar (Iran) also underlines this mistaken geographical feature. According to evidence of Nguyen Ngok Meen, it had been used to adduce to opinion on a necessity of considering large lakes as seas. This point of view was reflected in a decision of the US Supreme Court pronounced in 1893 as regards to "US vs. Rodgers" case.

Secondly, a desire of a number of scientist to adhere to the military strategy of own country when assessing military-political importance of the territories, water basin, etc. might have become a reason for erroneous interpretation of Caspian Sea. It is known that during the whole period of Bolsheviks' leadership

official Moscow based its judgement in that or other question on requirements of the defence and military interests of the country (which, by the way, have not always been scientifically supported by followers of foreign colleagues, as well). Those scientists adduced one argument as an extreme reason: establishment of the closed sea concept had been forced by the interests of the national security. "This does explain a broad recognition of the international right for the closed sea concept and its application for Black and Baltic Sea, which have strongly marked features of a closed sea, in the Soviet doctrine", S.V.Molodtsev emphasizes.

One of the authors of the Soviet option for the closed sea concept G.M.Melkov confirms that version. In his opinion, "before scoring the victory by the Soviet Union over fascism and establishment of a world socialistic system the closed sea concept had played a favourable role in international-legal security provision for the USSR, including, marine security...".

It is thought that these statements have a direct relation to the facts and reasons of considering Caspian Sea as a closed sea by a group of scientists including those from Iran.

As it is known, in the early-70s a new concept named "closed sea" (or "semi-closed sea") came into being, which then became a part of the UN Convention on





Marine Right of 1982 (Articles 122 and 123).

The major discrepancy between the studied terms consisted in that the UN member-states could ignore military-political essence of the term, having attached legal and economic structure to it. The Article No.122 of the US Convention on Marine Right of 1982 states: "...closed or semi-closed sea" means gulf, basin or sea surrounded by two or more states and linked with other sea or ocean through a narrow strait, or mainly through territorial states and exclusive economic zones of two or more littoral states".

If declaration of a specific water basin as closed sea stipulated cancellation of all communication, the articles 122 and 123 of the UN Convention on Marine Right issued in 1982 conversely urged the basin's states to economic cooperation and did not stipulate cancellation of that or other marine facility at all proceeding from military and political ideas.

It is necessary to state the fact that after passing the Convention of 1982 in the Soviet Union a concept of closed sea was intentionally "forgotten" due to known reasons and, therefore, the issue of the status of Caspian Sea was left unsolved.

As to the second direction, it is worthwhile to mention that for the period 1921 to 1991 not many in the Soviet Union

considered Caspian Sea as a joint property. This idea as applied to Caspian Sea with some Russia's assistance became popular for international law science and practice in the early 90s after the distortion of the Soviet Union and becomes acute at present.

Although in the period 1921 to 1991, Caspian Sea has been known as the Soviet-Iranian Sea, indeed no Soviet-Iranian agreement set an Iranian portion of the sea. In other words, in essence Iran did not get a share from Caspian Sea and Iran agreed with that situation due to known reasons. One should consent to an opinion of Gulnar Nugman about what "due to geographical and regional forces distribution, the sea was actually under the control of the USSR with prevalence of the Soviet navy and oil production platforms. Such the status was stipulated in two agreements between the USSR and Iran in 1921 and 1940, which set up relatively stable and satisfactory forces distribution offshore".

In other words, in that period Caspian should have been called the Soviet Sea because Iran had even got neither a portion in the Caspian nor navy, merchant nor fishing fleet within its boundaries, Iran could only do fishing business onshore. In other words, in fact Iran did not use it, was not so interested in the Caspian recourses and opportunities and not

always raised objections against such the state of affairs.

The ideas of, at least, scientific recognition of Caspian Sea as boundary of international lake appeared in the Soviet legal science in the 80s. For instance, according to V.F.Misher, Caspian Sea has historically been known as a sea, nevertheless, from the geographic point of view, it is usual boundary lake.

For the sake of being objective it should be noted that during that period when a concept of closed sea prevailed in relation to Caspian Sea, insists on reconsideration of its international-legal status and recognizing it as a boundary lake have been considered as a decisive and brave step. More or less such the proposals have been actively made by a group of both famous and young scientists: K.A.Bekyashev, V.S.Vereshetin, A.A.Volkov, G.A.Glazunov, A.K.Zhudro, S.A.Malinin, R.F.Mamedov, A.M.Murtuzaliyev and H.A.Halafov.

As opposite to the Soviet approach in the international law, an opinion in favour of considering Caspian Sea as a boundary lake appeared and prevailed in foreign legal literature earlier that is connected, from our standpoint, with a certain development of the western concept for the boundary lakes.

So, even in the end-60s a famous British lawyer W.Batler wrote that despite considering Caspian Sea as a water basin under Soviet Union, indeed it was the largest lake that was historically named sea. "Caspian Sea, like Aral Sea, in fact are big lakes being under jurisdiction of nations. Due to the fact that the Caspian coasts belong to two states - the Soviet Union and Iran, its water to be considered as boundary", a French scientist Francis de Herting notes.

Similar point of view can be observed in articles of Yu.Andrashi, a Yugoslavian lawyer.

In opinion of A.Dovlyatshahi, an Iranian scientist, duality of criteria defining status of Caspian Sea goes back to prehistoric period when it had a natural

link with Black Sea and Northern Ice Ocean. "However, its present status allows us to consider it as not a sea but as a lake that does not have any link to an ocean or sea through a strait", the author states.

F. Pondaven in his book "Boundary Lakes" pays a special attention to Caspian Sea. In his opinion, Caspian Sea in spite of its size, recourses and ancient history, nevertheless, from international law point of view can be considered as least regulated lake.

THE MAJOR CONCLUSIONS

Within the frameworks of the Russian-Iranian Treaty of 1921 a serious try was undertaken in terms of establishing the international-legal status of Caspian Sea.

The main purpose of the Treaty of 1921, as it was fairly defined by V.H. Ghizzatov, was to counteract to the British attempts to put shipping in the Caspian under own control. From our point of view, in the early 20th century the contract set an alliance of two neighbouring states that was aimed at suppressing endeavours of the western countries and their trans-national corporations to commissioning oil riches of the Caspian zone, in particular, of Baku city.

The Treaty bypassed the main issue - determination of the Caspian status, in particular, problem of delimiting sovereignties in it. In other words, the Treaty did not define legal boundaries of the littoral Caspian states.

As to security provision in Caspian Sea one can see lack of correspondence between the negotiating practice and real life in a clause that limit presence of third countries' citizens on ships in the Caspian. According to the logic of the 7th clause of the agreement, presence of foreigners from third countries is not forbidden in case they are not engaged in hostile activity. However, as the matter of fact the citizens from mentioned countries could not arrive to the Caspian basin before the reorganization period (pere-

stroika).

In the judicial, political literature, in magazines it is frequently noted that the Caspian states must adhere to the Treaty of 1921 and following agreements concluded on its basis up to determination of new international-legal status. However, that position more reflects the interests of the Russian and Iranian parties, but does not meet the requirements of other Caspian states and countries participating in putting the Caspian projects into effect.

The Treaty of 1921 did not define exactly the international-legal status of Caspian Sea. That is why it is difficult to judge by the content of the Treaty's clauses on real status of the sea: no borders are provided, there is no regulation on main navigation rivers and canals, shipping principle is not defined, fishery and other aspects are described in a very poor manner.

Thus, there are not a few statements amid the clauses of the agreement, which directly concern Caspian Sea and actually laid the foundation to its international-legal status and regime for the Soviet period. However, judging by the content of the agreement it is hard to say how its authors had categorized Caspian Sea, whether they considered it as sea, lake or something else? Following agreements, in particular, of 1931, 1935 and 1940 years, also could not answer this question and fill a legal gap.

In 1991 after dissolution of the Soviet Union a new geopolitical situation appeared: instead of two Caspian states (the USSR and Iran) their total number became five (Azerbaijan, Kazakhstan and Turkmenistan). At the same time, a question on relation of these states to Caspian Sea, its status, i.e. to the Soviet-Iranian agreement practice, became urgent. All new Caspian states have unanimously stated on necessity of reconsideration of the agreement practice as it did not correspond to the realities of the day and to national interests: economic, power and political.

Russia and Iran (less logically) come out in favour of keeping legal force of the Treaties of 1921 and 1940. Why does Russia support obviously obsolete agreements, which do not contribute to development of integration? An answer to this question can be found in a statement made by Viken Shiteryan who precisely caught the situation. "In Moscow the politicians still have a feeling that the position of the great power and centuries-old domination over Caspian Sea gives special rights them, however, this feeling is not shared by others", he states.

At the same time, the Iranian position to the Soviet-Iranian practice has not always been simple. Sometimes the leaders of this country, including present regime, were in favour of denunciation of the base agreement of 1921. It is known that in 1959 it was planned to pass the Soviet-Iranian Treaty on Friendship and Non-aggression. However, instead of that on March 5, 1959 in Ankara Iran signed bilateral military treaty with the USA for 20 years.

However, even after establishment of the Islamic Republic of Iran (February 1979) it raised a question on denunciation of the agreement of 1921 (especially, the 5th and 6th clauses of the agreement). In its note N^o453/1/7640/18 dated November 11, 1979 the Ministry of Foreign Affairs of IRI stated that the Council of Islamic Revolution took decision on declaring the 5th and 6th clauses of the Treaty of 1921 as became invalid. In the second and third parts of the Iranian memorandum it has been pointed out that the Iranian government makes announcement on these clauses becoming invalid in connection with changes in conditions stipulated by the 5th and 6th clauses of the Treaty of 1921 and according to *rebus sic stantibus*, i.e. radical change in circumstances, and based on main principles of the UNO regulations.

In the same spirit, "Djomhuriye Eslami" newspaper on May 31, 1983 fully representing the policy of own country cate-

gorized the Soviet Union's right, arising from the 5th and 6th clauses of the agreement of 1921, as means of putting into effect own aggressive plans.

Then why presently Iran changes its position and again heads for the agreement of 1921 in its regional policy, and therefore, impedes development of new status for Caspian Sea? Unfortunately, Iran's apprehension is connected with Azerbaijan being independent and its independent foreign policy. An Iranian scientist Kasem Maleki in a veiled form wrote about that and referenced to the Russian position to Azerbaijan. However, it is obvious that growing influence of Azerbaijan upsets not only Russia but also Iran that due to archaistic strategies forcedly supports the agreement of 1921. In particular, Kasem Maleki writes: "Azerbaijan represents a big real and potential danger to the Russian national security interests in Caucasus. In

spite of the fact that present rulers of Azerbaijan tactically show their loyalty to Russia, their military and political line of strategy is aimed at the West". And finally, Iran sees major danger in the fact that "Baku opened gates for penetration of western countries, the interests of the United States of America, Great Britain, Turkey and some other states will eventually prevail in Azerbaijan".

More clearer become the political causes according to which Russia and Iran are trying to keep legal force of agreements basic clauses of which evidently hinder rapprochement of the political interests and economic integration of all Caspian countries.

At the present they are under difficult conditions and they are forced to build relations not on attempts of finding focal points of views and developing common approaches to solve disputable issues, but on mutual claims, blames, designing.

However, one can observe a progress in establishment of new international-legal status of Caspian Sea despite available factions. It became especially visible after concluding the Russian-Kazakh agreement in 1998 on delimitation of the Caspian seabed.

Bilateral meetings of the Caspian states also indicate that they have actually refused of using the Soviet-Iranian agreement practice. An exclusive control over Caspian Sea is a practice of past days. It is necessary to stop using both discriminating and confrontational approaches in resolution of the Caspian problems and determination of its international-legal status and look for ways for equitable and mutually profitable cooperation between the states of the Caspian basin. That is today's requirement.

Rustam Mamedov

ПО ПРОСЬБАМ ЧИТАТЕЛЕЙ

КАЗАХСТАН:

ГЕОПОЛИТИЧЕСКИЕ РЕАЛИИ МНОГОПОЛЯРНОГО МИРА

Айнур АУЕСХАНОВА "CASPIAN ENERGY" - "Время по Гринвичу"

Ресурсы нефти и газа Каспия и открывшиеся перспективы участия иностранных компаний в их разработке разогрели регион до состояния одной из самых горячих точек мира, в которой сошлись геополитические и экономические интересы множества стран. В фокусе этих интересов находится вопрос транспортировки нефти и газа - проблема, которая в реальности выходит за рамки чисто транспортной и является внешним выражением происходящей борьбы за сферы влияния. Основные приоритеты Казах-

стана состоят в скорейшем решении всех проблем, препятствующих широкомасштабным инвестициям в нефтегазовый комплекс, являющийся основой социально-экономических преобразований страны.

"Евро-азиатский коридор" и приоритеты Казахстана

После распада СССР в странах Каспийского региона возникла объективная задача поиска альтернативы российскому влиянию. Эта задача стала важной составляющей в процессе становления и

развития новых независимых государств. Сама Россия столкнулась с новой расстановкой сил на так называемом постсоветском пространстве. Для Казахстана такой альтернативой стала каспийская нефть и проблемы ее транспортировки на мировые рынки. Нефть дает средства не только для Казахстана, но и для развития экономик прибрежных государств. Нефтяной фактор ускорил приход западных компаний в Каспийский и Закавказский регионы. Такие государства, как Грузия и Азербайджан в на-

стоящее время откровенно делают ставку исключительно на западное, прежде всего американское влияние и присутствие.

Каспийская стратегия США

Ставка на Запад лежит в основе "евро-азиатского коридора", который обеспечивает проникновение западного капитала в стратегически важный регион Каспийского моря. Специальный советник государственного секретаря по вопросам Содружества Независимых Государств г-н С.Сестанович обозначил четыре основных элемента американской стратегии на Кавказе и в Центральной Азии: укрепление современных политических и экономических механизмов и продвижение вперед рыночной демократии; урегулирование конфликтных ситуаций; развитие энергетики и создание энергетического транспортного коридора между Востоком и Западом; сотрудничество в вопросах обеспечения безопасности.

Таким образом, стержнем "евро-

азиатского коридора" являются именно энергетические ресурсы Каспия, которые позволят прибрежным странам включиться в евро-атлантические и глобальные системы. По мнению американцев, "евро-азиатский" транспортный коридор между Востоком и Западом будет способствовать не только экономическому развитию, но и региональному сотрудничеству. Этот коридор укрепит независимость и суверенитет новых государств. Официальная американская стратегия в вопросах энергоресурсов Каспийского бассейна ключевой момент в больших обязательствах общей поддержки независимости и суверенитета новых государств. Но, что немаловажно, каспийское направление сулит громадные прибыли американским коммерческим структурам.

Министерство энергетики США оценивает ресурсы Каспия в 200 млрд баррелей, а поскольку США являются самым крупным мировым потребителем нефтепродуктов, то

становится ясно, почему Америка объявила регион Каспия зоной своих жизненных интересов. Поскольку контроль за топливно-энергетическими ресурсами и средствами их транспортировки играет важнейшую роль в определении геополитических позиций той или иной страны, нам представляется чрезвычайно актуальным определить приоритеты Казахстана в обозначенной проблеме.

Интересы Казахстана

Нынешнее руководство Казахстана, осуществляя социально-экономические рыночные преобразования, значительную роль отводит нефтегазовому комплексу. Одно только Тенгизское месторождение обладает запасами около 1 млрд тонн нефти. Значительные ресурсы содержит казахстанский шельф Каспийского моря (собственные оценки казахстанских специалистов определяют только их разведанную часть в 3-6 млрд т, прогнозные же запасы - в 15-20 млрд т).



Официальные представители Казахстана заявляют, что в следующем веке Казахстан выйдет на 6-е место в мире по нефтедобыче, обеспечив ее годовой объем в 170 млн. тонн.

В последнее время Казахстан интенсифицировал все свои усилия по определению статуса Каспия. Неопределенность правового статуса Каспийского моря является одним из главных препятствий для разработки углеводородных запасов прикаспийского шельфа Казахстана. Казахстан наряду с Азербайджаном всегда выступал за раздел моря на национальные секторы.

Россия и Иран предлагали считать Каспий озером и совместно разрабатывать его месторождения. Туркменистан вплоть до известного конфликта с Азербайджаном по поводу принадлежности месторождения Кяпаз (Сердар в туркменской транскрипции) пытался занимать нейтральную позицию, которая в силу известной зависимости Ашгабада от Москвы и Тегерана а вопросах транзита туркменского газа, была ближе к позиции Ирана и России.

Болевые точки

Нерешенность правового статуса Каспийского моря делает широко-масштабные инвестиции в разработку нефтяных ресурсов рискованным мероприятием. Сейчас в нефтегазовый комплекс Казахстана на Каспии вложено западными компаниями свыше \$2 млрд, но это не предел, ибо президент Казахстана Нурсултан Назарбаев в ходе визита в США в ноябре 1997 года подписал соглашения о инвестициях на сумму до 600 млрд долларов на ближайшие 40 лет. Крайне негативное влияние на перспективы начала работ по контрактам оказало падение в 1998 году мировых

цен на нефть (в среднем цена одного барреля нефти упала тогда с \$19 до 13). В такой ситуации невыгодное географическое расположение Казахстана в центре Евразии - отсутствие выхода к открытым морям, крайняя отдаленность от крупнейших мировых потребителей нефти становится более очевидным. Это относится к Каспийскому трубопроводному консорциуму. Падение цен на нефть делает проблематичными и другие масштабные проекты транспортировки (КТК) и к проекту строительства нефтепровода длиной почти 6 тыс. километров из Западного Казахстана в Китай. И проблематичным становится транскавказский нефтепровод через дно Каспия, Азербайджан, Грузию и Турцию с дальнейшим выходом в Европу. Мировой кризис цен на нефть резко обозначил все "болевые точки" нефтяного каспийского пирога. Подобный горький опыт, риск нестабильности мирового рынка должен учитываться при соответствующих расчетах в будущих проектах.

Подписание казахстанско-российских соглашений о разделе дна Каспийского моря вызвало понятную настороженность Азербайджана, неудовольствие Туркменистана и откровенное неприятие Ирана. С позицией Ирана нельзя не считаться хотя бы потому, что СССР и Иран долгое время осуществляли эксплуатацию моря и его недр, и весь правовой статус определялся двусторонними соглашениями между этими странами.

И хотя появление Казахстана, Азербайджана и Туркменистана в качестве новых государств, членов ООН и субъектов международного права изменило в корне каспийскую ситуацию, Иран твердо заявляет, что раздел дна Каспия нецелесообразен и не отвечает требованиям этих государств. Обычно

Иран поддерживал Россию во всех начинаниях в Каспийском регионе, но открытый карт-бланш, который дала Россия американским компаниям, работающим в азербайджанском и казахстанском секторах, вызвал противодействие Ирана. В ходе российско-американских переговоров и российско-казахстанских встречах на высшем уровне фактически решены вопросы деления дна Каспия, да и все страны региона уже разрабатывают свои секторы. Позиция Ирана такова: если одно из пяти прикаспийских государств возражает против нефтеразработок на шельфе моря, то их надо приостановить.

Азербайджан поддержал позицию России по поводу дна Каспия и изначально высказывался за деление всего Каспия на секторы по срединной линии, хотя не высказал своего мнения относительно поверхности моря. В основе компромисса Казахстана и России в северной части моря лежит принцип раздела именно дна моря. При этом водная толща и биоресурсы остаются в совместном пользовании сторон. Под биоресурсами подразумеваются знаменитые каспийские осетровые и не менее знаменитая черная зернистая икра. В российских средствах массовой информации постоянно акцентируется внимание общественности на ценность каспийских осетров и часто выражается сомнение в адекватной ценности запасов нефти и газа на шельфе моря. Принцип раздела дна моря отвечает интересам России, так как Москва сохраняет контроль над водной толщей.

Море сотрудничества или море раздоров?

Недавно посол Ирана в Азербайджане г-н Бигдели заявил, что на Каспии переплетается столько интересов, что он может превратиться

в море раздора. Действительно то, что пока вопросов больше, чем ответов. Почему, например, Россия пошла на раздел дна моря? Ведь Казахстан, равно как и Азербайджан с Туркменистаном получают все права на разработку нефтяных месторождений в своих секторах. До недавнего времени Россия всегда выступала за совместное использование нефтяных богатств Каспия. Что находится под понятием "совместное пользование водной толщи моря"? Имеет ли право Россия контролировать процесс добычи нефти с нефтяных платформ, находящихся на поверхности моря, так как добываемая казахстанская нефть будет проходить через совместно используемую водную толщу? Каковы технические гарантии, что не будет нанесен ущерб биоресурсам моря, которые находятся в этой водной толще?

Руководство Казахстана форсированно шло к именно такому повороту в каспийской проблеме, ибо для Казахстана важно было как можно быстрее урегулировать правовой статус моря. Без решения этого важнейшего вопроса невозможны широкомасштабные инвестиции, прежде всего американские. Казахстан не может долго ждать в отличие от Азербайджана, на шельфе которого уже идут разработки и добывается первая нефть. Это - во-первых. А во-вторых, если правовая принадлежность нефти на дне моря решается двусторонними соглашениями с Россией, то в вопросах ее транспортировки на поверхность всегда можно договориться.

О чем нельзя будет договориться с Россией, так это о строительстве нефтепровода по дну Каспийского моря. Заботясь о пресловутых биоресурсах, Россия никогда не даст свое согласие на такое строительство. В экологическом плане под-

водный трубопровод таит в себе опасность. Строительство же его, по мнению российских экспертов, непомерно дорого и для его окупаемости необходимо будет прокачивать, возможно, всю добываемую нефть в Западном Казахстане и шельфе моря. В случае повторного падения мировых цен на нефть, ее транзит может приносить доходы, сопоставимые с прибылью от ее продажи. Поэтому Азербайджан заинтересован в подводном трубопроводе, а Россия исключительно в наземном, ибо нефтепроводы не зависят от конъюнктуры нефтяного рынка (доход страны, через которую проходят нефтепровод, стабильный и постоянный). Азербайджан, несомненно, рассчитывает направить основные потоки каспийской нефти через свою территорию. Транзит казахстанской нефти через Азербайджан принесет Баку доходы, сопоставимые с экспортом собственной нефти, не говоря уже о политических дивидендах.

Транскавказский проект?

Транскавказский проект "евроазиатского коридора" для Казахстана означает прежде решение проблем геополитического, экологического, экономического и технического характера.

Несмотря на решительную поддержку данного проекта Вашингтоном и крайнюю заинтересованность Азербайджана, Грузии и Турции, транскавказское направление "коридора" сулит политическое обострение в регионе (Карабах, Чечня, Дагестан, общая нестабильная ситуация на Кавказе, курдская проблема в Турции; в истории строительства нефтепроводов не было такого случая, когда бы он проходил через столько международных границ и пролегал по территориям стран, которые до этого никогда не сотрудничали).

Что касается Вашингтона, то он давно готовил поход за каспийской нефтью - и первой частью этого плана было прекращение нефтяного потока из Ирака. Большая часть иракской нефти шла по нефтепроводу через территорию Турции к ее средиземноморскому побережью, к порту Джейхан. Теперь к этому порту будет проложен трубопровод от Каспия. Но в недавнем падении цен на нефть почти на треть решающую роль сыграло появление на мировых рынках иракской нефти. В основе американского присутствия на Каспии в значительной степени лежит возможность диверсификации источников поставок нефти.

Анкара, лишенная громадных доходов от транзита иракской нефти, усиленно старается компенсировать потери, подключившись к работам по освоению Каспия. Транскавказский трубопровод, вне всякого сомнения, вызовет резкое неприятие Москвы, для которой реальной стала проблема появления конкурентов, тоже добывающих нефть на постсоветском пространстве.

КТК - потенциальный проект потенциальных конкурентов

Другой вариант "коридора" - это строительство трубопровода от казахстанского шельфа Каспия к Новороссийску с выходом в Черное море (КТК). Несмотря на очевидные выгоды и для Казахстана, и для России (больше для последней), данный вариант в полной мере демонстрирует транзитную зависимость первой от второй. Транзит нефти через российскую территорию может принести большие доходы российской казне (по расчетам, освоение казахстанских каспийских месторождений может гарантировать значительные прибыли при относительно меньших, чем

в самой России, капиталовложениях). Российский транзит включает в себе следующие обстоятельства, которые должен учитывать Казахстан.

Маршрут в значительной степени дискредитирован войной в Чечне, которая сыграла в конечном итоге в пользу турецкого транзита. Выход в Новороссийск вовсе не означает, что казахстанская нефть широкомасштабно пойдет в Европу, ибо неизбежно встанет проблема "низкой пропускной способности" проливов Босфор и Дарданеллы, находящихся в ведении Турции. Позиция МИД РФ по-прежнему состоит в том, что Каспий является озером, и на него не распространяются юридические нормы конвенции ООН (1982 г.) по морскому праву (секторальное деление лоббируется крупными российскими нефтяными компаниями и лишь негласно поддерживается российским правительством).

Но самое главное заключается в том, что интересы Казахстана не совпадают с российскими в чисто экономическом плане: обе страны являются естественными конкурентами на мировых рынках углеводородного сырья.

Китай?

С этой точки зрения чрезвычайно привлекательным является китайский маршрут (из Западного Казахстана в Синьцзян-Уйгурский автономный район КНР; длина трубопровода составляет 2600 км, но для того, чтобы довести нефть до ее основных потребителей в глубине Китая, необходимо увеличить протяженность трубы до 8 тыс. км). Стоимость этого проекта составляет \$9 млрд, и президент Казахста-

на Н.Назарбаев справедливо назвал его "контрактом века". С учетом того, что к 2010 году Китай может выйти на первое место в мире по выпуску ВВП и превратится в крупнейшего потребителя нефти наряду с США, китайское направление, на наш взгляд, может стать весьма перспективным и одним из самых приоритетных для Казахстана. Президент Казахстана Нурсултан Назарбаев в Стратегии развития страны до 2030 года так определил казахстанскую политику: "Только большое количество независимых экспортных маршрутов может предотвратить нашу зависимость от одного соседа и монопольную ценовую зависимость от одного потребителя".

Каспий-эпицентр борьбы за многополярный мир

Борьба за каспийскую нефть и геополитическое влияние в этом регионе между западными странами во главе с США, с одной стороны, и Россией - с другой обостряется. От исхода этой борьбы зависят перспективы складывающегося многополярного мира, где претензиям США на гегемонию противостоят Россия, Китай, Иран. На сегодняшний день эпицентр начавшейся борьбы находится в Закавказье: западные страны рассматривают Азербайджан и Грузию в первую очередь в качестве транзитной территории к еще одному важнейшему для исхода мирового противостояния региону - Центральной Азии.

Сложился альянс Баку-Тбилиси, который является стержневым для складывающейся антироссийской оси Киев-Тбилиси-Баку-Ташкент-Астана. Главная цель создания "ев-

ро-азиатского коридора" - это создание конгломерата из государств бывшего СССР, направленного на укрепление западного влияния в регионе Центральной Азии.

Ситуация может измениться с появлением новых подходов во внешнеполитическом курсе России. Существует мнение, что в российской политике борются два течения: имперское и прагматическое, идет, образно говоря, борьба между "хранителями империи" и "строителями нации". На самом деле налицо противостояние групповых интересов. Во всяком случае на всем постсоветском пространстве новые независимые государства с настороженностью и опаской относятся к бывшему "старшему брату", что способствует дальнейшему падению доверия к северному соседу, как к экономическому партнеру.

Если прикаспийские государства искренне хотят сформировать общекаспийскую зону сотрудничества в нефтегазовом комплексе, то сегодня это потребует одного - серьезного и гарантированного подтверждения участия каспийских экспортеров в региональных транспортных проектах Азербайджана. Исключение не составляет и Россия, которая находится на пути освоения северного шельфа Каспия, а значит задействования направления Баку-Новороссийск, который при серьезной корректировке российского внешнеэкономического и внешнеполитического курса, может послужить основой для экономического присутствия России наряду с западным капиталом в регионе.

ПЕРЕГОВОРЫ ПО ОЭТ - НА ФИНИШНОЙ ПРЯМОЙ

Рауф Гусейнов

Диверсификация трубопроводных маршрутов остается для Азербайджана

одной из приоритетнейших задач. За прошедший со времени последней нефтегазовой выставки в Баку год республике удалось кардинальным образом изменить ситуацию. Во многом это стало возможным благодаря открытию крупных запасов природного газа на месторождении "Шах-Дениз", а также существенному прогрессу и фактическому завершению первого масштабного этапа переговоров по проекту ОЭТ Баку-Джейхан.

ОЭТ - "бег с препятствиями"

Переговоры вокруг "главного" трубопровода страны никогда не отличались легкостью, этого в принципе никто и не ожидал от дискуссий по проекту стоимостью \$2,4 млрд. Однако изредка складывалось впечатление, что стороны так и не достигнут консенсуса...

К середине прошлого года азербайджано-турецкие переговоры по проекту прокладки трубопровода Баку-Джейхан постепенно перешли в новую плоскость. На этой стадии консультаций к ним впервые подключились иностранные инвесторы, выдвинув предварительно ряд предложений к обеим сторонам.

В ходе одного из раундов переговоров в Анкаре, стало известно, что турецкое правительство приступило к предварительному диалогу с ведущими мировыми финансовыми организациями об условиях финанси-

рования проекта Баку-Джейхан. В переговорный процесс, в частности были вовлечены Overseas Private Investment Corporation (ОПИС - американская Корпорация по вложению частных инвестиций за рубежом), американский и японский Eximbank, International Monetary Fund (IMF-МФВ), International Financial Corporation (IFC-МФК). По сведениям из турецких источников, одобряя в целом реализацию проекта, перечисленные организации настаивают на том, чтобы уже в настоящее время Турция предоставила им свои финансовые гарантии в ликвидном состоянии.

Таким образом, инвесторы требуют, чтобы Анкара начала в ближайшее время аккумулировать на одном из зарубежных счетов средства под реализацию проекта Баку-Джейхан. Тем самым, доноры имели бы финансовые гарантии от возможного перерасхода средств в результате удорожания проекта выше оговоренной суммы. Турецкая сторона предварительно согласилась на "ликвидные" гарантии, заявив о своей заинтересованности в скорейшем начале реализации проекта. Однако до этого еще было далеко. В то же время, к середине прошлого года, сторонам по-прежнему не удавалось разрешить вопрос определения конечной стоимости проекта, а, следовательно, проблему с гарантийным соглашением, которое будет предоставлено Анкарой.

Ранее турецкая сторона принципиально одобрила подписание и последующую ратификацию в парламенте гарантийного соглашения, согласно

которому Анкара из собственных средств будет возмещать возможное превышение фиксированной стоимости всего проекта. Однако, окончательное одобрение этого документа затягивалось из-за неопределенности на тот момент фиксированной стоимости трубопровода Баку-Джейхан.

Тем не менее, спустя очень непродолжительное время, турецкие эксперты приступили к изучению Гарантийного Соглашения, в котором и оговаривается механизм возмещения. Положительно решив для себя этот вопрос, турецкая сторона удовлетворила последним требованиям АМОК, ряду крупных нефтяных компаний и администрация Белого Дома, настаивавших на предоставлении таких гарантий.

Первый серьезный прорыв был "зафиксирован" 18 ноября в Стамбуле, в ходе прошедшего там саммита ОБСЕ, подписанием пакета из 4 Межправительственных соглашений. Документы, подписанные президентами Азербайджана, Грузии и Турции включали в себя: Межправительственное соглашение, Гарантийное

Соглашение инвесторов с транзитными странами, и Контракт на строительство трубопровода Баку-Джейхан.

Вкратце, что из себя представляют подписанные документы: Межправительственное соглашение является правовым фундаментом проекта

Баку-Джейхан и охватывает такие вопросы, как пользование землей и объектами, связанными с трассой трубопровода; безопасность и охрана этих объектов, разрешение спо-

ров, одобрение со стороны парламентов, а также вопросы охраны окружающей среды,

- Соглашение инвесторов с транзитными странами расширяет положения предыдущего документа и определяет коммерческие отношения трех стран и компаний, которые будут заниматься сооружением трубопровода;

- В Контракте на строительство, изложены условия и требования, связанные с сооружением участка трубопровода на территории Турции;

- Гарантийное соглашение предусматривает предоставление турецким правительством обязательств возмещения стоимости строительства участка трубопровода на своей территории, в случае ее превышения \$1,4 млрд.

Примечательно, что эти соглашения были парафированы официальными лицами всех трех правительств, а также представителями АМОК.

Тем самым, по словам президента ГНКАР Натига Алиева, стороны полностью разрешили вопрос с гарантиями не превышения общей стоимости проекта - на территории Турции они обеспечиваются турецким правительством, а в Азербайджане и Грузии - АМОК.

Правда, в ответ, в консорциуме заявили, что никто из его официальных представителей еще не участвовал в обсуждении вопроса предоставления гарантий не превышения стоимости проекта ОЭТ на территории Грузии и Азербайджана. Высокопоставленные сотрудники АМОК, в лице вице-президента Рифа Диггенса (Wrif Diggense) лишь участвовали в переговорах вокруг проекта Баку-Джейхан и принимали участие в подготовке пакета Межправительственных соглашений по ОЭТ как часть азербайджанской рабочей группы.

При этом эксперты отмечают тот факт, что в случае начала переговоров о такого рода гарантиях, в них будет принимать участие не АМОК как единая структура, а ее отдельные акционеры. Поэтому, вполне вероятен такой вариант, при котором, один или несколько акционеров консорциума достигнут договоренности с Азербайджаном о покрытии соответствующих рисков ОЭТ, а другая группа компаний посчитает этот шаг коммерчески нецелесообразным. Пока что в Баку основная ставка делается на лидера АМОК - британо-американскую BP Атосо, владеющую 34,14% акций консорциума.

Последняя впрочем, пока не торопится с гарантированием инвестиций в сооружение ОЭТ, ограничиваясь заявлениями о "геополитической целесообразности данного проекта". Исходя из этого, вопрос определения гаранта не превышения стоимости проекта Баку-Джейхан на территории Азербайджана и Грузии все еще остается открытым.

По возвращению из Стамбула, Н.Алиев также заметил, что уже в ближайшее время завершится формирование трубопроводной компании MEPCO, которая будет заниматься инжинирингом, детальным проектированием, общей подготовкой проекта, подписанием соответствующих контрактов и объявлением тендеров на строительство трубопровода. "Думаю, что в течение года мы сумеем сформировать ее финансовую структуру и приступить к строительству трубопровода. Мы рассчитываем, что оно начнется через год или же максимум - полтора и продлится 2,5 года" - заметил Н.Алиев.

По его оценкам строительство ОЭТ будет завершено к 2004 году.

Окончательная пропускная спо-

собность трубопровода составит 50 млн. тонн нефти в год. При этом, на первом этапе мощность маршрута будет меньше (около 25 млн. тонн/год), но, по словам президента Госнефтекомпании, укладываемые трубы все равно будут максимального диаметра - 42 дюйма. Увеличение же пропускной способности ОЭТ будет происходить постепенно и за счет увеличения мощности насосных станций.

Транзитный тариф для Баку-Джейхана составит \$2,58/барр, и, по словам Н.Алиева, он предусматривает прокачку нефти по всему маршруту - от ее перевалки в Сангачальском терминале до загрузки на борт танкера в Джейхане. В качестве основного подрядчика проекта, как уже сообщалось определена турецкая BOTAS. Общая стоимость проекта пока оценивается в \$2,4 млрд., из которых \$1,4 млрд. приходится на сооружение трубопровода на территории Турции, \$0,4 - в Грузии и \$0,6 - в Азербайджане. Однако в конце прошлого года, неожиданное сопротивление началу реализации проекта последовало со стороны Грузии, которая поставила 4 основных вопроса, требующих своего разрешения для успешного завершения переговорного процесса:

- вопросы несоответствия ряда условий соглашения по ОЭТ Баку-Джейхан нынешней конституции Грузии, аспекты землевладения - какие права будет иметь компания-владелец трубопровода на землю и т.д.. "взаимные гарантии и обязательства государства и компаний,

- определение фискальной политики - то есть согласование финансовых моментов проекта.

После более чем трехмесячных переговоров с Грузией, Азербайджану удалось-таки снять практически

все спорные вопросы, и достичь консенсуса по самой болезненной проблеме - разделу ставки транзитного тарифа. Действительно, на первый взгляд, добровольный отказ от транзитного тарифа выглядит крайне радикальным методом достижения компромисса с несговорчивой Грузией. Но первое впечатление зачастую обманчиво.

Во-первых, сразу следует оговорить тот факт, что заявление президента Г.Алиева в Тбилиси о передаче Грузии азербайджанской доли в транзитном тарифе, не было каким-то экспромтом, а являлось одним из тщательно подготовившихся экспертами вариантов. Впрочем, вполне вероятно, что этот вариант, изначально носил несколько "пожарный" характер и должен был использоваться в крайнем случае. Однако, к тому времени, двусторонние азербайджано-грузинские переговоры, длившиеся с декабря прошлого года окончательно зашли в тупик, по одному-единственному вопросу, так как Тбилиси настаивал для себя на тарифе не менее чем в \$0,20/барр.

Забегая немного вперед, можно лишь сказать, что Грузии так и не удалось сохранить желаемый "порог".

К началу марта, беспокойство начали проявлять уже потенциальные инвесторы, один за другим указывавшие Азербайджану, как инициатору проекта, на несоблюдение установленных ранее сроков проекта. Эти замечания стали не самой лучшей рекламой проекту Баку-Джейхан, тем более на его нынешней стадии реализации. Новые "провалы" в переговорах могли бы окончательно убедить серьезных инвесторов в бесперспективности Джейханской трубы. Однако, так или иначе, решение "созрело" и сам Г.Алиев назвал

его рискованным, но необходимым шагом, направленным на форсирование проекта строительства ОЭТ.

Итак, согласно утвержденной "сетке", ставка фиксированного транзитного тарифа для Грузии на первые 5 лет эксплуатации трубопровода Баку-Джейхан составит \$0,12/баррель. В следующие 11 лет транзитный тариф для Грузии составит \$0,14 за барр, и в последние 24 года - \$0,17/барр, с возможным увеличением этой цифры. Та же сетка для Турции выглядит следующим образом: в первые 5 лет - \$0,20/барр, в последующие 11 лет - \$0,30/барр и в последние 24 года - \$0,37/барр.

По словам начальника Управления иностранных инвестиций (УИИ) ГНКАР Валеха Алескерова, оставшаяся сумма из общего транзитного тарифа для ОЭТ, составляющего \$2.58/баррель, будет предназначена для возмещения транспортных расходов, поддержание трубопровода в рабочем состоянии, возмещение интересов на привлеченные капиталы и т.д.

В самой ГНКАР также не считают, что республика понесет какие-то убытки вследствие принятого решения. Азербайджан в любом случае получит большие дивиденды от проекта ОЭТ и следует также осознавать, что мы не транзитная страна, а производитель нефти, поэтому будем получать прибыль от освоения нефтяных месторождений, а не от перекачки добытого сырья, считает президент ГНКАР Натиг Алиев.

По его словам, основной целью страны является максимально быстрая реализация этого проекта. "Чем скорее мы его реализуем, тем быстрее получим свою прибыль, а каждая задержка наносит ущерб республике", подчеркнул Н.Алиев.

В то же время, по его мнению, не-

правильно считать, что Азербайджан пошел на какие-то уступки Грузии. "В ряде пунктов Транзитного соглашения грузинской стороне пришлось идти на компромиссы, в частности, в вопросе предоставления гарантий. Тогда нашим основным требованием было возмещение Грузией убытков экспортеров нефти в случае умышленного повреждения трубопровода на ее территории", объяснил глава Госнефтекомпании.

Тут следует указать и тот факт, что Азербайджан все же будет получать реальную прибыль от прокачиваемой по ОЭТ нефти, правда, в виде налога на прибыль и только после возмещения всех капитальных затрат в рамках проекта.

На это, по оценке первого вице-президента ГНКАР по внешнеэкономическим вопросам Ильхама Алиева, потребуется в среднем от 8 до 15 лет в зависимости от динамики изменения мировых цен на нефть.

И, наконец, еще одним, не менее значительным фактором, безусловно, повлиявшим на решение Азербайджана, стало нежелание Баку оставлять свой важнейший инвестиционный проект нерешенным на фоне усиливающейся власти в России, внешняя политика которой, после победы В.Путина на президентских выборах пока остается неопределенной. Тем более что министр иностранных дел РФ В.Иванов, 27 марта, сразу же после объявления предварительных итогов выборов, "туманно" заявил об изменении внешнеполитического курса России. Никто не может гарантировать, что они не коснутся, в частности, и Азербайджана. Особенно на фоне ведущейся сейчас активной политики России на Кавказе.

В конечном итоге, в конце апреля в Вашингтоне официальные делегации

Азербайджана Турции и Грузии парафировали текст Транзитного соглашения в рамках проекта прокладки трубопровода Баку-Джейхан. На парафировании документа в Вашингтоне председательствовала Госсекретарь США Мадлен Олбрайт.

По итогам переговоров сторонам удалось разрешить самый последний из нерешенных вопросов, касающийся материальной ответственности Грузии за возможное умышленное повреждение трубопровода на ее территории. Представители грузинской делегации подтвердили готовность нести такую ответственность, добившись, правда, смягчения соответствующей формулировки в тексте Транзитного соглашения: фраза "Грузия должна нести материальную и финансовую ответственность за безопасность трубопровода на ее территории перед экспортерами и владельцами нефти", заменена на формулировку примерно следующего содержания: "Грузия приложит все возможные усилия для обеспечения безопасности трубопровода".

Ранее, официальный Тбилиси заявлял, что из-за тяжелого внутреннего финансового положения, Грузия не в состоянии обеспечить гарантии возмещения возможных убытков владельцам и экспортерам нефти в случае умышленного повреждения 200-километрового отрезка трубы на ее территории. Тем самым, Грузия добивалась того, чтобы внешние инвесторы взяли на себя хотя бы часть этой ответственности.

Однако, пока, по словам экспертов, в письменном виде никто из международных финансово-инвестиционных институтов таких гарантий не предоставил. "Все хорошо понимают, что Грузия в любом случае, пока не сможет нести полную материальную ответственность за возможное

причинение ущерба трубопроводу, и будущие инвесторы будут учитывать текущую ситуацию в этой стране", заявил один из специалистов. Поэтому, вероятно, что в будущем, при подписании соглашения с учредителями проекта, инвесторы оговорят меры по страхованию своих интересов при прокладке и эксплуатации грузинского отрезка трубопровода.

При этом вовлеченные в переговорный процесс эксперты отмечают, что в тексте Транзитного соглашения пока не поставлены подписи инвесторов и представителей грузинского правительства. Инвесторы проекта будут определены несколько позднее, после проведения соответствующих переговоров.

Таким образом, можно заявить, что на сегодняшний день завершен очередной этап переговорного процесса по проекту Баку-Джейхан. Азербайджан, Грузия и Турция согласовали и парафировали весь пакет Межправительственных соглашений, включая непосредственно - Основной документ по ОЭТ, подписанный президентами трех стран, контракт на строительство "под ключ", документ о гарантиях Турции не превышения фиксированной стоимости строительства ОЭТ на ее территории и Транзитное соглашение Грузии с инвесторами.

17 мая Президент Азербайджана Гейдар Алиев передал пакет Межправительственных соглашений по проекту строительства ОЭТ Баку-Джейхан в Милли Меджлис республики, для его последующей ратификации.

Как полагает председатель парламентской комиссии по природным ресурсам, энергетике и экологии Ася Манафова, ратификация пакета соглашений может состояться 26 мая этого года, а до этого ее эксперты займутся детальным изучением доку-

ментов внутри комиссии.

При этом, несмотря на наличие в пакете соглашений различных условий, он будет изучен только данной комиссией.

"Как и принято при ратификации, отметила А.Манафова, парламент рассмотрит проект соглашения в одном чтении".

Можно отметить, что если Азербайджан стремится завершить ратификацию документов по ОЭТ до конца мая, то официальные представители Турции и Грузии уже заявили, что в их парламентах одобрение Межправительственных соглашений состоится в июне.

В пакет документов входят 4 соглашения:

- межправительственное,
- контракт на строительство "под ключ",
- гарантии правительства Турции не превышения стоимости строительства ОЭТ на ее территории (не выше \$1,4 млрд.),
- транзитное соглашение между Грузией и инвесторами.

Согласно стратегии Азербайджана по реализации проекта строительства нефтепровода Баку-Джейхан, официальный Баку намерен провести 3 уровня презентаций проекта для привлечения потенциальных участников МЕРСО. На первом этапе проект будет представлен представителям 11 компаний - акционеров АМОК, на втором - 32 иностранным компаниям, которые участвуют в нефтяных контрактах в Азербайджане, а на третьем этапе - компаниям, которые пока не работают в Азербайджане.

После ратификации всех перечисленных документов в парламентах Грузии и Турции, что произойдет уже в июне, подрядные стороны приступят к проведению полного инжини-

Business in details



www.businessclass.az

ринга проекта, на что по некоторым оценкам понадобится от 1,5 до 2 лет. В первой фазе этого проекта, будет составлено базисное технико-экономическое обоснование (ТЭО) проекта, а также исследованы воздействия его реализации на окружающую среду. Вторая стадия предусматривает разработку детального ТЭО, в ходе которого стоимость проекта должна быть оценена независимыми экспертами. Именно на этом этапе, как считают специалисты АМОК, возможно, определится сумма превышения зафиксированной стоимости проекта (сейчас \$2,4 млрд.), после чего вступят в силу гарантии сторон об их покрытии за счет собственных средств. Далее участники проекта представят проект для одобрения западным финансово-инвестиционным

институтам и проведут переговоры об условии получения займов.

Этот процесс, по мнению руководства ГНКАР, может быть завершен к концу текущего года с тем, чтобы в 2001 году началась непосредственно укладка трубопровода. Сооружение маршрута продлится 2,5 года и Азербайджан рассчитывает завершить строительство ОЭТ к началу-середине 2004 года.

Как известно, наибольшие опасения в будущем вызывает именно готовность инвесторов предоставлять под проект ОЭТ финансовые средства, и, по мнению экспертов, ускорить этот процесс могут лишь юридически обязывающие соглашения между МЕРСО и нефтяными компаниями, в соответствии с которыми последние должны объявить конкретные объемы

нефти, которые они смогут предоставлять для транспортировки по этому трубопроводу. На сегодня такое соглашение может быть подписано только с АМОК, имеющей определенные объемы добычи. Первых же результатов от остальных каспийских консорциумов, в лучшем случае можно ожидать через год-полтора.

При этом, для потенциальных инвесторов уже приготовлен "пряник" в виде того самого действующего тарифа в \$2,58/барр, по которому они и будут качать свою нефть в Джейхан. Все остальные будущие пользователи трубы, как утверждают в ГНКАР будут перекачивать нефть по иному, несомненно, более высокому тарифу.



NEGOTIATIONS ON MEP - ON THE WAY TO FINISH

Rauf Guseynov

Diversification of the pipeline routes remains for Azerbaijan the most foreground tasks. For the time since last oil and gas exhibition held in Baku the republic could radically change the situation. Mainly it became possible due to discovering large natural gas reserves on the Shah-Deniz field, as well as, thanks to present progress and actual completion of the first round of negotiations on the MEP project on the Baku to Ceyhan route.

MEP - "steepchase"

The negotiations around the "main" pipeline of the country have never been easy. In fact nobody expected that discussions about a \$2.4bn project might be easy. However, sometimes one could get an impression that the parties would not reach consensus...

By the mid-1999 the Azerbaijani-Turkish negotiations on the Baku-Ceyhan pipeline project have gradually moved to a new stage. For the first time the foreign investors joined the negotiations at this stage of the consultations and they preliminary put forward a number of proposals to the both parties.

In the run of one of rounds held in Ankara, it has become known that the Turkish government had got down to preliminary dialog with the world leading financial institution on conditions of funding the Baku-Ceyhan project. In particular the following organizations have been involved in the negotiating process: Overseas Private Investment Corporation, the US and Japanese Eximbank, International Monetary Fund, International Financial

Corporation. According to information from the Turkish sources, having approved the project as a whole the mentioned organizations insisted on that already now Turkey presented its own financial guarantees in form of liquid assets to them.

Thus, the investors demand that in the nearest future Ankara starts accumulating funds on one of foreign accounts for the purpose of putting the Baku-Ceyhan project into practice. By that the investors would have financial guarantees against possible overspend as a result of the project's cost going higher than agreed sum. The Turkish party has initially agreed on "liquid" guarantees, and stated on its interests in as soon as possible implementation of the project. However, a lot was to be done to reach that point.

At the same time, by the mid-1999 the parties were still unable to resolve the problem on defining final project cost, and therefore, the problem of the guarantee agreement which would be submitted to Ankara was still in the air.

Earlier the Turkish party has approved the signing and further ratification of the guarantee agreement in the parliament. According to the agreement Ankara should reimburse possible overspend against fixed project cost at own expense. However final approval of the document was delayed due to the fact that fixed cost of the Baku-Ceyhan pipeline was not defined.

Nevertheless, it did not take too long for the Turkish experts to start studying the Guarantee Agreement in which the reimbursement mechanism was to be explained. Having made a favorable decision for themselves the Turkish party has met last requirements

of AIOC, large oil companies and the White House administration, which insisted on providing such the guarantees.

The first serious "movement" has been "registered" on November 18 in Istanbul during OSCE summit held there and resulted in signing a package of 4 Intergovernmental agreement.

The documents signed by the presidents of Azerbaijan, Georgia and Turkey consisted of: Intergovernmental Agreements, the Guarantee Agreement of investors with the transit countries and contract for construction of the Baku-Ceyhan pipeline.

It is worthwhile to state briefly what does each document represent:

- The Intergovernmental Agreement is a legal foundation for the Baku-Ceyhan project and covers such aspects as utilization of lands and facilities connected with the pipeline route, its approval by the parliament, as well as, environmental issues;

- The investors' agreements with transit countries extend regulations laid in the previous document and define the commercial relations of the three countries and companies which will be engaged in the pipeline construction;

- The construction contract states the terms, conditions and requirements connected with the construction of a section of the pipeline within the Turkish territory;

- The guarantee agreement stipulates provision of guarantees on reimbursement by Turkey of the cost of building the section of the pipeline on its territory if that figure exceeds \$1,4bn.

It is notable that those agreements have been ratified by the official representatives of all three governments, as

well as, by AIOC's representatives.

Thus, judging by what SOCAR President Natig Aliyev has said, the parties had completely resolved the issues with the guarantees of not-exceeding total cost of the project - within the Turkish land it would be provided by the Turkish government, but in Azerbaijan and Georgia - by AIOC.

However, in reply the consortium stated that nobody of its official representative had taken part in discussion of the issues on guarantees provision for not-exceeding the MEP project cost within Georgia and Azerbaijan.

AIOC's staff members of high rank on behalf of Wref Digings have only participated in negotiations relevant to the Baku-Ceyhan project and have taken part in preparation of the package of intergovernmental agreements on MEP as a part of the Azeri working group.

Thereby, the experts emphasize the fact that in the event of starting the negotiations on such the guarantees, not AIOC as a single structure but its shareholders would participate at them. Therefore, it is fully possible that one or a few stockholders of the consortium agree with Azerbaijan on reimbursement of the corresponding MEP risks, but another group of companies would consider such the step as commercially inexpedient.

Baku still counts on the leader - AIOC (Operated by BP Amoco) that owns 34.14% of the consortium's interest.

However, the company is not in a hurry to guarantee the investments in construction of the Main Export Pipeline and it confined itself to statements on "geopolitical expediency of the project". Hence the issue of defining a party, which would be a guarantor of not exceeding the cost of the Baku-Ceyhan project within Azerbaijan and Georgia is still unsolved.

After the return from Istanbul

N.Aliyev has also noted that in the nearest future the establishment of the pipeline company - MEPCO - would be finished. The company will be engaged in detailed engineering and general preparation of the project, signing corresponding contracts and inviting tenders on construction of the pipeline. "I think that during the year we will be able to set its financial structure up and get down to pipeline construction. We expect that it will be underway in a year or maximum year and a half and will take two and a half years in total", N.Aliyev noted.

Judging by what he said the construction of MEP would be completed by 2004.

Final capacity of the pipeline will be 50m tones of oil a year. Thereby, at the first stage the capacity of the pipeline will be less (about 25m tones of oil a year), but according to the President of the State Oil Company, the pipelines to be laid are to be 42 inches in diameter.

The debottlenecking of MEP will take place gradually and at the cost of increase in pump stations' capacity.

A transit rate for the Baku-Ceyhan route would amount to \$2.58/barrel and according to N.Aliyev, it makes a provision for oil transportation through the whole route - from the Sangachal Terminal to Ceyhan where oil tankers will be filled.

As it has already been informed BOTAS, a Turkish company, had been selected as the main contractor to the project. Total estimated cost of the project is equal to \$2.4bn, out of which \$1.4bn are supposed to be used for laying the pipeline in Turkey, \$0.4bn - in Georgia and \$0.6bn - in Azerbaijan.

However, at the end-1999 unexpected resistance to the start of putting the project into effect came from the Georgian side that raised four main issues, which need to be solved for successful completion of the negotiating

process:

- Lack of correspondence between a number of terms and conditions laid in the Baku-Ceyhan MEP agreement and present constitution of Georgia,

- Landownership - what are the rights of the pipeline owner on the land, etc.

- Mutual guarantees and obligations between the state and companies,

- Determination of fiscal policy, i.e. coordination of the financial aspects of the project.

After negotiations with Georgia, which lasted more than three months, Azerbaijan could remove practically all disputable problems and achieve a consensus on the most painful problem - sharing the transit tariff rate.

Really, on the face of it a voluntary refusal of the transit tariff seems to be extremely radical method to achieve compromise with intractable Georgia. But the first impression is sometimes illusory.

Firstly, it should be noted that the statement of President H.Aliyev in Tbilisi on passing the Azeri share in the transit tariff over Georgia was not a sort of something composed on the spur of the moment, but was one of carefully prepared options by the experts. Anyway it is obvious that the option was initially meant for "extraordinary" situations and should have been used in extreme position. However, by that time the bilateral Azerbaijani-Georgian negotiations kicked off last December reached a deadlock due to just one issue because Tbilisi insisted on having a tariff higher than \$0.20/barrel.

Bypassing some further history it is worthwhile to say that Georgia could not keep the desired limit.

The potential investors have shown nervousness by the early-March and one by one they pointed out to Azerbaijan, the project initiator, on non-observance of initially set terms of the project. Those reproaches could not be

considered as the best advertisement for the Baku-Ceyhan project, especially at its present stage of implementation. New failures in negotiations could have finally persuaded serious investors in lack of prospect for the Ceyhan pipe. However, somehow or other the decision "has got into necessary shape" and H.Aliyev himself called it a risky but necessary step aimed at forcing the MEP construction project.

So, according to approved "spreadsheet" the rate of the fixed transit tariff for Georgia for the first 5 years of the Baku-Ceyhan pipeline operation would total \$0.12/barrel. For the following 11 years the transit tariff for Georgia would equal to \$0.14/barrel, and for last 24 years - \$0.17/barrel with a possibility of having this value increased.

Similar table for Turkey looks as follows: for the first 5 years - \$0.20/barrel, for the following 11 years - \$0.30/barrel and for last 24 years - \$0.37/barrel. Judging by what Valeh Aleskerov, the head of SOCAR Foreign Investments Department, has said, residual sum to the tune of \$2.58/barrel of total MEP transit tariff would be meant for reimbursement of the transport cost, pipeline maintenance, compensation of interests due to funds attracted, etc.

SOCAR itself does not think that the republic would have any loses due to the decision taken. In any case Azerbaijan will have large dividends from the MEP project and it should also be realized that we are not the transit country, but oil producer, that is why we will have income as a result of oil fields development, but not as a transit party, Natig Aliyev, SOCAR President, thinks.

According to him, the main aim of the country is a prompt implementation of the project. "The quicker we can put it into practice, the sooner we get our income, but any delay results in damage to the republic", N.Aliyev under-

lined. At the same time, in his opinion, it is not a right way to consider that Azerbaijan has made any concessions to Georgia. "In a number of clauses of the Transit Agreement the Georgian party had to compromise, in particular, when the issue was about guarantees provision. At that time our main demand was to get Georgia to reimburse loses of oil exporters as a result of intentional damage of the pipeline within its territory", the head of the State Oil Company clarified.

It should also be mentioned that Azerbaijan in any case would get real income from oil pumped through MEP, however, as a turnover tax and only after reimbursement of all capital expenditures within the framework of the project.

According to Ilham Aliyev, the first vice-president of SOCAR on foreign economic relations, for that purposes 8-15 years on an average would be required depending on world oil prices movement.

And finally one more important fact that unconditionally affected Azerbaijan's decision was Baku's unwillingness to leave the most important investment project unsolved against background of growing power in Russia the main policy of which after V.Putin's victory on the presidential elections, is still not defined precisely. Moreover, the Foreign Minister of the Russian Federation V.Ivanov on March 27, 2000 right away after announcement of initial results of the elections has "vaguely" stated on changes in the foreign political course of Russia. Nobody can guarantee that they will not touch upon, in particular, Azerbaijan. It is of great importance if taking into account the active Russian policy conducted in Caucasus.

In the final analysis, at the end-April in Washington DC the official delegation of Azerbaijan, Turkey and Georgia ratified the Transit Agreement

within the frameworks of the Baku-Ceyhan pipeline construction project. US Secretary of State Madeline Albright was in the chair when ratifying the document.

Based on the results of the negotiations the parties could resolve the last of above provided reasons that concerns capital responsibility of Georgia for possible intentional damage to the pipeline on its territory. The representatives of the Georgian delegation have confirmed their readiness to be responsible to the oil exporters and owners for the material and financial aspects of the pipeline within the limits of the Georgian territory. The representatives of the Georgian delegation have confirmed that, however, they achieved some mitigation in the wording of the Transit Agreement: phase "Georgia must be responsible to the oil exporters and owners for the material and financial aspects of the pipeline security within its territory before" was replaced approximately by the following wording: "Georgia will make every effort to provide security of the pipeline".

Earlier official Tbilisi has stated that as a result of a difficult internal financial situation, Georgia has not been able to provide guarantees for reimbursement of possible loses to the oil exporters and owners in the event of an intentional damage to the 200-km section of the pipeline within its territory. Georgia was trying to share the responsibility with the foreign investors.

However, according to the exporters nobody from international financial institutions has in written form provided such the guarantees. "Everybody understands very well that in any case Georgia will not be able to be fully responsible for possible intentional damage to the pipeline and future investors will take into account present situation in this country", one of experts stated. It is therefore possible that in the near future when entering

Caspian Drilling Company is a joint venture operating in Azerbaijan.

The partnership is comprised of Santa Fe International and SOCAR.

Caspian Drilling Company upgraded and operated the semi-submersible DaDa Gorgud over the past three years. It has worked for NAOC, AIOC, CIPCO and BP. The Istiglal was rebuilt and began work in December 1998.

It is under long term contract to a consortium of Operators. CDC has drawn experience from a wide base throughout the Santa Fe organizations to put together a team of experienced profes-

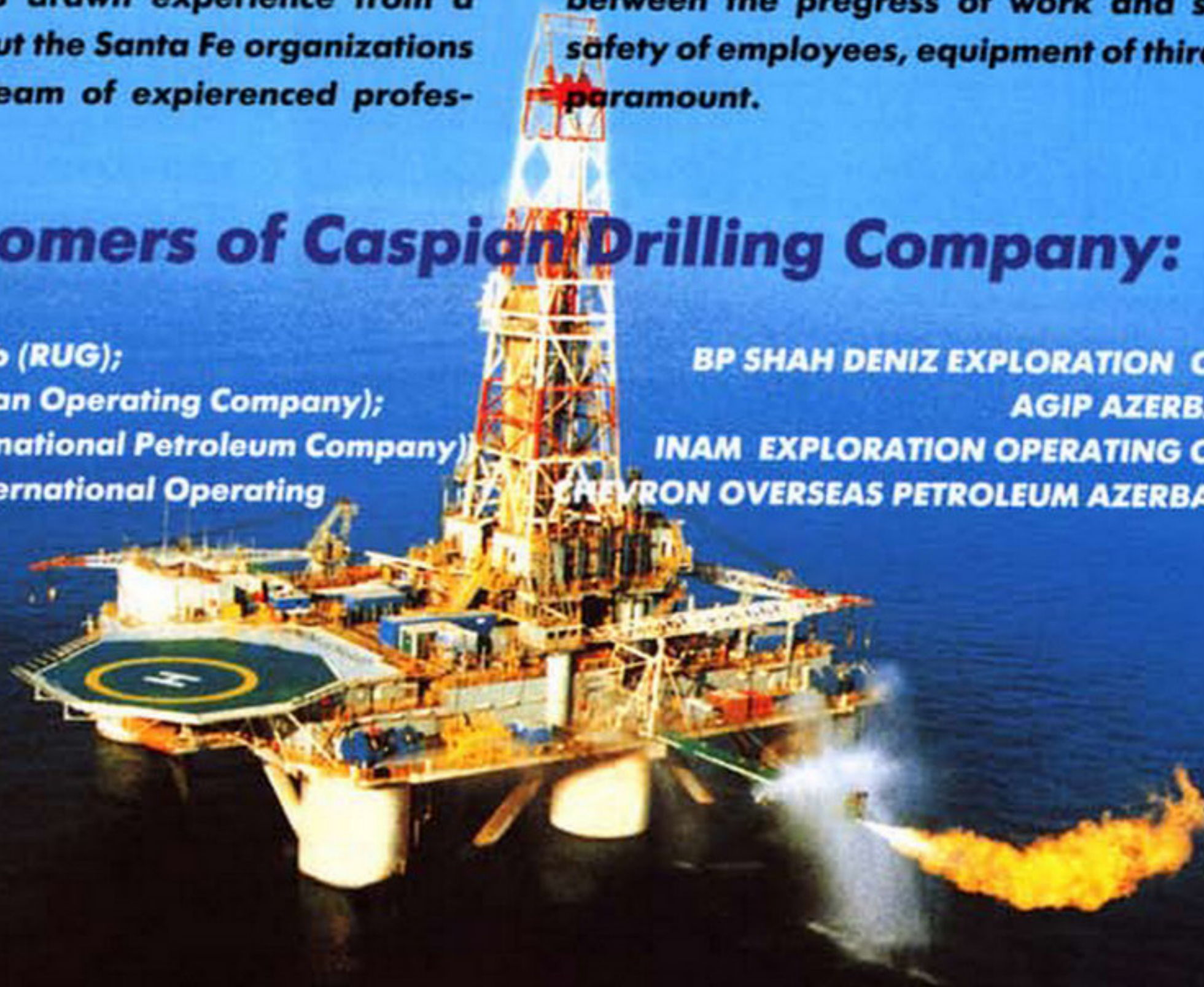
sionals. Drilling wells in the Caspian Sea offers many challengers not so common in most of the world. CDC meets these challenges and maintains an excellent safety record.

It's the policy of CASPIAN DRILLING COMPANY to perform work in the safest practical manner, in compliance with applicable regulations and consistent with recognized good industry practices. The conduct of all operations shall, at all times, reflect this intention. In the event of any conflict between the progress of work and safety, the safety of employees, equipment of third parties is paramount.

Customers of Caspian Drilling Company:

Members of I Rig Club (RUG);
NAOC (North American Operating Company);
CIPCO (Caspian International Petroleum Company);
AIOC (Azerbaijan International Operating Company);

BP SHAH DENIZ EXPLORATION COMPANY;
AGIP AZERBAIJAN BV;
INAM EXPLORATION OPERATING COMPANY;
CHEVRON OVERSEAS PETROLEUM AZERBAIJAN LIMITED



CASPIAN DRILLING COMPANY

CDC
Caspian Drilling Company

**AN
S**
SOCAR

sf
Santa Fe International Corporation

into contract with the founders of the project the investors would stipulate the measures on insurance of their interests in laying and commissioning the Georgian section of the pipeline.

Thereby, the experts involved in the negotiating process note that the text of the Transit Agreement has not yet been signed by investors and representatives of the Georgian government. The project investors will be defined sooner after holding relevant negotiations.

Thus, it is possible to state that at the present moment one more stage of the negotiating process on the Baku-Ceyhan project is completed. Azerbaijan, Georgia and Turkey have agreed and ratified the whole package of the intergovernmental agreements including - the main document on MEP signed by the presidents of these countries, contract on construction on "a turn-key basis", document on guarantees of Turkey on not exceeding the fixed cost of the MEP construction within its territory and the Transit Agreement between Georgia and investors.

On May 17 the President Heydar Aliyev of Azerbaijan has delivered a package of Intergovernmental agreements on the MEP construction project on the Baku to Ceyhan route to the Milli Mejlis of the republic for further ratification.

According to Asya Manafova, the chairman of a parliamentary commission on natural resources, power engineering and ecology, the ratification of the package of agreements should be held on May 26, 2000, but prior to that her experts would be engaged in detailed consideration of the documents within the commission. Thereby, despite availability of different conditions in the package, it will be studied within the frameworks of this commission only.

As it used to be before, during the ratification the parliament would give the draft copy of the agreements their

first reading, A. Manafova noted. It is worthwhile to stress that if Azerbaijan is going to complete the ratification of the documents on MEP by the end-May, the official representatives of Turkey and Georgia had already stated that consideration of the Intergovernmental agreement by their parliaments would take place in June.

The package of the document consists of 4 agreements:

- intergovernmental agreement;
- the turnkey construction contract;
- guarantees of the Turkish government on not exceeding the cost of MEP construction within its territory (not higher than \$1.4bn);
- the Transit agreement between Georgia and investors.

According to the Azerbaijan strategy on implementation of the pipeline construction project on the Baku to Ceyhan route, the official Baku is intended to hold 3 levels of project presentations to attract potential participants of MEPCO. At the first stage the project will be presented to the representatives of 11 companies - AIOC shareholders, at the second - to 32 foreign companies participating in the oil contracts in Azerbaijan, and finally at the third stage it will be presented to the companies which have not yet set their business in Azerbaijan.

After ratification of all mentioned documents in the parliaments of Georgia and Turkey, that is going to happen as early as June, the contractors will start full project engineering which according to some assessment will take 1.5 to 2 years. The basic feasibility study will be performed during the first stage of the project, as well as, the environmental impact assessment will be completed. The second stage will be devoted to development of detailed feasibility study in the run of which an estimated cost of the project should be

stated by independent experts. It will be the stage at which, according to AIOC experts, probably overspend on the project will be defined, and then the guarantees of the parties on reimbursement of the difference at their own cost will be in force. Then the participants of the project will submit the draft project for approval to the western financial-investment institutions and hold negotiations on borrowing terms and conditions.

In opinion of the SOCAR leadership, this process can be completed by the end of this year in order that the laying of the pipeline starts in 2001.

The construction of the route will last two and a half years and Azerbaijan expects completion of the MEP construction by the early/mid-2004.

As it is known, a readiness of the investors to provide funds under the MEP is an apprehension which can be expected in future, and according to experts, this process can be facilitated and fastened by legally binding treaties between MEPCO and oil companies, in accordance with which the oil companies will have to declare volumes of oil they will be able to have for pumping through the pipeline. So far such the agreement can be signed with AIOC only which has stable oil production. The first results from the rest of the Caspian consortia can be expected in 1-1.5 years at best.

It should be mentioned that an "enticement" in the form of above said existing tariff to the tune of \$2.58/barrels has already been prepared for potential investors. According to SOCAR, at that rate they will pump the oil towards Ceyhan. All other future users of the pipe will pump the oil on the basis of other, undoubtedly, higher tariffs.

Caspian TransCo Inc.

Caspian TransCo Inc. was established in 1996 to transport crude oil from the Caspian Sea basin and Central Asia to the Black Sea and from there to world markets.

Initiated as a partnership between R Okan Tapan and Halliburton's engineering company Brown & Root, Mr. Tapan subsequently acquired all the company's shares and is its major shareholder.

A prominent Turkish businessman, Mr. Tapan has been active in the Caucasus since the early 1990s. Through a partnership, he constructed a 60 MW power plant in the Azerbaijani enclave of Nakhchevan, and a 120-km power line from Agri, Turkey to Nakhchevan. In addition, he transported 400,000 MT of diesel oil from Baku to Batumi during Georgia's civil war. Mr. Tapan previously managed the Social Security Fund of the Turkish Republic, served as a board member of leading commercial banks in Turkey and was vice president of the Turkish Organization for the Protection of Wild Life.

Caspian TransCo Inc. has representative offices in Baku, Tbilisi, Batumi, London, and Istanbul and multilingual staff experienced in the oil, transportation, and engineering business.

Caspian TransCo Inc. successfully utilizes local manpower for the rehabilitation, construction, and operation of the current crude oil transportation system linking Central Asia to the Black Sea.

In its short history, Caspian TransCo Inc. has financed and completed to Western standards multi-million dollar infrastructure development projects in the energy sector. These projects have a significant economic and geopolitical impact in the region. Parallel to these accomplishments, Caspian TransCo Inc. has established sister companies in investments and banking, engineering and construction, and shipping.

Caspian TransCo's crude oil transportation system is an integrated, multi-phased system. On the route from the Eastern Caspian Sea ports of Kazakhstan and Turkmenistan to Batumi on the Black Sea coast of Georgia, Caspian TransCo co-operates with an array of institutions in Azerbaijan and Georgia.

Caspian Sea Ports Caspian Shipping Company SOCAR Azer-Rail Georgian Rail Batumi Terminal

In its day to day operations, Caspian TransCo manages over twenty contracts with international and local private companies as well as local authorities.

The transportation system starts with Caspian TransCo's free on board reception of crude oil in an Eastern Caspian port. After a day's journey across the Caspian, the crude is then discharged at the Dubendi terminal.

An internationally recognized independent inspector carries out all measurements and inspections, as the crude oil is stored in tanks on shore. The cargo is then transported further along one of two routes: the Dubendi - Batumi rail link or the Dubendi - Ali Bayramli pipeline.

The rail link begins at the Caspian TransCo loading gantry in Dubendi. Completed in late 1997, the gantry is connected to storage tanks by two 20 inch, 4 km pipelines. Caspian TransCo personnel can inspect, load and dispatch up to five trains a day at the Dubendi terminal. Each train carries some 2,000 MT of crude oil to Batumi.

The Dubendi - Ali Bayramli pipeline passes through the Puta booster station, where Caspian TransCo has additional storage capacity for operational contingencies. The pipeline, which has a safe operating capacity of 5,000 MT per day terminates at the Ali Bayramli tank farm. The pipeline like other components in the transportation system, is patrolled around the clock, for safety and security. A radio communication system enables patrols to be in continuous touch with terminals, pump stations, as well as the operations center in Baku.

The Ali-Bayramli tank farm houses Caspian TransCo cargoes and on-shore Azeri production before they are loaded into rail tank cars in the

gantry has a capacity of 10,000 MT (5 trains) per day. The trains dispatched from Dubendi and Ali Bayramli go through Buyuk Kesik before entering Georgian territory, where Caspian TransCo carries out a visual inspection of the passing trains and finalizes the necessary paperwork. Trains dispatched from Azerbaijan reach Batumi within three days. At the Batumi terminal, cargo is unloaded into buffer tanks by Caspian TransCo, in conjunction with the Batumi terminal authorities. An independent inspector certifies the quality of the cargo prior to collection in the storage tanks. The final leg of the journey starts at the port of Batumi, where Caspian TransCo supervises the loading and inspection of vessels from 10,000 DWT to 60,000 DWT, before their sea passage to a Mediterranean Port. Caspian TransCo has put together an efficient transportation system through renovation of existing facilities in Azerbaijan and Georgia.

Parallel to the development of the corridor, the Company has acquired additional storage capacity in order to facilitate the segregated transportation of greater volumes of different types of crude oil. Total storage capacity of the system increased from 73,000 MT in late 1996 to 363,000 MT in 1998. In the initial stages of the operation Caspian TransCo utilized a 4,000 MT daily loading capacity of Ali Bayramli terminal. With the refurbishment of the facilities, the company could dispatch five trains a day. In late 1997 the Dubendi loading gantry was put into service. This increased Caspian TransCo's rail loading capacity to 20,000 MT per day.

Caspian TransCo's train unloading capacity developed in a similar way. Its 10,000 MT unloading capacity increased to 20,000 MT with completion of the Sloboda terminal rehabilitation. In addition, Caspian TransCo has continuously increased loading rates in order to increase efficiency. Dubendi's vessel unloading rate has increased from 12,000 tons to 24,000 tons per day. Similarly, the loading rate at Batumi terminal has risen from 650 tons per hour to 1,100 tons per hour.

As a consequence, Caspian TransCo's capacity has increased from 6.5 MTA in early 1996 to 12 MTA in late 1997. The transportation system has the potential to increase capacity to approximately 12 MTA. Caspian TransCo's Baku-Batumi route is the only proven corridor in the short-term, and a strong alternative for the medium and long term. Caspian TransCo's throughput volumes have followed a continuous upward trend since the beginning of the operation. The company's management is confident that this will continue in an accelerated form following the completion of future development projects that will enable the company to handle other grades of crude oil. Caspian TransCo Inc. is currently providing a transportation service to major oil companies producing in Kazakhstan, Turkmenistan, and Azerbaijan as well as to traders in the region, through its operations offices in Baku, Tbilisi, and Batumi.

The company is continuously investing in the infrastructure of the transportation system and training of its personnel. In-house training includes oil handling and measurement practices safety, spill contingency response as well as language and computer applications.

Given that the current system has a great potential for expansion, investment and upgrading of the facilities is an on-going process in Caspian TransCo. In order to give better service to current and potential clients, the company is increasing the pumping rates and rehabilitating the storage tanks and communication pipelines. Caspian TransCo is proud to be able to handle six different grades of crude oil in the transportation system from Baku to Batumi, thus addressing the problems of small producers in the region. Because Caspian TransCo has the advantage of being able to operate on relatively low working inventories, it can offer clients a value based on low inventory cost, and higher turnover rate.

EXXONMOBIL in AZERBAIJAN

Azerbaijan is an important link in ExxonMobil's growing business in the Caspian region. As one of the world's leading energy companies, Exxon Mobil Corporation brings to Azerbaijan worldwide experience in energy development as well as extensive financial, technical, environmental and management expertise.

Business Opportunities

ExxonMobil participates in five Production Sharing Agreements (PSAs) in the Azeri sector of the Caspian Sea. ExxonMobil operates the Nakhchivan and the Oguz blocks (both with ExxonMobil interests of 50%) and the recently ratified Zafar-Mashal block (ExxonMobil interest 30%). ExxonMobil also has an interest in two blocks that are operated by others. These are the Araz-Alov-Sharg block (ExxonMobil interest 15%) and the Megastructure (ExxonMobil interest 8%). A sixth PSA, Lerik Deniz (ExxonMobil interest 30%), awaits ratification. ExxonMobil will be the operator of this block.

Exploration

ExxonMobil has signed PSAs covering almost one million acres in the Azeri sector of the Caspian Sea. Water depth on these blocks ranges from 30 to about 900 meters. We have completed acquisition and interpretation of 3D seismic data on the deep-water Nakhchivan block, and we are preparing for drilling. In addition, ExxonMobil is participating in the construction of a world class jack-up rig, the Trident XX, for drilling in shallow water.

Azeri-Chirag-Guneshli

The Azeri, Chirag, and Guneshli fields (known as the Megastructure) are among the largest offshore fields in the world, with estimated recoverable resources of more than 800 million metric tons of oil and nearly 170 billion cubic meters of natural gas. At year-end 1999, the Megastructure was producing about 5.5 million metric tons per year. The initial phase of

the development uses an upgraded platform capable of producing 5.7 million metric tons per year. Development planning is underway for estimated peak full-field production of about 50 million metric tons per year within 10 years.

Community Involvement

At Exxon Mobil Corporation we have a long tradition of supporting the communities in which we operate. In Azerbaijan, ExxonMobil's contributions have focused on education and assistance to refugees and internally displaced persons. We also provided funding for publication of much-needed educational texts. Through our leadership, the U.S.-Azerbaijan Chamber of Commerce established a Caspian Area Studies Center at Harvard University. In addition, ExxonMobil is actively involved with the scientific community of Azerbaijan. Since 1993, we conducted more than twenty technical workshops and joint study projects with leading Azerbaijan technical institutes.

ExxonMobil in Central Asia

Exxon Mobil Corporation is one of the leading international oil companies in Central Asia. Outside Azerbaijan, ExxonMobil has a stake in the giant Tengiz onshore oilfield in Kazakhstan and membership in the international consortium (OKIOC) that is exploring the northern Caspian offshore in Kazakhstan. We also have a share in the Caspian Pipeline Consortium that is building a pipeline from Tengiz to the Black Sea. In Turkmenistan, ExxonMobil has an interest in two onshore PSAs and is studying the potential for exploration and development of natural gas in the Amu Darya River area of eastern Turkmenistan.

(References to ExxonMobil are to the relevant affiliates of the Exxon Mobil Corporation that carry on business in Azerbaijan, Kazakhstan and Turkmenistan.)

ЭКСОНМОБИЛ В АЗЕРБАЙДЖАНЕ

Азербайджан является важным звеном расширяющегося бизнеса компании ЭксонМобил в Каспийском регионе. Являясь одной из ведущих энергетических компаний в мире, корпорация Эксон Мобил несет в Азербайджан опыт разработки энергетических проектов во всем мире, а также обширные знания и опыт в финансовой, технической, природоохранной и управленческой областях.

Деловые возможности

Компания ЭксонМобил является участником пяти Соглашений о долевом разделе добычи (СДРД) в Азербайджанском секторе Каспийского моря. Она является оператором по блокам Нахчыван и Огуз (доля участия ЭксонМобил в каждом из них составляет 50% в каждом) и блоку Зафар-Машал, соглашение по которому было недавно ратифицировано (доля участия ЭксонМобил - 30%). Компания ЭксонМобил также имеет долю участия в двух блоках, операторами по которым являются другие компании. Это блок Араз-Алов-Шарг (доля участия ЭксонМобил - 15%) и Мегаструктура (доля участия ЭксонМобил - 8%). Ожидается ратификация шестого СДРД - по блоку Лерик Дениз (доля участия ЭксонМобил - 30%). Компания ЭксонМобил будет оператором по этому блоку.

Разведочные работы

Соглашения о долевом разделе добычи, заключенные компанией ЭксонМобил, охватывают участки общей площадью почти в миллион акров в Азербайджанском секторе Каспийского моря. Глубина воды на этих блоках варьирует от 30 до примерно 900 метров. Мы завершили сбор и интерпретацию данных трехмерной сейсморазведки на глубоководном блоке Нахчыван и ведем подготовку к бурению. Кроме того, ЭксонМобил принимает участие в строительстве самоподъемной буровой установки мирового класса "Трайидент ХХ" для бурения на мелководье.

Азери-Чираг-Гюнешли

Месторождения Азери, Чираг и Гюнешли (известные как Мегаструктура) принадлежат к крупнейшим морским месторождениям. Их оцененные извлекаемые запасы составляют более 800 миллионов метрических тонн нефти и около 170 миллиардов кубических метров природного газа. К концу 1999 года на Мегаструктуре добывалось около 5,5 миллионов метрических тонн в год. На начальной ста-

дии разработки используется модернизированная платформа, способная добывать 5,7 миллионов метрических тонн в год. В настоящее время ведется планирование разработки, рассчитанной на максимальные темпы добычи со всего месторождения, составляющие, по оценке, около 50 миллионов метрических тонн в год в течение 10 лет.

Участие в жизни общества

Корпорация Эксон Мобил имеет длительную традицию оказания помощи населению тех районов, в которых мы производим работы. В Азербайджане корпорация Эксон Мобил, главным образом, предоставляла средства на образование и на помощь беженцам и лицам, перемещенным внутри страны. Нами также предоставлялись средства на публикацию остро необходимых учебных материалов. Под нашим руководством Американо-азербайджанская торговая палата учредила в Гарвардском университете Центр по изучению Каспийского региона. Кроме того, ЭксонМобил принимает активное участие в деятельности научных кругов Азербайджана. С 1993 года нами проведено более двадцати технических семинаров и совместных исследований с ведущими техническими институтами Азербайджана.

ЭксонМобил в Центральной Азии

Корпорация Эксон Мобил является одной из ведущих международных нефтяных компаний в Центральной Азии. За пределами Азербайджана ЭксонМобил имеет долю участия в гигантском материковом нефтяном месторождении Тенгиз, расположенном в Казахстане, и является участником международного консорциума (OKIOC), занимающегося разведкой северной части Каспийского моря в Казахстане. Мы также имеем долю участия в Каспийском трубопроводном консорциуме, осуществляющем строительство трубопровода от Тенгиза до Черного моря. В Туркменистане ЭксонМобил имеет долю участия в двух Соглашениях о разделе продукции по месторождениям на суше и изучает возможность разведки и разработки природного газа в районе реки Аму-Дарья на востоке Туркменистана.

Под компанией ЭксонМобил имеются ввиду родственные компании корпорации Эксон Мобил, осуществляющие деятельность, соответственно, в Азербайджане, Казахстане и Туркменистане.

**Worldwide Freight Forwarding
Specialists With More
Than 115 Years Experience.**

M&M[®]
M&M Militzer & Münch
International Transports

Tel: (99 412) 97 30 94

97 32 22

97 32 23

Fax: (99 412) 97 32 43

**26 Fizuli Str., Baku,
Azerbaijan 370004**

E-mail: MUMAZBK@MUMNET.COM



For free courier pickup please call:

Tel: (99 412) 97 20 47/48, Fax: (99 412) 97 20 49

24 hour hotline: (99 450) 216 3532

Address: 12 B.Sardarov Str., 370001 Baku, Azerbaijan

www.fedex.com

ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ВЛИВАНИЯ ДЛЯ УЛУЧШЕНИЯ ЭКОЛОГИИ БАКИНСКОЙ БУХТЫ БУДУТ ОПРАВДАНЫ.

Сегодня воды Бакинской Бухты малопригодны даже для технических нужд промышленных предприятий.



Гюль Альвин Касум оглы - Руководитель сектора экологии морской среды АН Азербайджана. Родился в 1929 г., окончил геолого-географический факультет Аз.Гос.Университета и аспирантуру Инст-та Геологии АН Азербайджана. Специалист в области исследований загрязнения Каспия. Является автором и руководителем ряда научных внедрений и исследований. Имеет свыше 120 научных трудов, публикаций и монографий.

Бакинская Бухта находится на юге Апшеронского полуострова, являясь по существу городским водоемом. Здесь расположен самый крупный порт на Каспии, паромная переправа, вся инфраструктура столицы Азербайджана. Площадь бухты - около 100 км², объем вод - до 0,7 км³, средняя глубина - 4,0 - 5,0 м, протяженность береговой линии от мыса Шихов на юго-западе до мыса Султан на северо-востоке - 21 км.

О Бакинской Бухте писали древнегреческие, арабские путешественники (II - III в.), географы Бакуви (XIV в.), Ширвани (XVII в.), купец Афанасий Никитин (XV в.), позднее И.Ф. Союлюнов (XVIII в.).

Исследования загрязнений начались в 20-х годах XX в. в связи с промышленным освоением Каспия и продолжаются в наши дни. В настоящее время акватория Бакинской бухты находится в самом тяжелом экологическом состоянии в пределах Каспийского моря. Это своего рода отстойник сточных вод громадного мегаполиса, большого числа заводов нефтехимической промышленности, коммунальных предприятий, бакинской канализации и многих других производств, несущих разнообразный по составу спектр вредных примесей. Грунты поверхностного слоя (0-0,5 м) Бакинской

Бухты на значительной части ее площади широко представлены смесью мазута, технических масел, различной органики, песками, илами с битой ракушей.

На протяжении долгих лет дно этой акватории является мертвой зоной, лишенной живых организмов, если не считать гнилостной и болезнетворной гидрофлоры. Большая концентрация вредных веществ привела к гибели рыб, моллюсков и водорослей. Значительная часть донной поверхности бухты покрыта густым слоем мазута, сделавшись очагом повторного заражения морских вод. Ареал распространения нефтяной пленки захватил внешние края акватории, загрязнив прибрежную полосу. Запахи и испарения, поднимающиеся над акваторией, создали неблагоприятные условия для отдыха.

Загрязнение Бакинской Бухты происходит как в ее донных отложениях так и вода, масштабы которого отличаются различными техногенными примесями, главными из которых являются нефтяные углеводороды и их производные.

Стратиграфически донные отложения приурочены к верхнему горизонту осадков современного возраста, мощность которого достигает 8 - 9 метров в застойных участках Бухты. Визуально эти грунты выделяются по темно-серой, почти черной окраске, представляя собой рыхлую, слабосцементированную и разжиженную смесь ила, песка, раковинного детрита с мазутом, сырой нефтью, другими отходами. Их присутствие в сочетании со специфическим запахом меркаптана служит характерным признаком неблагоприятного экологического состояния донной среды акватории. Как показали результаты исследований, вся площадь последних, в целом, вместе с подстилающими грунтами несет нагрузку антропогенного стока прилегающей суши.

В то же время следует подчеркнуть осо-



бую роль морской воды, как опосредованного источника поступления техногенного материала на донную поверхность изучаемого региона. Согласно имеющимся данным на протяжении ряда лет (1978-94 гг.) в Бакинскую Бухту ежегодно сбрасывалось в среднем 332,2 млн м³ сточных вод, в том числе без очистки - 213,03 млн м³. При этом в их составе на акваторию поступало нефти (9,0), фенолов (0,025), СПАВ - синтетических поверхностно активных веществ (0,34), металлов (0,221), органики (99,1), взвеси (219,6), кислоты (0,221) тысяч тонн. Причем концентрация вредных примесей в водах Бакинской Бухты изменялась в широких интервалах для нефти (7,1-0,0 мг/л), фенолов (0,05-0,005 мг/л), СПАВ (0,25-0,0 мг/л), аммонийного азота (126,0-0,0 мкг/л), нитритов (9,6-0,2 мкг/л), нитратов (5,6-0,1 мкг/л), минерального фосфора (65,4-2,5 мкг/л). В среднем же содержание этих компонентов равнялось - (0,47 - 0,02 - 0,04) мг/л и (72,6 - 5,2 - 1,1 - 41,1) мкг/л соответственно. Далее растворенные и взвешенные в воде частицы техногенных примесей подвергаются метаморфизации, деструкции и оседают на дно, загрязняя его и преобразуясь в осадок. Согласно индексу загрязняющих веществ (ИЗВ) вся акватория Бакинской Бухты относится к сильно загрязненной категории (VI) вод.

Судя по содержанию загрязняющих веществ в грунтах акватории средние и крайние значения нефтяных примесей соответственно равняются 45,8 (226,0-0,1), фенолов - 4,5 (40,0-0,01), ртути - 1,22 (2,0-0,0) мкг/г. Осадки Бакинской Бухты по концентрации ртути, никеля, стронция относятся к незначительным, а по хромю (409,5 мкг/г) к загрязненным категориям.

В целом компоненты тяжелых металлов не имеют здесь загрязняющего значения, так как практически не выходят за пределы их концентрации. В этом отношении они полностью уступают место нефтяным углеводородам, как доминирующим загрязнителям экосистемы региона. Состав нефтяных примесей в грунтах Бакинской Бухты преимущественно представлен смолянисто-асфальтовыми соединениями (> 60%) и тяжелыми фракциями углеводородов вида С10 - С12 (2,0%) и С13 - С20 (3,3%). Исходя из специфических особенностей этого городского водоема вышеперечисленные компоненты, безусловно, можно считать

техногенными.

Интенсивности загрязнения Бакинской Бухты способствует не только ограниченный водообмен с открытым морем, но и тот громадный объем городских отходов, который сбрасывается сюда долгие годы, образуя толщу по существу антропогенных грунтов. Как следствие, вторичное загрязнение окружающей среды за счет их взмучивания в штормовую погоду, либо изъятия при дноуглубительных работах и захоронении в районах дампинга.

Судя по имеющимся данным, на примере Бакинской Бухты наблюдается постоянный обмен нефтепродуктами на границе между грунтом и водой, составляющими в спокойную погоду 0,2% от их содержания в илах и 0,6% в песках, возрастая до 4% при интенсивном волнении. Упомянутые дампинги служат своеобразным полигоном для изучения процессов самоочищения загрязненных донных отложений в природных условиях, где в момент сброса отходов их концентрация в морской среде резко увеличивается, сопровождаясь дефицитом кислорода и уменьшением величины рН.

Подытоживая результаты исследований выявлено, что загрязняющие вещества донных отложений Бакинской Бухты отличаются стратиграфической и геологическо-литологической приуроченностью к слабоцементированным илам и рыхлым пескам современного возраста.

Выходы подстилающих их более древних (четвертичных и третичных) пород в ненарушенном залегании, как правило, лишены техногенных примесей.

Доминирующим загрязнителем вод и грунтов изучаемой акватории являются нефтяные углеводороды, наряду с фенолами, ртутью и другими менее характерны-

ми инородными компонентами. Основным источником их поступления на акваторию служат как промышленный, так и коммунальный стоки города.

Содержание вредных примесей здесь увеличивается вблизи береговой черты и уменьшается в сторону открытого моря. При этом они избирательно скапливаются в самых загрязненных частях Бакинской Бухты. Судя по имеющимся данным, мощность загрязненных грунтов достигает 8-10 м. Содержание загрязняющих веществ в донных отложениях при прочих равных условиях зависит от гранулометрического состава, растет вместе с дисперсностью в песках и илах. Кроме того, концентрация нефтяных примесей в грунтах связана с их плотностью, снижаясь по мере ее увеличения.

Наличие нефтяных углеводородов отражается на физических свойствах донных отложений, вызывая в частности, уменьшение прочности, величины липкости последних.

Межгодовые изменения загрязненности донных отложений обусловлены аварийными разливами нефти, подъемом уровня Каспия, общим спадом производства и соответственно количества нефтяных углеводородов и других инородных компонентов, наблюдаемых в последние десятилетия.

Приведенные данные свидетельствуют о необходимости постоянного контроля за состоянием бухты с целью разработки эффективных природоохранных мероприятий. Очевидна рациональность установления допустимых техногенных нагрузок на акваторию, а также прогнозирование уровней загрязнения среды и процессов самоочищения.



CHOOSE
ВЫБЕРИ YOUR
СВОЙ BRAND
БРЕНД

BR
A
ND
WARD
ZERBAIJAN

WWW.BRANDAWARD.AZ



Xəzər İntegrasiya İşgüzar Klubu
CASPIAN INTEGRATION
 BUSINESS CLUB
 Каспийский Интеграционный Деловой Клуб



**CASPIAN ENERGY
 INTEGRATION AWARD
 TURKEY**

CREATION OF INFORMATION SOCIETY
 IS THE WAY OF LEADING COUNTRIES WORLDWIDE

CASPIAN ENERGY
TELECOM
 INTERNATIONAL ANALYTICAL JOURNAL | NOVEMBER - DECEMBER 2007 | (1)

AZERBAIJAN



**COVERAGE OF ICT
 SECTOR-RELATED**

EVENTS IN THE CASPIAN,

**"I ANNOUNCE
 INFORMATION-COMMUNICATION
 TECHNOLOGIES
 A PRIORITY AREA
 IN AZERBAIJAN"**

H.E. President of Azerbaijan İlham Aliyev

**BLACK SEA AND
 BALTIC REGIONS**



www.telecomjournal.az

Старые морские нефтяные месторождения Азербайджана и их реабилитация

Добыча нефти на Каспии началась с 1924 года с вступлением в эксплуатацию скважины № 74 пробуренной с деревянного основания построенного в бухте Биби-Эйбат. И это заложило основу морской нефтедобычи в мире.

Начиная с 1934 года для развертывания поисково-разведочных работ в Каспийском море началось строительство железных оснований на месторождении "Пираллахи" (Артем). В 1937 году вступила в разработку морская часть этого месторождения.

Промышленная добыча нефти на Каспии началась в 1947 году с вступлением в эксплуатацию продуктивных горизонтов "калинской", "кирмакинской", "подкирмакинской" свит, на месторождениях "Гюргян-дениз". В дальнейшем с установлением промышленной нефтеносности вступили в разработку месторождения "Говсаны" (1948г), "Нефт Дашлары" (1950г), "б. Дарвина" (1950г), "Чилов" (1951г), "Гум-дениз" (1955г), "Сангачал-дениз-Дуванны-дениз-Хара-Зире-адасы" (1969г), "б.Абшерона" (1971г), "Джануб" (1970г), "Ази Асланов" (1972г), "Палчыг Тепеси" (1954г), "Булла-дениз" (1975г), "Бахар" (1979 г), "Гюнешли" (1980г), "Алят-дениз" (1986г), "8 Март" (1988г), "Чираг" (1997), и т.д.

В результате проведенных поисково-разведочных работ в Азербайджанском секторе Каспия было выявлено 28 нефтяных и газовых месторождений. В настоящее время 18 из них находятся в разработке. Эти месторождения по времени вступления в разработку, по использованию запасов, пластовой энергии, обводненности, по объему среднесуточной добычи нефти, по динамике добычи нефти по годам а также по фонду скважин и их техническому состоянию резко отличаются друг от друга. Большинство месторождений, находящихся в разработке характеризуются сложным геологическим строением и большой глубиной залегания продуктивных пластов.

В настоящее время в Производственном Объединении по добыче нефти и газа на море числятся в разработке 17 нефтяных и газовых месторождений, а действующий фонд составляет 1388 эксплуатационных скважин. На 01.01.2000г из этих месторождений с начала разработки было отобрано свыше 447,7 млн.т нефти, 328 млрд.м³ газа. 70% добытой нефти приходится на месторождение "Нефт Дашлары", "Гюнешли", "Сангачал-дениз-Дуванны-дениз-Хара-Зире-адасы", 73% добытого газа при-

ходится на месторождения "Бахар", "Булла-дениз", "Сангачал-дениз-Дуванны-дениз-Хара-Зире-адасы". Динамика добычи нефти и газа с начала разработки по месторождениям прилагается (Приложение 1).

Большинство из этих 17-и месторождений находятся в последней стадии разработки и поэтому наблюдается падение добычи нефти и газа (не считая месторождение "Гюнешли"). Чтобы снизить темпы падения добычи нефти и газа по старым месторождениям из года в год, была повышена эффективность геологических мероприятий (Приложение 2), расширен объем эксплуатационного бурения и применение современных методов повышения нефтеотдачи пластов. В результате чего темп падения добычи нефти с 14,9% в 1993 году упал до 1% в 1999 году. (Приложение 3).

Помимо этого для поддержания пластового давления, повышения коэффициента нефтеотдачи и эффективности разработки применялись и применяются вторичные и третичные методы повышения эффективности нефтеотдачи пластов.

Вторичные методы (нагнетание воды) повышения эффективности нефтеотдачи пластов применялись и применяются в настоящее время в ниже перечисленных месторождениях:

На месторождении "Нефт Дашлары" начиная с 1953 года ведется процесс нагнетания воды. С начала воздействия на пласты было закачено 260911 тыс.м³ воды за счет чего было дополнительно получено 85729 тыс.тонн нефти. В настоящее время в IV и V блоках нагнетание воды продолжается. Текущий коэффициент нефтеотдачи по месторождению составляет 0,42, а по ПК свиты - 0,75

На месторождении "Гюнешли" с 1986 года ведется процесс закачки воды. С начала воздействия на пласты было закачено 17163,3 тыс.м³ воды, за счет чего было дополнительно получено 4891,0 тыс.тонн нефти. В настоящее время в X и СП горизонтах закачка воды продолжается.

На месторождении "Сангачал-дениз-Дуванны-дениз-Хара-Зире-адасы" начиная с 1971 года с целью предотвращения падения пластового давления было начато нагнетание воды. С 1991 года в связи с снижением эффективности данного метода, процесс нагнетания воды был прекращен. С начала воздействия на пласты было закачено 73842 тыс.м³ воды за счет чего

было дополнительно получено 11056 тыс.тонн нефти.

На месторождении "Палчыг Тепеси" в 1964 году была начата закачка воды в Кас. В связи с выходом из строя гидротехнических сооружений в результате шторма в 1992 году по техническим причинам закачка не ведется. С начала воздействия на пласты было закачено 12753,6 тыс.м³ воды за счет чего было дополнительно получено 2222,3 тыс.тонн нефти.

На месторождении "Гум-дениз" начиная с 1962 года ведется закачка воды. С начала воздействия на пласты было закачено 49849,9 тыс.м³ воды за счет чего было дополнительно получено 4103,9 тыс.тонн нефти.

На месторождении "б.Дарвина" в 1955 году с целью восстановления пластового давления был начат процесс закачки воды, а с 1998 года он был прекращен. С начала воздействия на пласты было закачено 18738,2 тыс.м³ воды за счет чего было дополнительно получено 2088,4 тыс.тонн нефти.

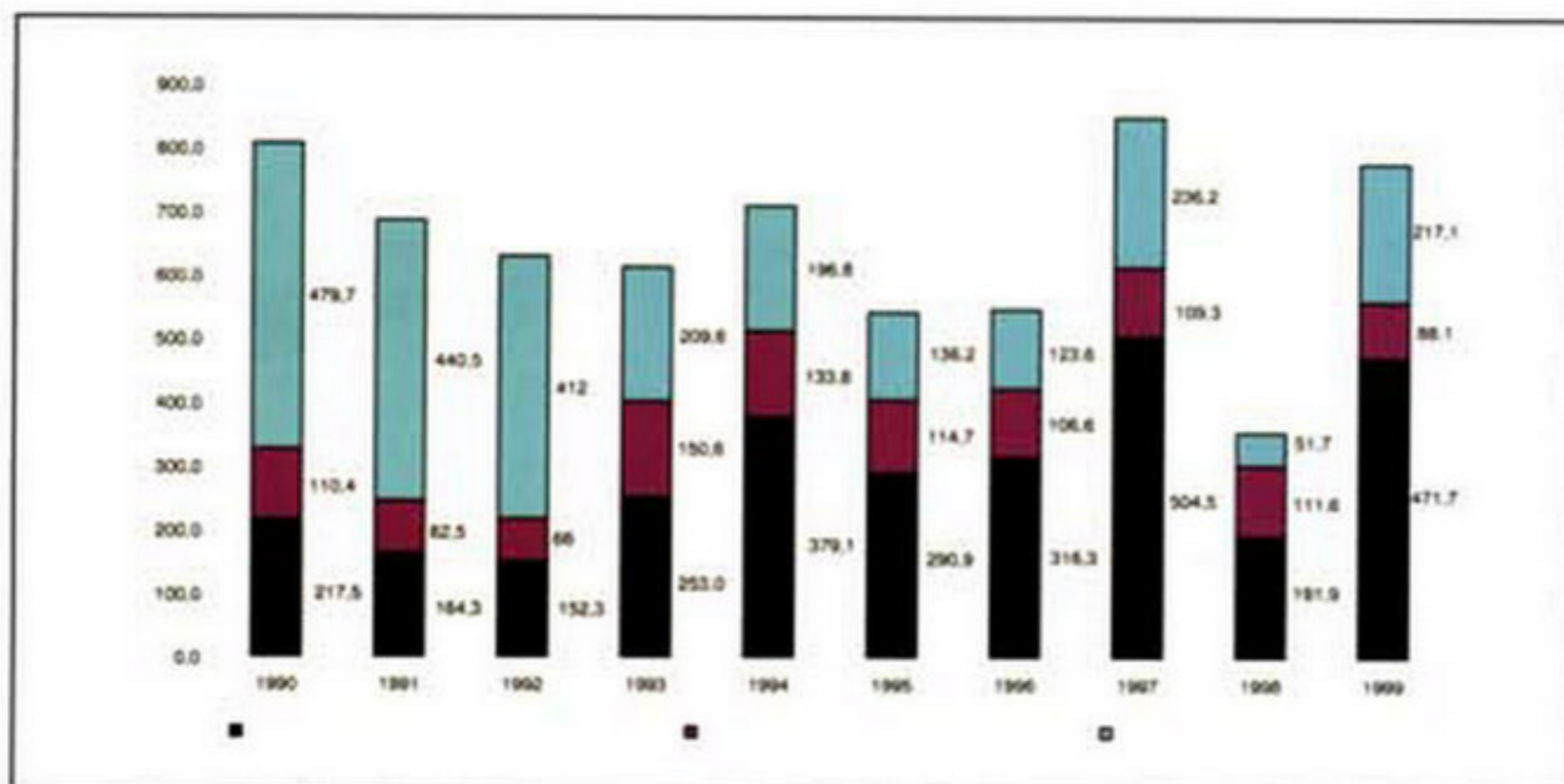
На месторождении "Пираллахи" в 1947 году был начат процесс закачки воды. В связи с неэффективностью закачка воды была прекращена как уже выполнившая свое предназначение. С начала воздействия на пласты было закачено 18899 тыс.м³ воды за счет чего было дополнительно получено 1235,4 тыс.тонн нефти.

На месторождении "Гюргян-дениз" начиная с 1951 года с целью восстановления пластового давления был начат процесс закачки воды, а в 1964 году был прекращен. С начала воздействия на пласты было закачено 7762 тыс.м³ воды за счет чего было дополнительно получено 4626,1 тыс.тонн нефти.

Стоит отметить также, большую роль третичных методов воздействия на морские месторождения:

- На месторождении "Пираллахи" начиная с 1974 года с целью повышения нефтеотдачи пластов применяется внутрпластовое горение. За счет этого способа было дополнитель-





но получено 150 тыс. тонн нефти;

-на месторождении "Бахар" начиная с 1985 года ведется водное воздействие на пласты с добавлением метанола. В настоящее время нагнетание воды продолжается. С начала воздействия было закачено 12460,4 тыс.м³ воды, 1231,2 тонн натрия нафтената за счет чего было дополнительно получено 331,4 тыс.тонн нефти;

-на месторождении "Нефт Дашлары" с 1981 года была начата закачка ПАВ. В настоящее время закачка ПАВ в VIIa, VIII, IX, X, СП и КС2 горизонты продуктивной толщи продолжается. С начала воздействия было закачено 421 тонн сульфанола за счет чего было дополнительно получено 162,2 тыс.тонн нефти;

-на месторождении "Гюнешли" начиная с 1986 года ведется закачка ПАВ. С начала воздействия было закачено 63,5 тонн сульфанола, за счет чего было дополнительно получено 487,4 тыс.тонн нефти.

Остаточные извлекаемые запасы 21 месторождения находящихся на балансе Производственного Объединения (не считая месторождение "Зых", "Говсаны") составляют 125 млн.тонн нефти и конденсата и 93 млрд.м³ газа. А по месторождениям, которые в данный момент находятся все еще в разработке остаточные извлекаемые запасы составляют 107 млн.тонн нефти и конденсата и 89 млрд.м³ газа. На месторождениях, в которых на данный момент приостановлена разработка, остаточ-

ные извлекаемые запасы составляют : нефти - 3 млн.тонн, газа- 3 млрд.м³. В настоящее время ведутся работы по максимальному извлечению имеющихся остаточных запасов и планируется провести нижеперечисленные реабилитационные работы по месторождениям:

-Утвержденные остаточные извлекаемые запасы по месторождению "Гюнешли" составляют 54 млн.тонн нефти и 14 млрд.м³ газа. Помимо этого месторождение также имеет перспективные запасы, в размере 37 млн. тонн нефти и конденсата и 65 млрд. м³ газа. "Гюнешли" не хотелось бы относить к старым месторождениям. Но, так как месторождение находится во второй стадии разработки, разрабатываемая часть его нуждается в реабилитации. Данная тема подлежит широкому обсуждению и анализу. Поэтому лучше было бы вернуться к этой теме в другое время.

-Остаточные извлекаемые запасы по месторождению "Чилев" составляют около 1,0 млн.тонн нефти и 508 млн.м³ газа. Для извлечения остаточных запасов на месторождении планируется бурение 12 добывающих скважин, в одной из которых в настоящее время ведутся буровые работы.

-Остаточные извлекаемые запасы по месторождению "Нефт Дашлары" составляют около 17 млн.тонн нефти и 707 млн.м³ газа. Основная часть остаточно- извлекаемого запаса приходится на V блок. В связи с тем, что прошел срок эксплуатации гидротехнических сооруже-

ний, нужно любыми способами ускорить процесс разработки. Так как эстакады и площадки находятся в аварийном состоянии, более целесообразно проводить буровые работы в V блоке с помощью стационарных платформ. Это предложение согласовано с руководством Производственного объединения и в данное время в этом направлении проводятся работы. -Остаточные извлекаемые запасы по месторождению "Палчыг Тепеси" составляют около 9,5 млн.тонн нефти и 1168 млн.м³ газа. В настоящее время на месторождении ведутся буровые работы. Для извлечения остаточных запасов на месторождении необходимо увеличить объем бурения и восстановить процесс водонагнетания в пласт. Также нужно отметить, что на перспективной площади данного месторождения имеются запасы в объеме 9 млн. тонн нефти. Поэтому на этой площади ведутся разведочные работы.

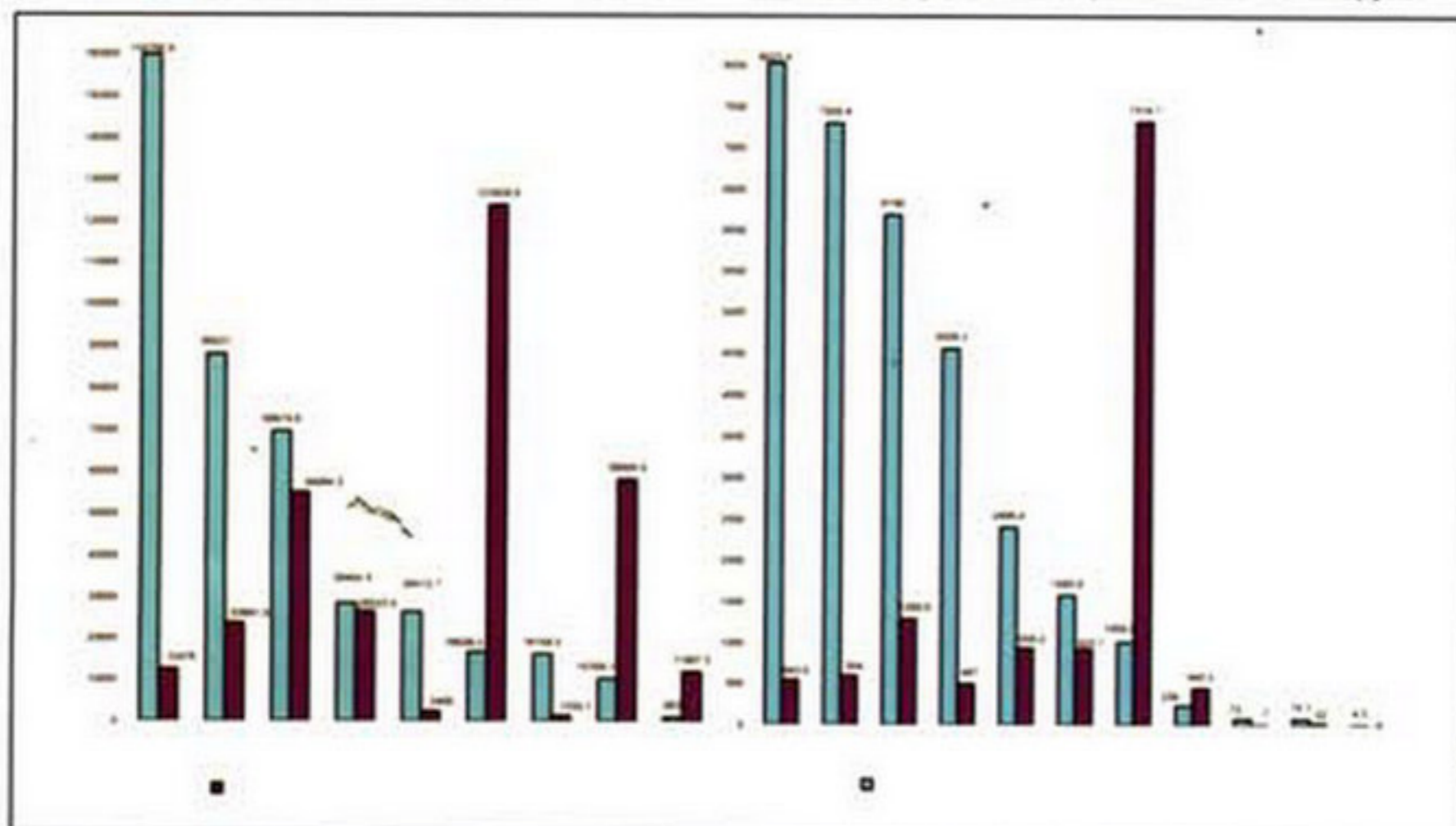
-Остаточные извлекаемые запасы по месторождению "Гум Дениз" составляют около 4,5 млн.тонн нефти и 2,0 млрд.м³ газа. Для извлечения существующего остаточного запаса рекомендуется увеличение объема бурения и применение новейших методов увеличения нефтеотдачи пластов. В настоящее время в этом направлении ведутся работы.

-Остаточные извлекаемые запасы по месторождению "Бахар" составляют около 3,0 млн.тонн нефти и 7 млрд.м³ газа. Данное месторождение является одним из основных в Республике по добыче газа. Ежедневно с данного месторождения добывается около 4 млн.м³. В III блоке имеются большие остаточно-извлекаемые запасы газа. В настоящее время в этом блоке ведется бурение новых скважин. Несмотря на это необходимо увеличить объем буровых работ.

-Остаточные извлекаемые запасы по месторождению "Сангачал-дениз-Дуванны-дениз-Хара-Зире-адасы" составляют около 3,5 млн.тонн нефти и 9 млрд.м³ газа. В действующих скважинах I и II блока необходимо применить новейшие методы борьбы с парафиноотложениями. В этих блоках, в скважинах ожидающих капитального ремонта, для подъема первого ряда компрессорных труб необходимы подъемники с грузоподъемностью 100 тонн

В III блоке для извлечения остаточного запаса нефти и газа необходимо бурение новых скважин.

-Остаточные извлекаемые запасы по месторождению "Алят-дениз" составляют около 2 млн.тонн нефти. Для извлечения этих запасов нефти предусматривается расширение буровых работ.



-Остаточные извлекаемые запасы по месторождению "Булла-дениз" составляют около 2,5 млн. тонн нефти и 26 млрд. м3 газа. Предусматривается бурение разведочных скважин в I блоке на VIII и VII горизонты.

-Остаточные извлекаемые запасы по месторождению "8 Март" составляют около 1,5 млн. тонн нефти и около 1 млрд. м3 газа. Для извлечения существующего запаса необходимо продолжать буровые работы.

-Разработка месторождений "Джануб", "Ази Асланов", "Гарасу" приостановлена в связи с экономической нецелесообразностью на данный момент.

По месторождениям "б.Дарвина", "б.Абшерона", "Пираллахи" единственным возможным вариантом для извлечения имеющегося остаточного запаса был принят вариант бурения новых скважин и в последнее время в этом направлении ведутся работы.

-В связи с тем, что большая часть находящихся в эксплуатации гидротехнических сооружений месторождения "Гюрган-дениз" вышла из строя, с 1987 года на этом месторождении приостановлена разработка. С начала разработки было отобрано 7,3 млн.тонн нефти и 0,6 млрд.м3 газа. Месторождение осложнено тектоническими разрывами и надвигами. В надвиговой части месторождения для извлечения остаточного запаса предусматривается бурение новых эксплуатационных скважин, а в поднадвиговой части для прослеживания нефтяного горизонта вскрытой 205 скважиной, идут подготовительные работы по бурению разведочных скважин.

Для проведения вышеперечисленных работ по реабилитации морских месторождений требуются крупные капиталовложения. Поэтому ве-

дутся некоторые работы для привлечения зарубежных инвестиций.

Таким образом, из вышеприведенного становится очевидным, что определенный потенциал углеводородных ресурсов в пределах длительного времени разрабатываемых морских нефтяных месторождений Азербайджана имеется и выбор оптимальной системы их разработки обеспечивает снижение до минимума темпа падения добычи нефти на этих месторождениях.

Кроме того, кропотливая работа геологов вместе с технологами добычи нефти по претворению в жизнь постоянно обновляющихся программ геолого-технических мероприятий также играет большую роль в деле стабилизации добычи нефти (Приложение 4).

Однако известно, что без прироста дополнительных объемов УВ невозможно длительное время поддерживать уровень добычи нефти и газа. В этой связи геологическая служба Объединения постоянно находится в поиске путей лучшего распознавания недр. Детальный анализ имеющегося геолого-геофизического материала зачастую позволяет с уверенностью возвращаться к возобновлению разработки "давно забытых" месторождений, точнее отдельных найденных участков нефти или даже горизонтов, что в частности и произошло на месторождениях Зых, Говсаны, где возобновлена добыча нефти из нескольких успешно заложённых и пробуренных скважин. Или на нефтяном месторождении Абшерон, где на южном крыле была выявлена статиграфическая залежь газа на глубине около 1800 м и бурение скважины на закрытом ранее в далеком прошлом участке месторождения, уже в 2000 году дало хорошие результаты, около 100

тыс.м3 газа в сутки.

Здесь же можно в качестве примера привести и месторождение Чилор, на котором начато бурение добывающих скважин после детализации локализации остаточных запасов нефти.

Замечательных успехов увенчалось смелое решение геологов "по интуиции" заложить специальные скважины на северо-востоке старейшего месторождения Пираллахи. В предверии очередной июньской Конференции и Нефтяной выставки в г. Баку в 2000 году, на этом участке была получена нефть. При этом в двух скважинах было отобрано около 300 м керна (образцов пород), в т.ч. 105 м нефтенасыщенных образцов песчаника во второй скважине. Наличие представленных образцов керна из потенциальных объектов разработки позволяет в лабораторных условиях детально изучить коллекторские качества, что в свою очередь обеспечит создание геологической модели залежи, приближенной к природным условиям, с последующим прогнозом оптимального варианта разработки.

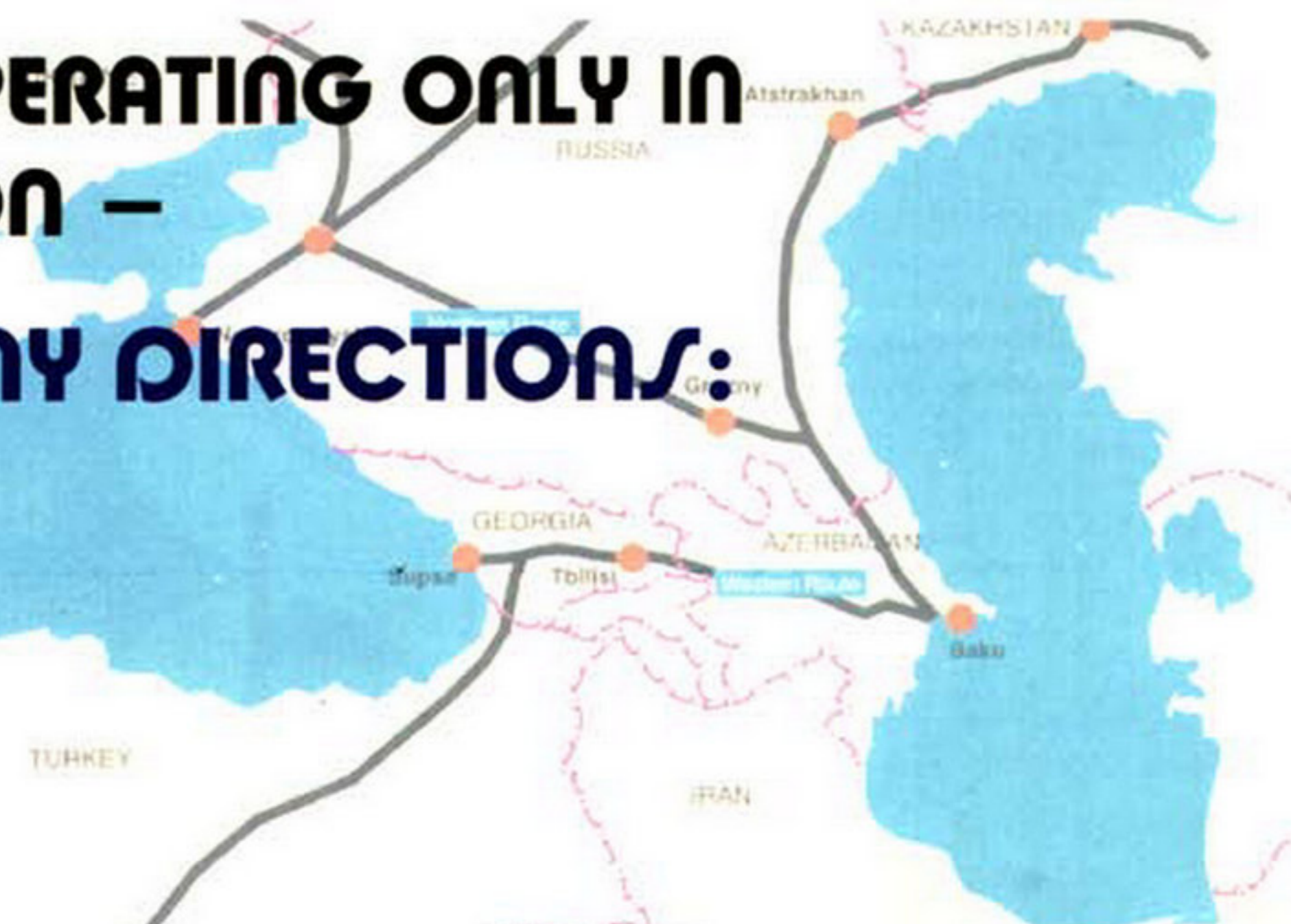
Все это в настоящее время стало реальностью после ввода в эксплуатацию нового Центра Моделирования Месторождений, оснащенного новейшей техникой и комплексом специальных компьютерных программ.

Создание же околореальной геологической модели залежи, наряду с систематически проводимыми исследовательскими работами в скважинах, является реальной основой повышения конечного значения коэффициента извлечения нефти, а значит и увеличение общего объема добытой нефти.

Зам. генерального директора -
главный геолог ПО ДНГ на море
Нариманов А.А.

PIPELINE IS OPERATING ONLY IN ONE DIRECTION - WE HAS MANY DIRECTIONS:

- POLITICAL
- ECONOMIC
- ENERGY
- ANALYTICAL
- TRANSPORT
- TELECOMMUNICATION
- CULTURAL



КОРОТКО О ГЛАВНОМ

Основной Экспортный Трубопровод.

26.05.99

На повестку сегодняшнего заседания Милли меджлиса (парламента) включен вопрос о ратификации пакета Соглашений по ОЭТ Баку-Тбилиси-Джейхан. По всей вероятности, на утреннем заседании документ будет принят.

Два дня тому назад на заседании парламентской комиссии по вопросам энергетики, природным ресурсам и экологии было отмечено, что к экспортный потенциал трубопровода в будущем может привлечь к проекту и другие государства. Согласно документу, промышленный период эксплуатации трубопровода составляет 60 лет, включая сроки его строительства (40 лет - основной период с возможным продлением дважды по 10 лет каждый раз, что отражено в пакете соглашений).

В документах отмечено, что правительство Турции выступает гарантом покрытия превышения обусловленных объемов расходов на строительство трубопровода. Протяженность трубопровода составляет 1730 км, диаметр трубы - 42 дюйма, средняя пропускная способность - 50 млн тонн нефти в год. По ОЭТ к концу 2004 года азербайджанскую нефть можно будет экспортировать на мировые рынки.

Как заявил выступивший на заседании начальник Управления иностранных инвестиций Валех Алескерев, в мировой практике нет аналогов этим документам. Маршрут Баку-Джейхан наиболее благоприятный вариант транспортировки азербайджанской нефти на мировые рынки.

По его словам, если рассматривать иранский вариант, то необходимо учесть, что Иран - это самый насыщенный нефтью рынок (40% нефти поставляется в страны Северной Америки и Европы). Поставка нефти к берегам Черного моря сопряжена ограничениями транспортировки через проливы Босфор и Дарданеллы, т.к. максимальная пропускная возможность этого коридора составляет 75-80 млн тонн в год, а его загруженность уже сегодня - 55-60 млн тонн в год. Причем в этом случае загружать танкера вместимостью свыше 150 тыс тонн будет невозможно.

Касаясь транспортировки по маршрутам Бургас-Александрополис или Констанца-Триест, Алескерев отметил, что в этих направлениях потери при транспортировке составят, как минимум, \$1,5-2 за баррель, или \$500-700 млн при транспортировке 50 млн тонн нефти в год.

По словам Алескерова, парламентам трех стран необходимо ратифицировать эти

документы до 7 июня текущего года, т.к. иностранные компании во второй половине июня начинают утверждать бюджеты на будущий год, в которые войдут затраты на проведение инжиниринга всего трубопровода. Грузинская сторона передала пакет соглашений в парламент одновременно с Азербайджаном 17 мая и ратификация в Тбилиси намечена на 30 мая. В свою очередь, в Турции ратификация состоится до 7 июня, что связано с разными графиками работы парламентов трех стран. ■

Алескерев отметил, что первоначальные объемы транспортировки по ОЭТ после завершения строительства составят порядка 400 тыс баррелей в сутки. В дальнейшем (в течение 3-4 лет) объемы будут увеличены до 1 млн баррелей. По его словам, для того чтобы заполнить трубу до 2015-2016 года, достаточно объемов нефти "Азери-Чыраг-Гюнешли". Все участники "контракта века" обязались направлять свою нефть, добытую в рамках полномасштабной разработки контрактной площади, по ОЭТ, и это сказано в PSA, подчеркнул Алескерев. Все вопросы, связанные с финансированием, объемами и т.д. будут решаться параллельно с проведением проектировочных работ. "К моменту завершения детального проектирования все должно быть готово к началу строительства", - сказал Алескерев.

Отметим, что на 29 мая намечено проведение в Баку конференции потенциальных спонсоров, куда приглашены иностранные нефтяные компании.--0 --

26.05.00

Для строительства Грузинского участка нефтепровода Баку-Тбилиси-Джейхан необходимо \$514,67 млн. В эту сумму входят как затраты на строительство, так и компенсации для частных владельцев земли, по которой пройдет трасса. Об этом на презентации проекта нефтепровода Баку-Тбилиси-Джейхан 24 мая в Грузинском техническом университете заявил президент Грузинской международной нефтяной корпорации (ГМНК) Георгий Чантурия.

Он подчеркнул, что срок эксплуатации нефтепровода равен 40 годам и за это время операторские и эксплуатационные расходы на территории Грузии в рамках проекта составят \$461,4 млн. По мнению президента ГМНК, грузинская сторона со временем должна подготовить собственных специалистов, которые смогут осуществлять оперирование трубопроводом на территории страны

26.05.00

Точный маршрут трассы нефтепровода Баку-Тбилиси-Джейхан по терри-

тории Грузии пока не определен. Об этом заявил накануне в Тбилиси президент Грузинской международной нефтяной корпорации Георгий Чантурия.

Он сообщил, что рассматривается несколько вариантов прокладки трубопровода турецкой границы. Окончательное решение об определении трассы нефтепровода будут принимать потенциальные инвесторы проекта на основании сейсмических, экологических и других характеристик каждого конкретного варианта маршрута трассы.

Чантурия отметил, что в ходе выбора трассы Грузия имеет право отклонить предложенный вариант коридора по одной из нескольких причин: в случае возможного нанесения ущерба окружающей среде; в случае, если трасса будет пролегать через архитектурные и археологические памятники; по соображениям национальной безопасности; в случае, если прохождение трассы может негативно сказаться на планах урбанизационного развития конкретного региона

29.05.00

Отвечая на замечания и вопросы азербайджанских парламентариев, начальник Управления иностранных инвестиций ГНКАР Валех Алескерев подчеркнул, что азербайджанская контрактная нефть передается поставщикам на основании документов, в которых содержатся ее характеристики, в том числе и количественные. Причем замеры делаются трижды, на Сангачальском терминале, при пересечении границы, при погрузке в танкеры.

Далее, касаясь деятельности подрядчиков и субподрядчиков нефтяных контрактов, Алескерев сказал, что единственным основанием для их деятельности является контракт, никаких других дополнительных документов, в частности, для подтверждения правильности выплаты налогов не требуется. Это относится как к местным, так и к иностранным подрядчикам нефтяных контрактов.

Алескерев отметил, что азербайджанские подрядчики по подписанным уже нефтяным контрактам заключили, в свою очередь, контракты на \$470 млн, и уже превращают их в жизнь и получают прибыли. В документах по ОЭТ Баку-Тбилиси-Джейхан создан аналогичный режим, сказал Алескерев.

По его словам, в каждой из трех стран - в Азербайджане, Грузии и Турции действуют различные режимы по использованию земли. Это нашло отражение и документах при решении вопросов использования земли под трассу трубопровода. Он

сказал, что Турция определяет земли под весь транспортный коридор на своей территории, документально оформляет все это в соответствии с законами и предоставляет азербайджанской стороне документы в виде сертификата о том, что все права на эти земли передаются в полное распоряжение Азербайджана.

В Грузии государственные земли передаются бесплатно, земли, находящиеся в частной собственности, оплачиваются непосредственно самими инвесторами на условиях, устанавливаемых ими в ходе переговоров с каждым собственником.

В Азербайджане государственный представитель ведет переговоры о предоставлении земельного участка под трубопровод, договаривается и выплачивает деньги. Затем соответствующие документы предоставляются инвесторам, которые компенсируют потраченные средства.

Алескеров добавил, что в пакете документов ОЭТ Баку-Тбилиси-Джейхан устанавливается новый транзитный режим, новый правовой режим. Этот транзитный режим вступит в силу после того, как соответствующий документ будет подписан транзитными государствами и инвесторами. Преимущества такого подхода позволяют азербайджанской стороне в ходе переговоров с инвесторами и странами транзита диктовать свои условия и защищать интересы Азербайджана.

31.05.00

На первой закрытой конференции, посвященной проекту нефтепровода Баку-Тбилиси-Джейхан, которая состоялась 29 мая в Баку, приняли участие 32 компании из 12 стран. Причем приглашение было послано только нефтедобывающим компаниям, которые по роду своей деятельности связаны с Каспийским бассейном. Об этом заявил на вчерашней пресс-конференции начальник Управления иностранных инвестиций (УИИ) ГНКАР Валех Алескеров, ответственный за проведение данной конференции.

По его словам, по окончании конференции всем участникам были вручены электронные варианты пакета Соглашений по ОЭТ (включая коммерческие предложения) и подписаны соответствующие документы о конфиденциальности переданной информации.

По словам Алескерова, после ознакомления компаний с пакетом Соглашений начнутся переговоры с отдельными заинтересованными компаниями об их участии в спонсорской группе первого этапа, которая будет финансировать инжиниринг проекта. Для инжиниринга спонсорская группа проведет тендер. Спустя 6 месяцев, начнутся детальные проектные работы. Параллель-

но с детальным инжинирингом будут вестись переговоры с международными финансовыми институтами о финансировании строительства ОЭТ.

Main Export Pipeline Company (MEPCO) будет создана, по словам Алескерова, в ближайшие несколько месяцев. "Для этого необходимо подготовить и подписать очередной пакет соглашений, регулирующих взаимоотношения акционеров MEPCO", - подчеркнул глава УИИ ГНКАР. При этом он отметил, что, возможно, ГНКАР не будет настаивать на 50%+1 акции в будущем трубопроводном консорциуме, если благодаря этому будет получен лучший пакет финансирования. В процессе формирования этого пакета будет определяться доля каждого участника в MEPCO.

Касаясь вопроса финансирования строительства ОЭТ, Алескеров сказал, что правительства Турции, Грузии и Азербайджана не примут участия в финансировании проекта - это будет осуществляться только за счет заинтересованных компаний и финансовых институтов. Азербайджан в проекте будет представлен Госнефтекомпанией. Возврат инвестиций будет осуществляться из тарифа \$2,58/баррель.

31.05.00

Президент Азербайджана Гейдар Алиев и министр иностранных дел Турции Исмаил Джем в ходе переговоров в Баку обсудили планы дальнейшей реализации проекта строительства основного экспортного трубопровода Баку-Джейхан.

Джем, в частности, заявил, что этот нефтепровод рассматривается Турцией как основной элемент более масштабного проекта создания транспортного коридора, который должен связать Европу и Азию.

Алиев в свою очередь напомнил, что в прошлую пятницу парламент Азербайджана ратифицировал проект соглашения по нефтепроводу Баку-Джейхан. А 29 мая состоялась коммерческая презентация этого пакета соглашений с целью выявления потенциальных инвесторов для дальнейшего формирования трубопроводного консорциума. Президент Азербайджана выразил пожелание, чтобы в ближайшие дни этот пакет соглашений также был ратифицирован парламентами Турции и Грузии.

ГАЗ

26.05.00

В настоящее время ведется подготовка к началу физического тестирования существующего газопровода для транспортировки азербайджанского газа в Турцию. Об этом журналистам сообщил заместитель начальника Управления иностранными ин-

вестициями ГНКАР Виталий Беглярбеков.

По его словам, сейчас идут подготовительные работы, в ходе которых проводится исследование участков трубопровода. Данные работы проводит АОЗТ "Азеригаз" - субподрядчик по проекту. Беглярбеков сказал, что завершающая часть тестирования будет осуществлена через прокачку газа по трубопроводу. Предположительно, в июне - июле можно будет сделать заключение о состоянии газопровода.

Напомним, что компания BP Amoco планирует начать экспорт природного газа по данному газопроводу с азербайджанского морского газоконденсатного месторождения "Шах-дениз" через территорию Грузии в Турцию в 2002 году. Первоначально BP Amoco планирует добывать порядка 5 млрд кубометров газа в год с последующим увеличением объема добычи до 16 млрд кубометров.

Отметим, что данный газопровод находится на балансе АОЗТ "Азеригаз". Ранее специалисты АО сообщали, что первоначальные исследования газопровода, которые были проведены BP/Statoil, дали неплохую картину состоянию данного трубопровода. Однако определенная его часть и компрессорные станции должны быть реконструированы для повышения давления до определенного уровня. В настоящее время на трассе газопровода имеются две компрессорные станции - в Карадаге и Агдаше.

29.05.00

Пресс-служба Государственного департамента США распространила сообщение, в котором выражено отношение американской администрации к реализации проекта Транскаспийского газопровода (Туркменистан - Азербайджан - Грузия - Турция).

В сообщении отмечено, что "реализация проекта Транскаспийского газопровода идет медленнее, чем хотелось бы". В то же время, консорциум в составе компаний PSG и Shell представил "очень привлекательное предложение" правительству Туркменистана. В настоящее время слово за Ашгабадом.

Что касается партнеров Ашгабада, прежде всего Турции, в вопросах покупки газа, то Анкара дала ясно понять, что готова приобрести туркменский газ за твердую цену. В свою очередь, США остаются приверженными реализации проекта Транскаспийского газопровода, отмечено в сообщении.

ГНКАР

26.05.00

Специалисты ГНКАР до конца текуще-

го года планируют пересмотреть стандарт, устанавливающий физико-химические параметры нефти, добываемой на площадях Азербайджана. Об этом сообщил главный метролог Госнефтекомпании Чингиз Салехли.

По словам Салехли, метрическая служба ГНКАР разрабатывает стандарты для всей нефтяной отрасли Азербайджана (а ранее - и бывшего Советского Союза) уже более 40 лет на основании соответствующего Положения, утвержденного президентом компании и согласованного с Государственным комитетом по стандартизации.

Работа по обновлению стандарта азербайджанской нефти будет вестись в соответствии с Планом разработки или пересмотра стандартов на 2000 год. Стандарт называется: "Техническое условие "Нефть, уникальная по своему физико-химическому составу, добываемая в Азербайджане". Необходимость в пересмотре данного стандарта возникла потому, что срок его истекает к началу 2001 года, отметил главный метролог.

Азербайджанская нефть, добываемая как на суше, так и на море, была признана уникальной еще ГОСТами СССР. Превосходящая по качественному составу все виды нефти бывшего Союза, азербайджанская нефть считалась особенной из-за почти полного отсутствия в ее составе примесей серы. Салехли отметил, что работа будет вестись новейшими приборами. Он отметил большую значимость данного стандарта. Все нефтегазодобывающие управления (НГДУ) ГНКАР как на море, так и на суше подготавливают добытую нефть в соответствии с этим стандартом. Подготовка нефти к сдаче на этом этапе означает очистку ее от воды, мехпримесей (песок и др.), серы, парафина, хлористых солей, определение ее плотности. Подготовленную нефть НГДУ сдают ПО "Магистральные нефтепроводы". ПО, в свою очередь, очищает нефть от остатков воды, если таковые имеются, и перегоняет готовую коммерческую нефть на переработку заводам

29.05.00

"Дополнительные доходы от нефтяного сектора, полученные в результате повышения мировых цен на нефть, смогут стать источником финансирования расходов муниципальных органов. В частности, рассматривается предложение о повышении уровня прогнозов по налоговым поступлениям от ГНКАР", сообщил журналистам министр финансов Аваз Алекперов.

Алекперов указал на то, что прогнозы по поступлениям от нефтяных консорциумов пересматриваться не будут. "Нефтяные консорциумы платят исправно, в отли-

чие от Министерства связи и Госкомпании "Азерхимия", которые не в состоянии выполнить прогнозные задания, и потому возможно некоторое снижение их показателей. По другим крупным налогоплательщикам изменений не ожидается", - добавил министр.

ГНКАР в текущем году должна перечислить в виде налогов 780 млрд манат, Госкомпания "Азерхимия" - 20 млрд манат.

29.05.00

Бурение нефтяной скважины на перспективной структуре "Агамамедли" движется очень медленными темпами. Об этом в беседе с корреспондентом Turan-Energy сообщили в Геологическом отделе ПО "Добыча нефти и газа на суше". Так, с начала мая по сегодняшний день буровики прошли всего чуть более 400 метров. Причина состоит в нехватке средств. Скважина была заложена в 1997 году. Проектная глубина ее - 4500 метров. К сегодняшнему дню пробурено лишь 3462 метра. Геологи объединения считают скважину очень перспективной. Структура расположена в Имишлинском районе, недалеко от месторождений "Мурадханлы" и "Джафарли".

КОМПАНИИ

26.05.00

Победителем тендера на закупку четвертой партии прибыльной нефти Азербайджана в рамках "контракта века" в объеме 1 млн баррелей (около 135 тыс тонн) стала американская компания ExxonMobil. Об этом сообщила пресс-служба ГНКАР.

Отправка танкера с прибыльной нефтью ГНКАР из Супсы намечена на 5-6 июня. Поступления от четвертой партии составят, с учетом нынешних цен, порядка \$25-28 млн. Отметим, что первые две партии прибыльной нефти ГНКАР закупила TotalFina, а третью - ExxonMobil. В Нефтяной фонд страны от реализации трех партий поступило более \$75 млн.

29.05.00

26 мая текущего года Devon Energy Corporation, материнская компания Pennzoil Caspian Corporation, и Santa Fe Snyder Corporation объявили о своем решении объединиться.

Santa Fe Snyder Corporation не имеет отношения к Santa Fe International, партнеру ГНКАР в Caspian Drilling Company. В результате объединения образуется независимая нефтегазовая компания, входящая в пятерку крупных американских компаний. Компания будет по-прежнему именоваться Devon Energy Corporation и квартироваться в Оклахома Сити.

Данная операция также приведет к появлению нефтегазовой компании с примерной стоимостью около \$9 млрд. Компания войдет в пятерку крупнейших американских нефтегазовых компаний по таким критериям, как стоимость рыночных операций, общие углеводородные ресурсы и объемы продукции в год.

* В настоящее время Devon Energy участвует в Азербайджане только в одном проекте - "Азери-Чыраг-Гюнешли", где имеет 4,8175% пая.

29.05.00

Американская нефтяная компания Frontera Resources получила \$10 млн кредита от ЕБРР на начальную деятельность по нефтяным контрактам в Грузии и Азербайджане. В частности, речь идет о реализации первой, так называемой реабилитационной фазы контрактов по азербайджанским месторождениям суши "Кюрсянги", "Гарабаглы" и грузинскому - "Блок-12". На азербайджанских месторождениях эта фаза включает проведение сейсмических исследований на контрактной площади, реабилитацию земель и бурение шести разведочных скважин.

Как стало известно корреспонденту Turan-Energy из экологических кругов республики, компания завершила также ОВОС по второй - основной фазе своей деятельности по реализации названных контрактов на получение от ЕБРР кредита в \$50 млн.

Разработка данного ОВОС - условие ЕБРР для предоставления кредита компаниям, деятельность которых может нанести ущерб окружающей среде. Документ уже представлен в ЕБРР и выставлен в Интернет. В течение 60 дней после завершения ОВОС должны состояться слушания. Затем на совете директоров банка будет приниматься решение о выделении кредита.

Отметим, что по договоренности с Госкомэкологией Азербайджана, Frontera Resources должна будет представить ГКЭ ОВОС на бурение первой разведочной скважины, а затем, поочередно, и на все остальные пять скважин.

31.05.00

В июне окончательно должна определиться структура бакинского офиса компании TotalFinaElf, сообщили корреспонденту Turan-Energy в бакинском представительстве Elf. Как известно, после слияния трех нефтяных компаний Total, Fina, Elf уже более года идет организационная и др. работа. Образовавшийся конгломерат уже 10 мая назначил генерального директора своего объединенного офиса в Баку. Им стал Жан-Пьер Долла (Jean-Pierre Dolla) пришедший на смену Жан-Франсуа

Догано (Jean-Francois Daganoud), который руководил Elf Petroleum Azerbaijan b.v. еще до слияния этих трех компаний. Все остальные перестановки и возможные сокращения произойдут после возвращения Долла, который в настоящее время находится в Париже, и вернется в Баку 2 июня, сообщили в офисе.

ПРИКАСПИЙСКИЕ СТРАНЫ

АШГАБАД/26.05.00

Специалисты Государственного концерна "Туркменнефть" рассчитывают в 3 раза увеличить объемы добычи нефти на ряде месторождений в Туркменистане с помощью электробурения наклонно-направленных и горизонтальных скважин.

В соответствии с постановлением президента республики Сапармурата Ниязова, предполагается выделить на этот проект около \$10 млн, сообщили в Госконцерне "Туркменнефть".

Реализация проекта, который, как ожидается, займет около 2-х лет и будет финансироваться Государственным банком внешнеэкономической деятельности Туркменистана, позволит уже в этом году от четырех скважин на месторождениях "Котуртеле", "Барсагельмез", "Восточный Челекен", получить 20 тыс тонн нефти. В следующем году добыча может составить уже почти 200 тыс тонн.

За шесть последующих лет на этих месторождениях предполагается добыть около 900 тыс тонн нефти.

АСТАНА/26.05.00

Средства от продажи части доли Казахстана в нефтедобывающем СП "Тенгизшевройл" (ТШО) будут аккумулированы в создаваемом нефтяном фонде республики. Об этом сообщил вице-премьер правительства Казахстана Ержан Утембаев.

О необходимости создания фонда, в который бы направлялись средства от реализуемых в Казахстане нефтяных проектов, впервые заявил президент республики Нурсултан Назарбаев весной этого года.

По словам Утембаева, средства нефтяного фонда будут направлены на решение трех задач: накопление резервов на случай кризисных ситуаций, на государственные инвестиционные программы, вложение на международных рынках капитала в ценные бумаги высоколиквидных компаний, а также гособязательства развитых государств.

Правительство республики на прошлой неделе официально объявило о продаже американской Chevron 5% акций ТШО за \$450 млн. Кроме того, Chevron досрочно, уже в июле 2000 года, выплатит \$210 млн из \$420 млн, которые Казахстан должен

был получить в виде бонуса в конце 2002 года в соответствии с соглашением о проекте "Тенгизшевройл" от 2 апреля 1993 года. Американская компания также выделит \$20 млн на развитие Астаны, из которых \$10 млн уже поступили в Казахстан.

Теперь Казахстану в ТШО принадлежит 20%, Chevron - 50%, Exxon Mobil - 25%, российско-американскому СП LUKARCO - 5%.

ТАШКЕНТ/31.05.00

Румынская нефтяная компания R.P.T. Oil Holding S.A. создала с узбекской АК "Узгонефтегаздобыча" совместное предприятие (СП) "Узромнефтегаз" с целью промышленной разработки газоконденсатного месторождения "Зафар" в Кашкадарьинской области Узбекистана. Об этом сообщил начальник управления связей с зарубежными странами Национальной холдинговой компании "Узбекнефтегаз" Улугбек Назаров.

По его словам, уставной капитал СП составляет \$7,2 млн, при этом румынской стороне принадлежит 51% участия, узбекской - 49%. Общая стоимость проекта - немногим более \$10 млн. Его финансирование планируется осуществить за счет уставных средств и средств иностранных кредитов в объеме \$2,9 млн.

Максимальная годовая добыча конденсата прогнозируется в объеме 303,8 тыс тонн, газа - 140 млн кубометров. Предполагается, что первая скважина начнет работать в январе 2001 года.

АШГАБАД/31.05.00

Основные принципы сотрудничества в разработке нефтегазовых месторождений туркменского шельфа Каспия представили на прошедшей неделе в Ашгабад компании ENI-Agir (Италия) и Maersk Oil & Gas (Дания).

Как сообщили в Министерстве нефтегазовой промышленности Туркменистана, это стало прямым результатом проведенного рабочей группой министерства совместно со своим партнером - американской Western Geophysical - технического семинара, который состоялся в Лондоне 19 мая.

По словам представителя министерства, еще несколько нефтяных компаний после семинара создали рабочие группы для разработки предложений по освоению месторождений и проведения переговоров по подготовке Соглашений о разделе продукции (СРП) на морских блоках туркменского шельфа Каспия.

Семинар в Лондоне - уже вторая по счету презентация углеводородных запасов 32 блоков туркменского шельфа Каспия с потенциальными ресурсами 16,5 млрд

тонн нефтяного эквивалента, которые предлагаются иностранным компаниям для разработки на условиях раздела продукции.

Первая презентация состоялась в начале мая в Хьюстоне, после которой заявки на проведение переговоров по заключению СРП по ряду блоков подали несколько крупных нефтяных компаний. К настоящему времени по результатам проведенных с этими компаниями консультаций определены основные принципы сотрудничества и выработан график дальнейших переговоров с целью заключения СРП.

Следующий семинар планируется провести в Ашгабаде 28 июня.

АШГАБАД/31.05.00

Специалисты Иранской нефтенжиниринговой строительной компании 27 мая завершили монтаж установки комплексной подготовки газа на газопроводе Корпедже (Туркмения)-Курт-Куи (Иран). Иранская нефтенжиниринговая строительная компания является генеральным подрядчиком газопровода.

Планируется, что установка повысит пропускную способность газопровода и параллельно будет производить очистку газа. На сегодняшний день пропускная способность газопровода не превышала 5 млрд кубометров газа в год, однако в соответствии с договоренностью между Ираном и Туркменистаном ее намечено увеличить до 10 млрд.

Как сообщили в государственном концерне "Туркменнефть", стоимость установки, ее пуск и наладка, а также обучение кадров составляет \$39 млн. Контракт оплачивается поставками туркменского газа в Иран по цене \$40 за 1000 кубометров.

Туркменско-иранский газопровод Корпедже-Курткуи, протяженностью 200 км, был пущен 29 декабря 1997 года. До начала 2000 года по нему в Иран поступило около 4,5 млрд кубометров газа. В этом году, согласно договоренности, в Иран должно быть поставлено 5 млрд кубометров, а в 2001 году - до 13 млрд.--0--

БАКУ/31.05.00

Российско-белорусская нефтегазовая компания "Славнефть" готова ежегодно инвестировать \$50 млн в совместные проекты с Ираном. Об этом в Тегеране заявил президент "Славнефти" Михаил Гуцериев, который возглавляет делегацию компании на переговорах в Иране.

По его словам, создание совместных предприятий предполагается в области поставок оборудования, проведения геологоразведки, направления в Иран специалистов и ведения строительных работ.

Скорость Вашей работы
в Интернет станет **быстрее**
не отражаясь на Ваших расходах



Компания ADaNet первая в Азербайджане
предоставляет сервис соединения на 56K

Наша ценовая
политика рассчитана на
широкий круг пользователей



Цены на услуги компании ADaNet:
– час работы (8,00 – 22,00) 7200 манат
– час работы (22,00 – 3,00) 4800 манат
– час работы (3,00 – 8,00) 2400 манат
– абонентская плата: **ОТСУТСТВУЕТ**
* все цены приведены с НДС

Дозваниваясь к нам
Вы не услышите гудков "занято"



Компания ADaNet обладает достаточными
мощностями для максимального качественного
обслуживания своих клиентов

Если возникли
проблемы при подключении
– обращайтесь к нам



Компания ADaNet предоставляет весь
сопутствующий сервис бесплатно

Лучшее враг хорошего

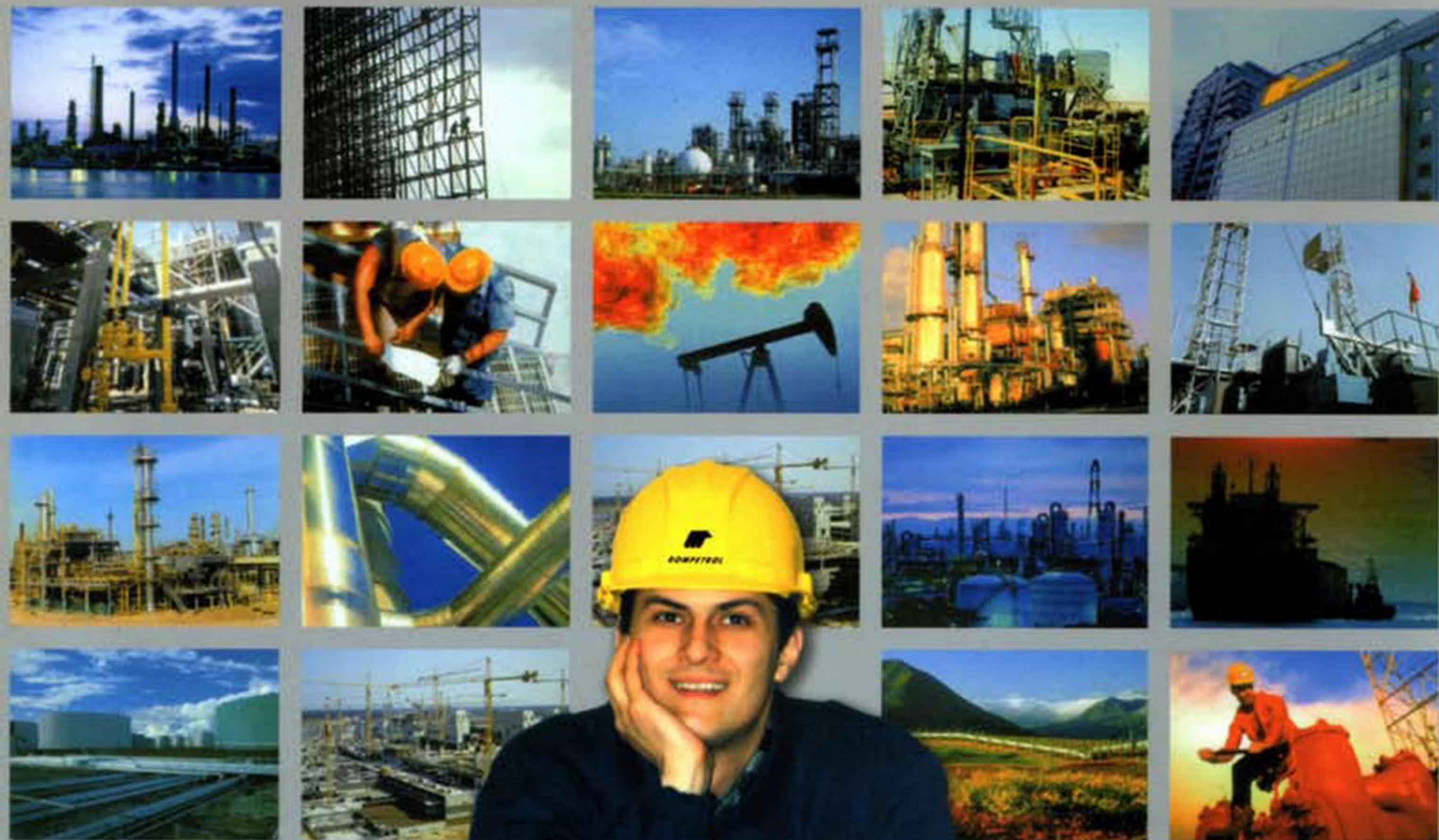


scissors
art studio

В условиях всё возрастающих
потребностей в современных
средствах связи, наша компания
обеспечит надежное подключение
к сети Интернет:

- dialup с использованием
протоколов PPP и TCP/IP;
- dialup как с почасовой оплатой
так и unlimited dialup
- выделенные асинхронные/синхронные
каналы связи
- цифровые каналы связи ISDN

Наша компания предусматривает
гибкую систему скидок для своих
клиентов и высокий уровень
сервиса по их обслуживанию.



ROMPETROL

www.rompetrol.com