

XƏZƏR NEFTİNİN TÜRKİYƏ BOĞAZLARINDAN YAN KEÇMƏKLƏ NƏQLİ LAYİHƏLƏRİ (BURQAS-ALEKSANDROPOLİS VƏ SAMSUN-CEYHAN NEFT KƏMƏRLƏRİ)

Namiq Kərimov

<https://orcid.org/0000-0002-9608-520X>

Azərbaycan Dillər Universiteti, Bakı, Azərbaycan.

Yazışılan müəllif: namiq-kerimov-80@mail.ru, Tel:

XÜLASƏ

Məqalədə Xəzərin zəngin karbohidrogen ehtiyatlarının Türkiyə boğazlarından yan keçməklə nəqli layihələri- Burqas-Aleksandropolis və Samsun-Ceyhan neft kəməri projelərinin meydana gəlmə zərurəti, üstünlükləri və reallaşa bilməməsi səbəbləri araşdırılmışdır. Bilindiyi kimi Türkiyə boğazları həddindən artıq yükləndiyindən meqapolis olan və tarixi-memarlıq baxımdan unukallığı ilə seçilən İstanbul şəhəri üçün ciddi təhlükə yaranmışdır. Türkiyə hökuməti həmin riskləri azaltmaqla yanaşı, Ceyhan limanını başlıca enerji mərkəzinə çevirmək niyyətindədir. Bütün bu məsələlərlə yanaşı aparıcı aktorların maraqları məqalədə təhlil edilmişdir.

Açar sözlər: *Xəzər dənizi, neft kəməri, Burqas, Aleksandropolis, Samsun, Ceyhan*

GİRİŞ

Xəzər dənizinin zəngin karbohidrogen ehtiyatlarının nəqli marşrutlarının müəyyənləşdirilməsi tək iqtisadi faktorlarla bağlı olmayıb, özündə geosiyasi, geostrateji və ekoloji məsələləri ehtiva edən mürəkkəb bir proses olmuşdur. Xəzər dünyanı iki mühüm güc mərkəzlərindən olan-Avropa Birliyi ilə Çin arasında yerləşməklə yanaşı, həm də tarixən regionda mövcud olan və sovet siyasi siteminin çökməsi ilə buranı tərک etmək məcburiyyətində qalsa da reallıqla barışmaq istəməyən, əlindəki bütün vasitələrdən istifadə etməklə öz nüfuzunu bərpa etmək istəyən Rusiyaya qonşu ərazidə yer alır. Xəzər hövzəsi ilə sıx tarixi-etnik bağlarla bağlı olan Türkiyə də yaranmış yeni siyasi reallıqdan yararlanaraq və coğrfi mövcudluğunun verdiyi üstünlükləri önə çəkərək regionun neft-qaz resurslarının nəqlində əsas tranzit ölkəyə çevrilmək istiqamətində fəal xarici siyasət kursu izləməyə başlamışdır. Regional aktorlardan və eləcə də Xəzərsahili dövlətlərdən biri olan İranın isə yanaşması bir qədər fərqli idi. ABŞ və Aİ ilə kəskin qarşıdurma şəraitində olan rəsmi Tehran Qərb kapitalının Xəzərə “ayaq açmasının” tamamilə əleyhinə idi. Cənub qonşumuz bunu təhlükəsizlik məsələləri ilə əlaqələndirsə də problemin kökündə daha çox iqtisadi xarakterli məsələlər dayanırdı. Özüünün kifayət qədər neft-qaz resurslarının olmasına baxmayaraq ABŞ başda olmaqla Qərb dövlətlərinin məlum sanksiyaları səbəbindən onların böyük ölçüdə hasilatını və nəqlini reallaşdırma bilməyən İran qonşuluğunda müstəqilliyini yeni qazanmış Azərbaycan, Türkmənistan və Qazaxıstanın dünya bazarlarına duru və maye yanacağının nəqlini həyata keçirməsini rahatlıqla qəbul etmək istəməirdi. Bütün mümkün vasitələrdən istifadə etdikdən sonra Qərbin və başlıcası isə hasilatçı dövlətlərin-xüsusən də Azərbaycanın siyasi iradə nümayiş etdirməsi İranın geri addım atmağa

məcbur etdi və daha çox əməkdaşlıq etməyə məcbur qoydu. Regionun neft-qaz resurslarının nəqli marşrutlarının müəyyənləşdirilməsində əsas oyunçulardan biri də məz ABŞ idi. ABŞ açıq şəkildə Xəzərin karbohidrogen resurslarını Rusiya və İrani by-pass etməklə nəqlinə çalışırdı. Rusiyanın enerjiden təzyiqli vasitəsi kimi istifadə etməsi, eneji rəsmi Moskvanın əlində ən təhlükəli silaha çevirirdi. Belə olduqda Türkiyə Xəzərin karbohidrogen resurslarının nəqlində əsas rəqabət aparan dövlətlərə çevrildi. Problemə dar çərçivədən baxdıqda Rusiya ilə Türkiyə arasında bu rəqabəti tam təhlil etmək mümkün olmayacaqdır. Türkiyə bir tərəfdən Xəzərin neft-qaz resurslarının nəqlində İstanbul boğazlarının təhlükəsizliyini önə çəkərək, Ceyhan limanını eneji mərkəzinə çevirmək niyyətində idisə, digər tərəfdən isə AKP hakimiyyətinin Qərbdən istədiklərini ala bilməməsi fonunda Türkiyənin Rusiya ilə iqtisadi əlaqələri durmadan genişlənməkdədir. Rusiyanın Qərblə münasibətlərinin kəskinləşməsi isə Rusiyanın qaz ixracında Türkiyənin mövqeyini daha da gücləndirməkdədir.

1. Burqas-Aleksandropolis neft kəməri layihəsi. SSRİ dağıldıqdan sonra Xəzər hövzəsi və Orta Şərqi karbohidrogen resurslarının Avropaya nəql olunmasında strateji bir mövqeyə malik olan Balkan ölkələri üzərində rəqabət gedişində fərqli enerji layihələri meydana gəlməkdə idi ki, bunlardan da biri Burqas-Aleksandropolis (Dədəağac) projesi idi. Ötən əsrin 90-cı illərindən başlayaraq Balkanlar üzərindən enerji koridoru yaratmaq uğrunda mübarizə günümüzdə də davam etməkdədir. Rusiyanın həm neft, həm də təbii qaz sahəsində Balkan ölkələri ilə əməkdaşlığının tarixi nisbətən əvvəlki illərə dayanır. Bu tarixə nəzər salsaq görərik ki, Rusiya Balkanlarda əsas təhçizatçı ölkə olmaqla yanaşı, həm də tranzit ərazi kimi region onun əsas maraq dairəsində olmuşdur. Sovetlər Birliyi dağıldıqdan sonra rəsmi Moskva bu üstünlüyünü hansısa dövlətə güzəştə getmək fikrində deyildi [1, 273-276].

Türkiyənin İstanbul boğazlarının hər gün artmaqda olan neft və LNC formasında qaz daşınmaları üçün təhlükəli hala gəlməsi bildirişlərinə qarşı Rusiyanın boğazları by-pass edəcək yeni nəqliyyat marşrutları axtarışında ortaya çıxan layihələrdən biri də Burqas-Aleksandropolis (Dədəağac) boru xətti idi. Qeyd edək ki, Burqas Bolqarıstanın Qara dəniz sahilində yerləşən limanıdır. Aleksandropolis isə Yunanıstanın Egey dənizi sahilindəki liman şəhəridir. Rusiya Xəzər neftinin, xüsusən də Xəzər Boru Kəməri Konsorsiumu ilə Novorossiysk limanına daşınan Qazaxıstan duru yanacağını çəkilməsi planlaşdırılan adıçəkilən kəməri vasitəsilə nəql etmək istəyirdi [14, 533].

Adıçəkilən layihə siyasi gündəmə gəldiyi gündən BTC-nin də əsas rəqibi kimi qəbul edilirdi. Layihə ilk dəfə 1993-cü ildə Rusiya neftinin boğazlardan yan keçməklə daşınması ilə bağlı Yunanıstan, Bolqarıstan və Rusiya arasında danışıqlar gedişində ortaya çıxmışdır [13, 842]. Adıçəkilən dövlətlər arasında 1995-ci ildə imzalanan müqavilə əsasında Rusiyanın Novorossiysk limanından neft tankerlərlə Bolqarıstanın Burqas limanına daşınmalı buradan isə 279 km uzunluğunda Yunanıstanın qərbi Trakiya vilayətində yerləşən Aleksandropolis (Dədəağac) limanına

çəkilibək boru xətti ilə nəql edilməli idi [2]. Buradan isə təkrar tankerlərə yüklənib dünya bazarlarına daşınması planlaşdırılırdı. Kəmər 149 kilometri Bolqarıstan, 130 kilometri isə Yunanıstan ərazisindən keçməli idi. Həmin vaxt layihənin təxmini maliyyə dəyəri 700 milyon dollar dəyərində hesablanmışdır. Kəmər istismara verildikdən sonra daşınacaq hər ton neft üçün nəqliyyat xərci olaraq 3,5 dollar nəzərdə tutulurdu [10, 51].

Burqas-Aleksandropolis (Dədəağac) neft kəməri layihəsi.



Mənbə: TEPEALTI-2009.

Kəmər 1 illik nəqliyyat gücünün 35 milyon ton olması nəzərdə tutulurdu. Ehtiyac olduğu halda onun daşıma gücünü illik 50 milyon tona qədər artırılması mümkün hesab edilirdi [16; 9, 70]. Layihə çərçivəsində neftin iki dəfə yüklənib boşaldılması həm vaxt, həm də maliyyə itkilərinə səbəb olacaqdır. Həmin vaxt Novorossiysk və Aleksandropolis limanlarında bir barrel neftin tankerlərə yüklənməsi ən azı 20 sentə başa gəlirdisə, digər tərəfdən isə 100 min tonluq tankerdə Qara dənizlə neftin daşınması hər barrel üçün 50 sent daşıma xərci tələb edirdi [12, 73]. Layihəyə mənfi təsir göstərən amillər arasında Qara dəniz iqlim şərtlərini də qeyd etmək lazımdır. Qara dənizdə hava şəraiti ilə əlaqədar hər il təxminən 100 gün Novorossiysk limanında yükləmə və boşaltma işlərinin aparıla bilməməsi yuxarıda qeyd etdiyimiz fikri təsdiq edir. Tankerlərin Ege dənizi ilə çox sayda hərəkət etməsi regionun, xüsusən də Türkiyənin turizm potensialına zərər vurmuş olacaqdır [18, 90].

2007-ci il mart ayının 15-də Afinada Rusiya, Bolqarıstan və Yunanıstan rəsmiləri arasında kəmər 1 inşası ilə bağlı müqavilə imzalanmışdır. Artıq bu vaxt layihənin maliyyə xərcləri 1 milyard dollar həcmində qiymətləndirilirdi. Yunan iqtisadçıları layihənin ölkənin iqtisadi və geosiyasi çıxarılı baxımından olduqca əhəmiyyətli hesab edirdilər. Hət şeydən öncə bu bir enerji mərkəzi olma yolunda rəsmi Afina tərəfindən atılmış ilk böyük addım idi və çəkilməsi planlaşdırılan digər neft-qaz kəmərlərinin ön ayağı hesab edilirdi. İkinci bir tərəfdən, iqtisadi böhran yaşanan Yunanıstanda bu əlavə xarici kapitalın ölkə ərazisinə cəlb edilməsi baxımından da maraq kəsb edirdi. Bununla yanaşı, kəskin maliyyə resurslarına ehtiyac duyan Afina üçün tranzit taariflərindən bədcəyə konkret daxilolmalar aspektindən də layihə faydalı hesab olunurdu. Yeri gəlmişkən bildirək ki, ilkin

mərhələdə büdcəyə illik 35 milyon avro, sonrakı illərdə isə bunun 50 milyon avro olacağı proqnozlaşdırılırdı [13, 8-9]. Burqas-Aleksandropolis xətti həmçinin Xəzər neftinin boğazlardan yan keçməklə daşınmasında Samsun-Ceyhan layihəsi ilə kəskin rəqabətdə olmuşdur. İllik daşıma gücü 35 milyon ton olması planlaşdırılan kəmərin çəkilməsi ilə Yunanıstan Türkiyə ərazisi ilə qəbul etdiyi neftdən asılılığını xeyli azaltmış olacaqdır. Avropa İttifaqının enerji təhcizatında isə Türkiyənin yerinə Yunanıstanın tranzit ölkə olması rəsmi Brüsseldə daha çox arzuolunan idi. Layihə reallaşacağı təqdirdə Rusiya neft və mavi yanacağının Avropaya nəqlində əsas tranzit ölkə olan Ukraynanın da mövqeyi nisbətən zəifləmiş olacaqdır.

Layihənin əsas tərəfdarları İtaliyanın ENİ, Rusiyanın Rosneft və Transneft şirkətləri hesab olunurdu [9, 70].

Yunan tərəfinin bütün imkanlardan istifadə etməklə layihənin reallaşmasına çalışmasına baxmayaraq Bolqarıstan parlamenti iqtisadi və ətraf mühitlə bağlı qayğılarını əsas gətirərək layihədən çəkilməklərini bildirmişdir. Burqas əhalisinin narazılığı şəhər bələdiyyəsini məsələn şəhər səviyyəsində referendumla çıxarmasına məcbur etdi. Referendumda iştirak edənlərin 96,75% kəmərin çəkilməsinə qarşı səs verdilər [19]. 2012-ci ildə Bolqarıstan Rusiyanın “Transneft” şirkətinə yaranmış 4,7 milyon dollar borcu ödəmək məcburiyyətində qaldı [4, 47]. Xatırladaq ki, borc layihənin Bolqarıstana düşən hissəsinin həmin şirkət tərəfindən bir hissəsinin ödənilməsi nəticəsində yaranmışdır. 2013-cü ilin martında Bolqarıstan rəsmən layihədən çəkildiyini bildirsə də, Yunanıstan yenə də müxtəlif təzyiq vasitələrindən istifadə edərək Bolqarıstanı yenidən razı salmağa çalışmışdır [3].

Türkiyə boğazlarından yan keçən boru xətləri



Mənbə: :AMBO,2009. (AMBO Albania-Macedonia-Bulgaria Oil Pipeline Corporation (2009): ‘Energy Route to Europe & USA Trough Balkans’,1.Oil Forum of The Energy Community, 24-25 Eylül 2009 Belgrad)

2. Samsun-Ceyhan neft kəməri layihəsi. Boğazlardan yan keçməklə Rusiya və Xəzər neftinin daşınması üçün digər bir layihə **Samsun-Ceyhan xəttidir**. Türkiyə ərazisindən-Qara dənizdən Aralıq dənizinə neft kəmərinin çəkilməsi ideyası 1990-cı illərdə meydana gəlmişdir [17, 53-54]. Xatırladaq ki, Türkiyə boğazlarının həddindən artıq yüklənməsi və buna rəsmi Ankaranın etirazları layihənin gündəmə gəlmə səbəblərindən biri kimi qəbul edilə bilər. Türkiyə hökumətinin adıçəkilən layihəni gündəmə gətirməsi və müdafiə etməsi Ceyhan limanını enerji terminalına çevirmək planları ilə üst-üstə düşməsi baxımından başa düşüləndir. Qeyd etmək lazımdır ki, layihə ilk olaraq Rusiya neftinin nəqli üçün nəzərdə tutulurdu. Rusiya Samsun-Ceyhan layihəsi ilə yanaşı, Burqas-Aleksandropolis xəttini də gündəmdə saxlamaqla Türkiyədən daha əlverişli şərtlərlə kəmərin çəkilməsinə razılıq almaq fikrində idi. Samsun-Ceyhan boru kəməri layihəsi 2005-ci ildə İtaliyanın ENİ şirkətinin Qazaxıstan neftini məhz planlanan bu kəmərlə vasitəsilə nəql etmək istəyini açıqladıqdan sonra daha da aktuallaşmış oldu. ENİ şirkəti bu istəyin ardından 2006-cı ildə adıçəkilən kəmərin tikintisi və istismarını həyata keçirmək məqsədi ilə Türkiyənin “Çelik Enerji” şirkəti ilə paritet əsasda Trans Anadolu Boru Kəməri Şirkətini yaratmaq haqqında razılığa gəldi. Hətta Hindistanın Neft Korporasiyası da Trans Anadolu Boru Kəməri Şirkətinin səhm paketinin bir hissəsinə sahib olmaq niyyətini də bildirmişdir [17, 53-55]. Layihənin daha real müstəviyə keçməsi üçün onun texniki-iqtisadi əsaslandırılması hazırlanmalı idi ki, bu da 2007-ci ilin əvvəlində həyata keçirildi. 550 kilometr uzunluqda olması planlaşdırılan kəmərin illik daşıma gücü 50 milyon ton həcmində qiymətləndirilirdi. İkinci mərhələdə onun nəql etmə gücünün ildə 70 milyon tona çatdırılması nəzərdə tutulurdu. Texniki-iqtisadi əsaslandırmada 4 pompa-nasos və 1 təzyiqaşaltma stansiyasının tikilməsi planlaşdırılırdı. Bundan əlavə Samsunda 950 000 kub metr tutumu olan neft anbarının tikilməsi də layihədə yer almışdır. Kəmərin tikintisinə 2010-cu ildə başlanılması və 2011-ci ildə isə tamamlanması planlaşdırılsa da layihə hələ də kağız üzərində qalmaqdadır. Samsun-Ceyhan xətti Burqas-Aleksandropolis layihəsi ilə rəqabətdə olmuşdur və ilk vaxtlar Rusiya üçün ikinci (Burqas-Aleksandropolis) prioritet təşkil edirdi. Bolqarıstanda parlament seçkilərində sağçı qüvvələrin qalib gəlməsindən sonra rəsmi Moskva ilə bu sahədə aparılan danışıqlar səngidi. Qeyd etmək lazımdır ki, həmin vaxt həmçinin Bolqarıstanın da iştirak etdiyi “Nabucco” layihəsi ilə bağlı saziş imzalanmış və onun ətrafında qızğın müzakirələr aparılırdı. Amma sonda “Nabucco”-nun təcizə ilə bağlı ciddi problemlər ortaya çıxdıqda Azərbaycan və Türkiyə Cənub Qaz Dəhlizini reallaşdırmağa qərar verdilər. Burqas-Aleksandropolis layihəsinin maliyyələşdirilməsi problemi də həll olunmamış qalırdı. Bunu Bolqarıstanın Maliyyə naziri Simeon Dankovun böhran şəraitində dövlətin bu layihəni maliyyələşdirməyə imkanı yoxdur deməsi də təsdiq edir. Digər tərəfdən Bolqarıstanın Maliyyə nazirinin fikrincə layihənin iqtisadi modeli də rəsmi Sofiyanı qane etmirdi. Maliyyə nazirinin vəsait çatışmazlığını qabartmaqla Burqas-Aleksandropolis layihəsindən çəkilmək istəmələri fikrimizcə maliyyə məsələlərindən daha çox rəsmi Sofiyanın Qərbbə inteqrasiya xəttini

götürməsi ilə əlaqəli idi. Problemin maliyyə ilə bağlı olmadığını Burqas-Aleksandropolis konsorsiumunun rəhbəri “Transneft” şirkətinin müavini Vladimir Nemtsevin layihənin Bolqarıstan hissəsinin maliyyələşdirməsini öz üzərimizə götürürük deməsi də təsdiqləmiş olur. Bolqarıstan Baş naziri Boyko Borisovun bu dəfə ekoloji məsələni qaldırması problemin siyasi mahiyyətli olduğunu anlamağa imkan verir. Bütün bunlardan sonra Rusiya Federasiyasını Prezidenti V.Putinin avqust ayında Türkiyəyə rəsmi səfəri gedişində Samsun-Ceyhan xəttinin öyrənilməsi üçün ortaq işçi qrupunun yaradılması haqqında razılıq əldə olundu və bu haqda protokol imzalandı. Rusiya hökuməti Energetika naziri S.Şmatkovun dili ilə “işçi qrupu layihənin iqtisadi baxımdan effektivliyini əsaslandırdıqdan sonra Rusiya dərhal bu istiqamətdə praktik addımlar atacaqdır” deməklə rəsmi Moskvanın marağının daha çox olduğunu gizlətməmişdir. 2008-ci ilin oktyabında Milan şəhərində Rusiyanın Rosneft, Türkiyənin Çelik və İtaliyanın ENİ şirkətləri Samsun-Ceyhan boru xəttinin inşasını həyata keçirmək üçün birgə müəssisənin yaradılması haqqında memorandum imzaladılar. Sənəddə birgə müəssisədə tərəflərin payı və ümumilikdə layihənin texniki-iqtisadi əsaslandırılması kimi məsələlər yer almışdır. Rusiya Federasiyasının prezidenti V.Putinin ardınca Qazaxıstan Prezidenti N.Nazarbayev də çəkilməsi planlaşdırılan Samsun-Ceyhan kəməri ilə neft nəql etməyə hazır olduqlarını bildirdi. Hətta danışıqların gedişində rəsmi Ankara və Moskva arasında Ceyhanda birgə neft emalı zavodunun tikilməsi haqqında da razılıq əldə edilmişdir. Rusiyanın Samsun-Ceyhan kəmərinə marağı bir tərəfdən boğazlardan yan keçməklə alternativ ixrac marşrutu əldə etməsi ilə yanaşı, digər tərəfdən isə inadkar Sofiyaya təzyiq etmək üçün “digər variantla da bunu etmək olar və uduzan siz olacaqsınız” ismarıcını verməklə bağlı idi. Samsun-Ceyhan xətti ilə paralel Rusiya və Türkiyə arasında “Cənub axını” layihəsi ilə bağlı prinsipial razılıq əldə olunmuşdu. Yeri gəlmişkən qeyd edək ki, “Cənub axını”ndan öncə Bolqarıstanla danışıqlar aparılırdı və rəsmi Brüsselin təzyiqləri qarşısında Bolqarıstan hökuməti Rusiya qazının daşınmasında iştirakdan imtina etmiş oldu. Samsun-Ceyhan xətti Burqas-Aleksandropolis xətti ilə müqayisədə iqtisadi baxımdan daha effektiv görünürdü. İlk öncə Samsun-Ceyhan xəttinin böyük hissəsi “Mavi Axın” və BTC kəmərləri ilə eyni koridordan keçməsi tikinti xərclərini xeyli azaltmış olacaqdır. Digər tərəfdən, Samsun-Ceyhan xətti üçün uzun-uzadı təsdiqləyici qərarların verilməsinə ehtiyac qalmırdı və tikinti işlərinin qısa müddətdə həyata keçirilməsi mümkün hesab edilirdi. Bundan əlavə, Samsun-Ceyhan kəmərinin həm başlanğıc, həm də bitiş nöqtəsində “VLCC” tipli neft daşıyan tankerlərin sərbəst halda limana yan ala bilməsi üçün hər cür texniki imkanların olduğu halda, Aleksandropolisdə isə bu tipli qurğular yoxdur. Üstəlik Aleksandropolis limanının dayaz olması böyük neft tankerlərinin limana daxil olmasını da xeyli çətinləşdirir. Çəkilməsi planlaşdırılan kəmərin mühüm üstünlüklərindən biri də neftin daha qısa zaman kəsiyində daşınması ilə bağlıdır. Qara dənizə çıxarılan neftin tankerlərlə Aralıq dənizinə və oradan Uzaq Şərqə daşınması üçün 49-50 günlük uzun bir yolçuluğu Samsun-Ceyhan kəməri 19-20-

günə endirmək potensialına malikdir [15]. Heç şübhəsiz ki, bu daşıma xərclərinə müsbət yandan təsir göstərəcəkdir.

Samsun-Ceyhan və Burqas-Aleksandropolis xətləri təxminən eyni həcmdə vəsaitə (təxmini 1,5 milyard avro) tikilib istifadəyə verilməsi proqnozlaşdırılsa da, birincidə tərəfdaşların daha zəngin olması səbəbi ilə maliyyə xərclərini özləri ödəmə qabiliyyətində olduğundan, Rusiyanın xərclərinin daha az olacağı gözlənilirdi. Logistika baxımından da Samsun-Ceyhan xətti daha cəlbedici idi. Quru ərazidə Samsundan Ceyhana olan məsafə uzun olsa da Novorossiyskdən Burqasa olan məsafə Ceyhana olan məsafədən çox idi ki, bu da suda daşımanın daha baha olması ilə iqtisadi effektivliyi azaltmış olur.

Samsun-Ceyhan neft kəməri



Mənbə: TEPEALTI-2009.

Burqas-Aleksandropolis xəttin bitiş nöqtəsi Egey dənizindəki Yunanıstana məxsus Aleksandropolis limanından neft ilə yüklənən tankerlər bir-birinə yaxın məsafədə olan adaların arasından dayaz su hissəsindən təhlükəsiz keçmək çətinliyi ilə qarşılaşmış olacaqdır. Samsun-Ceyhan xətti işə düşəcəyi halda boğazlardan rus neftini daşıyacaq tankerlərə müəyyən güzəştlər verilməsi ilə yanaşı, Ceyhanda tikilməsi planlanmış neftayırma zavodu daha çeşidli və bahalı neft məhsullarını bazara çıxarmağa imkan vermiş olacaqdır. Danışıqların gedişində Samsun-Ceyhan layihəsində Rusiyanın səhm paketinin 30%-dən 50%-ə artırılacağı ilə bağlı razılığın əldə olunması da rəsmi Moskva üçün üstünlüklər sırasında yer almaqda idi. Belə ki, gələcəkdə kəmərin idarə olunması və gəlirlərin bölüşdürülməsində Rusiyaya xeyli imkanlar açmış olardı. Burqas-Aleksandropolis layihəsində Aİ-nin qanunvericiliyi bu hüququ Rusiyaya verməyəcəkdir. Qazaxıstan və Türkmənistan neftinin də bu xətlə nəqli bildirilsə də, kəmərin əsas tədarükçüsü rolunda məhz Rusiya çıxış edəcəkdir. Bununla belə, Qazaxıstanın Kaşağan və Tengiz yataqlarında hasilatın getdikcə artması fonunda Novorossiysk limanına daşıman qazax neftinin də həcmünün böyüyəcəyi Samsun-Ceyhan xəttinə olan marağın güclənəcəyi gözlənilməkdə idi. Burada maraqlı məqam həm də ondan ibarətdir ki, rus mütəxəssislər Qazaxıstan və Türkmənistan neftinin BTC vasitəsilə daşınmasını Türkiyənin şərqiində PKK terror qrupları tərəfindən yaradılmış qeyri-sabit vəziyyətlə əlaqədar “təhlükəli” hesab

etməklə, əslində Trans Xəzər layihəsini əngəlləməyə çalışırdı. Samsun-Ceyhan xətti reallaşacağı təqdirdə Qazaxıstanın Trans-Xəzər layihəsinə marağı azalmış olacaqdır ki, bu da ona qarşı kəskin çıxan Rusiyanın maraqlarına uyğun gəlirdi. Rusiyanın Xəzərdəki yataqlarından xüsusən də Korçaqindən hasil olunacaq neftin də Samsun-Ceyhan xətti ilə daşınması mümkünlüyü müzakirə olunurdu. Bundan əlavə, Qara dənizin şelfindən hasil olunacaq neftin də bu xətlə nəqli mümkün hesab edilirdi. Maraqlı bir situasiya yaranmışdır. Bir yandan Rusiya Burqas-Aleksandropolis layihəsindən imtina etmir və rəsmi Sofiyanı buna məcbur etmək üçün Samsun-Ceyhan xəttini çəkmək imkanını nümayiş etdirir. Hər iki xəttin açılması rəsmi Moskvanın maraqlarına uyğun olsa da həmin kəmərləri təhciz etmək üçün lazım olan qədər neft yox idi. Hətta “Drujba” kəməri ilə daşınan neftin bir hissəsini bura yönəldilsə belə, lazım olan təhcizatın ödənilməsi mümkün görünmürdü. 2010-cu ilin yanvarında Rusiya Prezidenti V.Putin Türkiyənin Baş naziri R.T.Ərdoğan ilə görüşünün ardından tezliklə Rusiya,Türkiyə və İtaliya arasında Samsun-Ceyhan neft kəməri ilə bağlı hökumətlərarası razılığa gəlinə biləcəyini qeyd etdi. Aparılan təhlildən görünür ki, Rusiya daha çox Burqas-Aleksandropolis layihəsinə üstünlük verirdi. Amma Bolqarıstan hökumətinin Qərbə inteqrasiya xəttini seçməsi-xüsusən də ABŞ-ın yeni raketdən müdafiə sisteminə qoşulması adıçəkilən layihəyə son verilməsi üçün növbəti “əsas” yaratdı.

Samsun-Ceyhan kəməri ilə daşınma taariflərinin müəyyənləşdirilməsində Rusiya ilə Türkiyə arasında fikir ayrılıqları mövcud idi. Rusiyanın Energetika naziri Aleksandr Novak bildirmişdir ki, biz hər ton neftin daşınması üçün 5,5 dollar təklif etdiyimiz halda. Türkiyə isə bunun 7,7 dollar olmasını istəyir [5, 25].

Kəmərin başlanğıc nöqtəsi kimi Samsunla müqayisədə boşaltma, yükləmə terminalı, anbar, nasos stansiyaları və digər zəruri obyektlərin yerləşəcəyi ərazilər baxımından daha üstün imkanlara malik Ünyəyə köçürülməsi haqqında 2008-ci ildə qərar qəbul edilmişdir. Kəmərin Ünyədən başlanması təkcə coğrafi yerləşmə baxımından deyil, həmçinin məsafənin də qısaldılması yönündən də sərfəli hesab edilirdi. Yeni başlanğıc və bitiş nöqtəsi kəmərin 100 kilometr qısaldılmasına imkan verəcəkdir ki, bu da sözsüz ki, həm onun tikinti xərclərini azaldacağına, sonrakı mərhələdə isə tranzit xərclərinə müsbət təsir göstərəcəkdir.

Layihə reallaşacağı təqdirdə boğazlardan keçəcək tankerlərin sayında önəmli azalma olacaqdır ki, bu da həm təhlükəsizlik, həm də ekoloji baxımdan Türkiyə üçün önəmli hesab edilə bilər. Enerji mərkəzi (hub) olma məqsədini qarşıya qoyan Türkiyə üçün Ceyhan limanının bir enerji terminalı ola bilməsi baxımından da adıçəkilən boru xətti mühüm layihə hesab edilə bilər.

ABŞ ilk əvvəllər layihəyə isti baxmadığı halda, Rusiyanın Burqas-Aleksandropolis layihəsini gündəmə gətirdikdə rəsmi Vaşinqtonun da Samsun-Ceyhan kəmərinə olan münasibəti müsbət mənada dəyişdi. Sovet siyasi sisteminin çöküşündən sonra Mərkəzi Asiya, Cənubi Qafqaz, Balkanlar və Şərqi Avropada yaranmış “boşluqları” doldurmaq üçün hərəkətə keçən ABŞ üçün neft və qaz

potensialı və onların nəqli coğrafiyaları olduqca mühüm əhəmiyyətə malik idi [7, 53-54; 11]. ABŞ-in hegemoniyası altında təkqütüblü dünya düzənini qəbul etməyən Putin Rusiyasının Türkiyə ilə daha çox işbirliyinə getməsi rəsmi Vaşinqtonu qıcıqlandırmıqdadır. İqtisadi, siyasi və hərbi baxımdan güclü Türkiyə nə Vaşinqtonun, nə də Brüsselin maraqlarında olmadığından rəsmi Ankaranın da Rusiya ilə yaxınlaşması hər ötən gün genişlənməkdədir. Bundan əlavə Rusiya Samsun-Ceyhan layihəsini gündəmə gətirməklə Qara dənizin Türkiyə iqtisadi zonasına aid olan hissəsindən “Cənub Axını” kəmərinin tikintisi üçün vacib hesab edilən icazəni Ankara hökumətində ala bildi.

Adıçəkılən kəmərin ehtiyac duyulardısı gələcəkdə İsrailə qədər uzadılması məsələsi də müzakirə olunmuşdur. Amma, İsrailin Qəzzada hərbi əməliyyatlara başlaması ilə Türkiyə ilə münasibətlər dalana dirəndiyindən, hələ ki, bunun reallıqdan uzaq olduğu görünür.

Boğazlardan yan keçməklə neft daşımalarını həyata keçirmək üçün Rumniyanın Qara dəniz sahilindəki Köstence limanından Serbiya, Sloveniya və Xorvatiyadan keçməklə İtaliyanın Adriatik dənizi sahilindəki Trest limanına qədər boru xəttinin çəkilməsi də zaman-zaman müzakirə edilmişdir. Novorossiyskdən Köstence limanına neft yükləri tankerlərlə gətirilməli idi. Adıçəkılən kəmərin illik nəqletmə gücü 40 milyon ton, maliyyə xərcləri isə 1 milyard 200 milyon dollar həcmində dəyərləndirilirdi. Bu layihə də həyata keçməmiş olaraq qalır [6, 74].

Nəticə: Aparılan təhlildən bu qənaətə gəlmək olar ki, Rusiya və Xəzər neftinin Türkiyə boğazlarından yan keçməklə daşınması ilə bağlı Burqas-Aleksandropolis və Samsun-Ceyhan neft kəmərləri layihəsi tək iqtisadi faktorlar səbəbindən deyil, mühüm geosiyasi proseslərin təsiri nəticəsində reallaşa bilməmişdir. Bolqarıstanın xarici siyasətinin böyük ölçüdə Qərb istiqamətində olması və Aİ-nin enerji ilə bağlı qəbul etdiyi qərarlar Burqas-Aleksandropolis layihəsinin kağız üzərində qalmasının şərtləndirən başlıca amillərdən biri hesab etmək olar. Aİ-nin qəbul etdiyi “Üçüncü Enerji Paketi”ndə göstərilirdi ki, enerjini hasil edən dövlət eyni zamanda onun nqlini marşurutunda inhisarçı mövqeyə malik olmasın. Burada birbaşa Rusiyanın adı çəkilməsə də Aİ-nin ən çox neft-qaz idxal etdiyi dövlət Rusiya olduğundan protokolda göstərilənlərin də daha çox ünvanlandığı şübhə doğurmur. ABŞ və Aİ Rusiyanın iştirak etdiyi layihələrə qarşı çıxmaqla onun neft-qaz sahəsində inhisarçı siyasətini məhdudlaşdırmaq siyasəti aparmaqdadırlar.

Samsun-Ceyhan neft kəməri layihəsi isə regionda Türkiyə-Rusiya yaxınlaşmasını istəməyən ABŞ-nin maraqlarına zidd idi və rəsmi Vaşinqtonun təkisi ilə qarşılanmışdır. Türkiyə Ceyhan limanı bir neft terminalı halına gətirməklə bölgədə enerji mərkəzi olmaq istəyində Samsun-Ceyhan neft kəməri layihəsinə mühüm əhəmiyyət versə də Rusiyanın çox iqtisadi güzəştlər istəməsi də layihənin reallaşmasına mənfi təsir göstərirdi. Halbu ki, Samsun-Ceyhan layihəsi də Rusiya üçün mühüm əhəmiyyət kəsb edirdi. İxrac neftinin təxminən 25%-ni Türkiyə boğazları vasitəsilə reallaşdıran Rusiya layihənin reallaşacağı təqdirdə bu aspektdə rəsmi Ankaranın təzyiqlərindən qurtarmış olacaqdır.

Çılğın projələrə imza atan prezident R.T.Ərdoğanın “Kanal İstanbul” layihəsi artıq reallaşmaq üzrədir. Siyasətçilər və mütəxəssislər hesab edirlər ki, layihə tam olaraq həyata keçdikdən sonra İstanbul boğazlarının hüquqi rejimi məsələsi yenidən gündəmə gələcəkdir. Xatırladaq ki, yuxarıda adıçəkilən layihələr məhz İstanbul boğazlarının həddindən artıq yüklənməsini önə çəkərək irəli sürülmüşdür. Türkiyədə hərbi mütəxəssislər İstanbul boğazlarının hüquqi rejimini tənzimləyən Montrö konvensiyasını təhlükəsizlik baxımdan Ankara üçün uğurlu hesab etsə də siyasi kulislərdə isə ona yenidən baxılması ilə bağlı danışıqlar getdiyi söylənir.

ƏDƏBİYYAT SİYAHISI:

1. Azime Telli, Işıl Demirtaş. Küresel enerji jeopolitiğinde balkanların ekonomi politiği üzerine bir değerlendirme. *Gaziantep University Journal of Social Sciences*, 2019, 18(1), s. 271-290. Elektron resurs: <https://doi.org/10.21547/jss.454342>
2. “Αγωγός Πετρελαίου «Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολη»”, Η Σημασία του Έργου, Υπουργείο Ανάπτυξης, 15.03.2007, http://www.minpress.gr/minpress/en/enhmerwtiko_entypo_mpoourgaz.pdf, (Erişim: 05.08.2014)
3. “Bulgaristan Meclisi'nden Burgaz-Dedeğaç Petrol Boru Projesine Ret”, *Azınlıkça online* 08.03.2013, <http://www.azinlikca.net/bati-trakya-haber/bulgaristan-meclisi-burgaz-de-deagac-petrol-boru-hatti-ret-03082013.html>, (Erişim: 31.08.2014).
4. Болгария выплатила «Транснефти» 4,7 млн евро в связи с выходом из проекта Бургас – Александрополис. // Ведомости.Ру. Режим доступа: http://www.vedomosti.ru/companies/news/1497760/bolgariya_vyplatila_transnefti_dolg_v_4_7_mln_evro_v_svyazi_s (дата обращения 8 мая 2014 г.).
5. Касаев Э.О. Россия-Турция: современное состояние и возможный сценарий развития экономических связей. Институт Ближнего Востока. М, Изд-во Ин-та Ближ. Востока, 2013, 94 с
6. Kessikbayev A. Orta Asya'da Jeo-Ekonomik Dönüşüm: Kazakistan Petrolü ve Aktau-Bakü-Ceyhan «hracat Güzergâh» TASAM, *Stratejik Öngörü Dergisi* 2 (6). Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü. 2005, s. 68-77
7. Klare, M. “The New Geopolitics”, *Monthly Review*, LV/3, Jul/Aug, cilt 55, sayı 3, 2003, s. 51-56
8. Kırıldökme. U. “Enerji köprüsü ülke” olma yolunda Yunanistanın politikası. BİLGESAM. “Uluslararası Enerji ve Güvenlik Kongresi” 23-24 Eylül 2014, Koceli Üniversitesi, s. 840-854
9. Гулиев И.А. Проблемы и перспективы нефтепроводных сетей Европы. МИЭП К 70-ЛЕТИЮ МГИМО. 2014, сс. 68-72. Elektron resurs: [file:///C:/Users/User/Downloads/161-161-1-PB%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/User/Downloads/161-161-1-PB%20(1).pdf)
10. Le courrier des pays de l'Est (La documentation Française), No: 411, aout 1996, 283 p
11. Manisalı E. “AGİT, Kafkasya ve Avrasya”, *Cumhuriyet gazetesi*, 24. 11. 1999
12. Pamir. N Bakü-Ceyhan hattı, Ankara, Asam Yayınları, 1999, 108 s
13. Papaspanos J, “Caspian energy Geopolitics: The Rise and Fall of Burgas-Alexandroupoli”, *Research Paper No. 148*, 2010. Research Institute for European and American Studies, pp. 6-20
14. Peeva, P. Bulgarian-Russian relations in the context of global powers' geopolitical strategies in the Balkans. Assen Zlatarov University, Bulgaria. *International Journal of Arts&Sciences*, 2015, 8(4), pp. 537-545. Elektron resurs: </C:/Users/User/Downloads/SSRN-id2713337.pdf>
15. “Ruslara İnat Samsun-Ceyhan'a Start”, *Sabah gazetesi*, 25 Nisan 2007

16. Trans-Balkan Pipeline. Official website. (2014). Available at: <http://www.tbpipeline.com> (accessed 5 June 2014)
17. Турецкий выбор России. «Нефть и капитал». 2010, №3, сс. 52-55. Elektron resurs: https://www.eLibrary.az/docs/JURNAL/jrn2010_188.pdf
18. Türkiye-Rusiya ilişkilerinde yapısal sorunlar ve çözüm önerileri . TÜSİAD Yayınları, Yayın No: TÜSİAD-T/99-264, Haziran 1999 , 252 s

İnternet resursu

19. <https://maliyye.wordpress.com/2008/02/18/burqas-sakinleri-burqas-aleksandropolis-neft-kemerinin-tikintisine-qarsi-cixiblar/>

SUMMARY CASPIAN OIL TRANSPORTATION PROJECTS BYPASSING THE STRAITS OF TURKEY (BURGAS-ALEXANDROPOLIS AND SAMSUN-CEYHAN OİL PIPELINE)

Namik Karimov

In the article, the necessity, advantages and reasons for the impossibility of the projects of transporting the rich hydrocarbon resources of the Caspian Sea by bypassing the Turkish straits - the Burgas-Alexandropolis and Samsun-Ceyhan oil pipeline projects - have been investigated. As it is known, since the Turkish straits are overloaded, a serious danger has arisen for the city of Istanbul, which is a megalopolis and distinguished by its historical and architectural uniqueness. In addition to reducing those risks, the Turkish government intends to turn Ceyhan port into a major energy center. Along with all these issues, the interests of leading actors are analyzed in the article.

РЕЗЮМЕ

ПРОЕКТЫ ТРАНСПОРТИРОВКИ КАСПИЙСКОЙ НЕФТИ В ОБЕЗ ТУРЕЦКОГО ПРОЛИВА (НЕФТЕПРОВОДОВ БУРГАС-АЛЕКСАНДРОПОЛИС И САМСУН-ДЖЕЙХАН)

Намик Каримов

В статье исследованы необходимость, преимущества и причины невозможности проектов транспортировки богатых углеводородных ресурсов Каспийского моря в обход турецких проливов - проектов нефтепроводов Бургас-Александрополис и Самсун-Джейхан. Как известно, из-за перегрузки турецких проливов возникла серьезная опасность для города Стамбула, являющегося мегаполисом и отличающегося своим историческим и архитектурным своеобразием. Помимо снижения этих рисков, турецкое правительство намерено превратить порт Джейхан в крупный энергетический центр. Наряду со всеми этими вопросами в статье анализируются интересы ведущих акторов.

