

Опімах Р.Є.\*

## АЗЕРБАЙДЖАНСЬКА НАФТА ТА ПЕРСПЕКТИВА ЕНЕРГЕТИЧНОЇ ДИПЛОМАТІЇ УКРАЇНИ

*The urgent issue of Ukraine's energy security will come more and more important in the course of the national economic development process. In this context, a search for alternative supply sources and potential diversification routs represent urgent state task on the way to reinforce its energy security, increase political and economic independence.*

*Key words: segmentation of Azerbaijan crude production, crude producers, diversification of azeri oil export streams, scenario of developing mutual relations.*

**Постановка проблеми.** Однією з найважливіших складових економічної безпеки держави є її енергетична безпека. [1] У зв'язку зі зростанням потреб індустріальних країн у паливно-енергетичних ресурсах питання достатнього енергозабезпечення набуває все більшої важливості в сфері зовнішніх зносин, а сталість енергетичних потоків значно залежить від політичної та економічної стабільності в регіонах-продуцентах енергоносіїв.

Україна відноситься до держав частково забезпечених традиційними видами паливно-енергетичних ресурсів та відповідно вимушена їх імпортувати. Критична залежність від імпорту нафти та зволікання з диверсифікацією джерел і шляхів її надходження призводить до економічного та політичного тиску з боку монопольного постачальника сировини – Російської Федерації.

Виходячи з прогнозованого рівня внутрішнього виробництва нафти та перспективного попиту на неї, доля імпорту в подальшому залишатиметься на високому рівні [2]. Заради забезпечення стабільної роботи вітчизняного ПЕК та зміцнення енергетичної безпеки країни, невідкладним завданням для України є налагодження скоординованої зовнішньополітичної поведінки держави. Основним пріоритетом має виступити принцип економізації зовнішніх зносин – винесення на перший план у контактах з зарубіжними державами тематики всебічної торгівельно-економічної співпраці – а одним з першочергових завдань української дипломатії має стати активізація енергетичної складової зовнішньої політики.

Брак професійних кадрів міжнародників у даній сфері та, як наслідок, дефіцит зовнішнього політико-економічного аналізу та комплексного прогнозу, обмежує об'єктивне сприйняття подій в енергетичній сфері представниками державних профільних інституцій, не дозволяючи їм охопити ситуацію в необхідному масштабі, з урахуванням поточного стану речей за межами країни. Таке самопозиціювання позбавляє можливості тримати руку на «пульсі подій» та розпізнавати нові імпульси, приречуючи Україну на неможливість превентивного втручання та безпорадно-спонтанну, завжди спізню реакцію. Поміж тим, в умовах дефіциту власних енергоресурсів та критичної залежності від їх імпорту, торгівельно-економічний аналіз зовнішніх ринків та вивчення політичних настроїв у регіонах світу в межах єдиної комплексної системи моніторингу мають стати базовим дороговказом на шляху зміцнення енергетичної безпеки – запоруки економічного благополуччя держави.

\* аспірант кафедри соціально-економічних стратегій Національного інституту стратегічних досліджень

**Невирішені раніше складові загальної проблеми.** Питання енергетичної безпеки є особливо актуальним на етапі розбудови держави та інтеграції національної економіки до світового економічного простору. [3] Зміна пріоритетів у сучасному економічному житті України зумовлює необхідність прийняття адекватних управлінських рішень стосовно системи енергетичної безпеки та розробки прогресивної політики з її забезпечення як в масштабах країни, так і за її межами. Незважаючи на розширення наукових та науково-практичних досліджень у цій сфері, стержневі засади вітчизняної енергетичної дипломатії ще недостатньо опрацьовані, що створює умови для виникнення додаткових загроз сталому економічному розвитку та національному суверенітету.

Підґрунтям енергетичної дипломатії України має стати належне використання транзитного потенціалу країни та поступове вирішення питання диверсифікації імпорту вуглеводів, що є наріжним каменем забезпечення енергетичної незалежності в умовах збереження значного дефіциту власних ресурсів.

На думку більшості вітчизняних експертів, у довгостроковій перспективі лише ресурси багатих на вуглеводні країн Каспійського регіону зможуть становити для України реальну альтернативу російській монополії [4, 5, 6]. Традиційно одну з ключових ролей у стратегії посилення своєї енергетичної безпеки Україна відводить багатому на енергоресурси Азербайджану, який становить невід'ємну частину будь-якої експертної дискусії, спрямованої на пошук можливих шляхів диверсифікації джерел надходження енергоносіїв.

З огляду на стрімке зростання нафтовидобутку в Азербайджані та інших прикаспійських державах, цілком своєчасною є спроба докладного вивчення питання перспективи українсько-азербайджанської співпраці в нафтогазовій сфері на засадах футурологічної методології з використанням підходу сценарного планування – забезпечуючи поєднання кількох фундаментальних принципів наукового пошуку (інституційної об'єктивізації, функціональності, структурності, системності та порівняльності).

**Мета та цілі дослідження.** Основна мета дослідження полягає у виокремленні пріоритетних напрямів енергетичної політики в умовах нових викликів і зовнішніх загроз економічній безпеці України. Головними цілями статті є:

- розгляд потенційного джерела постачання нафти та маршрутів її транспортування;
- виокремлення компаній-видобувачів та експортерів нафти;
- оцінка поточного стану двостороннього міждержавного співробітництва в енергетичній сфері та шляхів його подальшого розвитку.

Наведений у статті аналіз сегментування нафтовидобувної галузі Азербайджану відображає не лише цифрові показники, але й дає комплексне розуміння поточного стану справ на нафтовому ринку республіки, прогнозує подальшу динаміку його розвитку. В той же час, вивчення існуючих та перспективних транспортних маршрутів експорту азербайджанської нафти сприяє пошуку відповідей на низку актуальних запитань двостороннього порядку денного, допомагаючи сфокусувати програму дій на конкретних практичних кроках.

**Нафтовий баланс Азербайджану.** Одна з небагатьох країн, здатних похвалитися своїм більш ніж столітнім досвідом у нафтовидобувній галузі, Азербайджан вже багато років працює над поверненням колишніх позицій центру нафтової промисловості. Підписання численних контрактів із провідними іноземними нафтогазовими компаніями позначилося на становленні внутрішньополітичної стабільності та заклало основу економічному розвитку держави, сприяючи притензіям Азербайджану на місце країни-лідера регіону. Сьогодні вуглеводнева сировина визначає вектор розвитку сучасного Азербайджану, основними принципами енергетичної політики якого є задоволення потреб країни в енергетичних ресурсах, забезпечення енергетичної безпеки держави, а також

створення надійного енергетичного коридору «Схід-Захід» для постачання енергоносіїв на європейські ринки. [7]

Реалізації поставлених завдань сприяє стрімко зростаючий об'єм нафтовидобутку – якщо на початку ХХІ ст. валовий річний видобуток республіки складав 15 млн. т нафти і газового конденсату, то у 2008 році він досяг рекордної позначки 44,5 млн. т. [8] За прогнозними даними, позитивна динаміка росту збережеться й у короткостроковій перспективі – основні сподівання на приріст пов'язують з продовженням промислової експлуатації шельфового блоку родовищ Азері-Чираг-Гюнешлі (АЧГ).

Саме іноземні учасники міжнародного консорціуму АІОС (АМОК), що займається освоєнням блоку АЧГ, ділять між собою левову частку видобутку азербайджанської нафти. Найкрупнішим власником акцій консорціуму й оператором проекту є англійська компанія British Petroleum (34,1%), американські інтереси представлено Chevron Texaco (10,3%), Exxon Mobil (8,0%), Devon Energy (5,6%) та Amerada Hess/Delta (2,8%). Членами консорціуму виступають також японські Inpex (10 %) та Itochu (3,9%), норвезька Statoil (8,6%), а також турецька ТРАО (6,75%). Участь власне Баку в проекті вимірюється 10% долею Держнафтокомпанії Азербайджану (ДНКАР / SOCAR).

Найближчі два роки консорціум обіцяє збільшити видобуток із сьогоднішніх 36 до 55 млн. тонн на рік, що становитиме близько 85% від запланованого на 2010 р. валового нафтовидобутку країни, який у цей період досягне т.м. плато та коливатиметься на позначці 65-67 млн. т. нафти. [9] Решта нафти та газконденсату вироблятиметься промисловими структурами ДНКАР, її спільними підприємствами та операційними компаніями, а також учасниками консорціуму з розробки газоконденсатного родовища Шах-Деніз.

Оскільки внутрішні потреби республіки у нафті залишатимуться відносно незначними, основні об'єми видобутої сировини експортуватимуться. Експорт азербайджанської нафти на кінець декади та у подальший п'ятирічний період становитиме в районі 57 млн. тонн на рік. (див. схема 1) При цьому, існує можливість його збільшення за рахунок скорочення внутрішньої нафтопереробки (біля 1/2 вироблених продуктів нафтопереробки зараз експортуються) та реалізації планів з заміщення азербайджанської сировини казахською а місцеві НПЗ. [10]

Нафтовий баланс Азербайджану

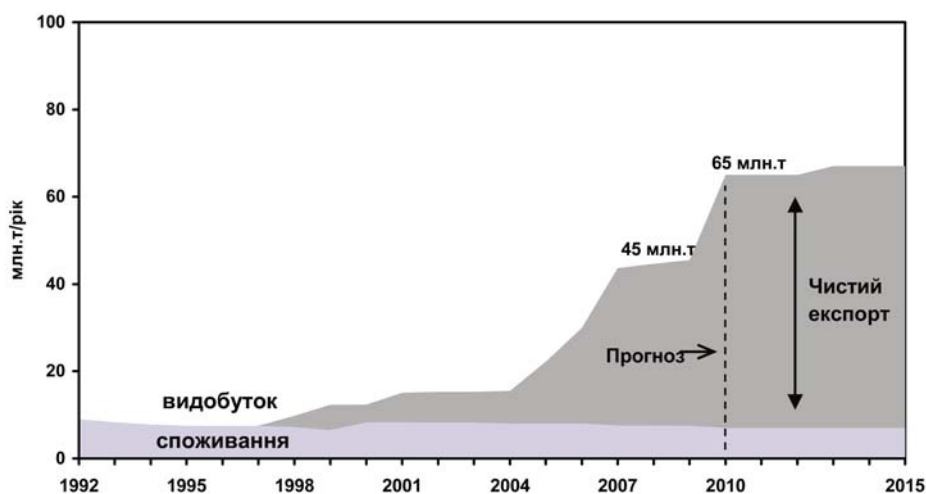


Схема 1. Джерело: офіційні данні ГНКАР.

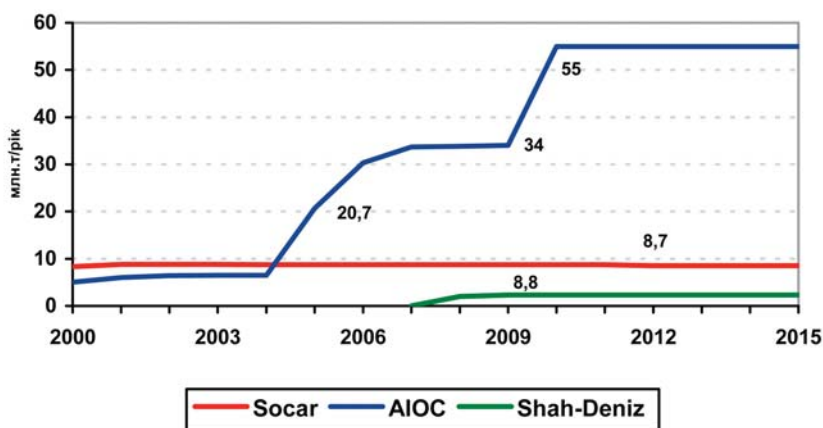
Таким чином, об'єми сировини, що видобуваються в Азербайджані, за приналежністю можна поділяється на чотири групи:

- нафта іноземних учасників консорціуму АІОС в рамках розробки блоку нафтових родовищ АЧГ;
- конденсат іноземних учасників консорціуму з розробки газоконденсатного родовища Шах-Деніз;
- нафта азербайджанської Держнафтокомпанії в рамках спільної розробки контрактних площ (10%-ві долі участі в міжнародних консорціумах з розробки родовищ АЧГ та Шах-Деніз);
- нафта азербайджанської Держнафтокомпанії в рамках роботи власних операційних структур та спільних підприємств, що розробляють сухопутні родовища.

Таким чином, після проведення розрахунків, на долю азербайджанської Держнафтокомпанії, наразі припадає 30% сукупного видобутку в республіці. У разі досягнення прогнозованого рівня видобутку і збереження поточного дольового поділу продукції на ринку, у 2010 році держчастка зменшиться майже до 1/5. При цьому, виділяючи місце держави в експорті нафти, понад 90% вивезеної сировини належить сьогодні іноземним нафтовидобувним компаніям, оскільки обидва місцеві нафтопереробні заводи перебувають на повному держзабезпеченні [11, 12].

Таким чином, повноцінне право розпоряджатися азербайджанською нафтою, а отже й вибирати першочергові маршрути її транспортування, мають Азербайджанська держава та іноземні нафтогазові компанії, які зайняли міцні позиції в нафтовидобувній галузі республіки. (див. схема 2)

Сегментування нафтовидобутку Азербайджану  
(в т.ч. газоконденсат)



	2008, млн.т	2010-2015, прогноз
<b>Видобуток</b>	44,5	65-67
АІОС	34	55
ДНКАР (ОК і СІ)	8,5	до 8,5
Шах-Деніз (конденсат)	2	2,3
<b>Переробка</b>	7,6	до 9
<b>Експорт</b>	36,9	58
<b>ДНКАР (сукупна доля)</b>		
Видобуток	13	14-15
Експорт	5,4	6-7

Схема 2. Джерело: офіційні данні компаній та цінового агентства Argus Media [13].



**Експортні маршрути.** Завдяки досить розгалуженій транспортній інфраструктурі республіки експортери володіють достатньою маневреністю та гнучкістю під час вибору маршруту для азербайджанської нафти. На сьогодні диверсифікована система трубопроводів дозволяє вантажовідправникам прокачувати нафту нафтогонами Баку-Новоросійськ і Баку-Супса в чорноморські порти Росії та Грузії, а за допомогою системи Баку-Тбілісі-Джейхан (БТД) – доставляти її прямо в акваторію басейну Середземного моря, в обхід проблемних проток Босфор і Дарданелли. Крім того, частина азербайджанської нафти транспортується залізницею в порти Батумі та Кулеві на грузинському узбережжі Чорного моря. Аналіз режиму роботи основних маршрутів показує наступне.

За більш ніж десятилітню історію експлуатації рівень завантаженості трубопроводу

Мапа експортних нафтопроводів Азербайджану



Баку—Новоросійськ нечасто перевищував половину від максимально можливої позначки 5 млн. тонн на рік. Окрім ризику нестабільного чеченського регіону, явний мінус північного маршруту є відсутність т.зв. банку якості — грошової компенсації за втрату якісних параметрів легкої, низькосірчаної азербайджанської сировини при її змішуванні з російською експортною сумішшю у процесі транспортування. Вихідний продукт марки Urals коштує дешевше і має менш конкурентні показники.

Однак, попри гіршу економіку та присутність недовіри у російсько-азербайджанських відносинах через позицію Росії у Карабаському питанні та проамериканську політику Азербайджану, Баку не має наміру відмовлятися від новоросійського коридору. Цей маршрут необхідний для підтримки енергетичної безпеки країни, адже він зберігає можливість експорту сировини за появи форс-мажорних обставин на інших напрямках. Водночас, використання Баку-Новоросійськ не відрізнятиметься істотно від сформованого роками «звичного» рівня експлуатації.

Нафтопровід Баку—Супса використовується компаніями-учасницями АІОС виключно для транспортування азербайджанської нафти під маркою Azeri light. Завдяки збереженню якісних параметрів сировини і з огляду на досить низькі транспортні збори, із часу введення в експлуатацію 1999 року нафтопроводом прокачували максимально можливі об'єми – близько 7 млн. т на рік. Такий успішний показник роботи дав привід розг-

лядати в перспективі збільшення річної пропускної здатності системи до пікової проектно-ї потужності – 12-15 млн. т.

Проте, відчутним недоліком трубопроводу Баку-Супса стала його часта зупинка через технічні несправності та аварії викликані сейсмологічними причинами, а також політичну нестабільність у Грузії. Так, з вересня 2006 по травень 2008 року система була зупинена на ремонт, а з середини серпня по жовтень минулого року експорт нею був припинений через військові події у Грузії. В цілому, за останні три роки система була задіяна на 20%, пропустивши усього біля 4 млн.т нафти.

Час показав, що маршрути Баку—Новоросійськ і Баку—Супса, хоча й характеризуються нижчими капітальними витратами, все ж вимагають подальшого транспортування нафти з акваторії басейну Чорного моря, що передбачало вирішення питання обмеженої пропускної здатності турецьких проток. З метою виведення каспійської нафти прямо в Середземне море був побудований нафтопровід Баку—Тбілісі—Джейхан (БТД). Інвестором проекту виступив міжнародний консорціум BTC Company, до складу якого ввійшла більшість учасників АІОС. Утрималися Exxon Mobil та Devon Energy, втративши таким чином можливість користуватися пільговим транспортним тарифом.

У 2008 році системою було транспортовано 32,8 млн. т нафти (з них 0,3 млн. казахської сировини) [14]. Очікується, що на проектну потужність — 50 млн. тонн на рік — БТД вийде протягом 2010 року. Однак ефективне завантаження трубопроводу в зазначені терміни лише азербайджанською нафтою з АЧГ, як планувалося раніше, виявилось неможливим через дефіцит ресурсної бази: зменшення прогнозів видобутку у порівнянні з попередніми очікуваннями та небажанням деяких нафтовидобувних компаній використовувати БТД для транспортування своєї нафти – надаючи перевагу Баку-Супса або залізничним перевезенням. Одна з таких компаній – Exxon Mobil законтрактувала в напрямку Чорного моря власну долю прогнозованого видобутку в рамках АЧГ до 2010 року, уклавши п’ятирічну угоду на транспортування нафти залізницею в порт Батумі. [15]

При загальній потужності трубопроводів та залізничних магістралей у 85 млн.т на рік, власне азербайджанським ресурсом вони завантажуються сьогодні на 45%, а на кінець декади цей показник становитиме 65%. Неповна завантаженість наявної інфраструктури, а отже — триваліша окупність високовитратних проектів не влаштовує державу та головних інвесторів. Для підвищення рентабельності роботи, передусім трубопроводу в напрямку турецького порту Джейхан, прокачувати свою нафту через Азербайджан умовили Казахстан. Сторони досягли домовленостей про створення відповідної транспортної інфраструктури, яка дозволить доставляти казахстанську нафту в Баку через Каспійське море. [16] Власне, міжнародний консорціум «ТенгізШевройл», що працює на казахському родовищі Тенгіз, вже використовує систему БТД для транспортування частини видобутої казахської нафти, а чотири компанії-учасниці проекту розробки казахського родовища Кашаган є акціонерами БТД. (див. схему 3) Зацікавленість до транзиту територією Азербайджану виявляє і нацкомпанія Казахстану «КазМунайГаз», особливо після придбання нафтового терміналу в Батумі.

Компанії-акціонери BTC Co. – учасниці консорціумів з розробки казахських родовищ Тенгіз і Кашаган, %			
Компанія	BTC Co.	Тенгіз	Кашаган
ChevronTexaco	8,9	50	-
Lukoil	2,5	2,5	-
ENI	2,5	-	16,66
TotalFinaElf	5	-	16,66
ConocoPhillips	2,5	-	8,28
Inpex	2,5	-	8,28

Схема 3.

Джерело: офіційні данні компаній.

Отже, сьогодні Азербайджан володіє розвинутою транспортною інфраструктурою для експорту нафти, яка включає нафтопроводи, залізничні магістралі та нафтоналивні термінали. У найближчому майбутньому існує серйозні плани з розширення існуючих потужностей. Вибір вантажовідправниками того чи іншого маршруту залежить від розміру транспортних зборів, логістики перевезення, долі участі у транспортних проектах та, звичайно, рівня присутніх ризиків. (див. схема 4) Так, наприклад, ДНКАР має першочергове право на використання 25% пільгової квоти у БТД, 10% квоту у Баку-Супса, є оператором азербайджанської ділянки труби Баку-Новоросійськ, а також володіє нафтоналивним терміналом у Кулеві на грузинському узбережжі Чорного моря [17]. Сукупна цифра «права на транспортування» (більше 25 млн.т) у 5 разів перевищує експортні можливості держкомпанії. Такий надлишок потужностей сприятиме передачі в користування або продажу держчастки в інфраструктурних проектах іншим зацікавленим вантажовідправникам, а також, при потребі, обміну проектними квотами.

Розподіл експортних потоків азербайджанської нафти та оцінка ризиків

Маршрут	Пропускна потужність, млн.т	Об'єм транспортування, 2008 р., млн.т	Зацікавлені сторони	Транспортні збори, 2008 р. \$/т	Оцінка ризиків
Баку-Новоросійськ	5	1,4	Росія	16,6	§ Транзит неспокійним Північним Кавказом; § Проблема проходження турецьких проток; § Залежність від проектів в обхід турецьких проток; § Відсутність банку якості нафти.
Баку-Супса	7,5	0,5	АІОС	10,7 (для акціонерів)	§ Транзит політично нестабільною Грузією; § Сейсмологічноактивна зона – загроза аварій; § Проблема проходження турецьких проток; § Залежність від проектів в обхід турецьких проток.
Баку-Тбілісі-Джейхан	50	32,8	ВТС Со. АІОС (частково)	40,6 (для акціонерів) 55,4 (для неакціонерів)	§ Політична нестабільність в Грузії та Туреччині; § Транзит територією курдської меншини; § Сейсмологічноактивна зона – загроза аварій.
Залізничні магістралі Баку-Грузія					§ Транзит через нестабільну Грузію; § Монопольна цінова політика азербайджанської залізниці;
термінал Батумі	10	2,2	КазМунайГаз ExxonMobil	15	§ Проблема проходження турецьких проток;
термінал Кулеві	10	-	ДНКАР		§ Залежність від проектів в обхід турецьких проток.

У контексті зазначеного, інтереси України полягають у лобіюванні експортних маршрутів, які виходять до Чорного моря повз російську територію. Аналіз роботи нафтових

магістралей, що беруть свій початок в Баку, свідчить: наразі максимальні обсяги нафти, які можуть транспортуватися в чорноморському напрямку становлять до 30 млн. тонн на рік. При цьому, основними зацікавленими сторонами до транспортування сировини нафтопроводом Баку-Супса та залізничними цистернами у напрямку Батумі та Кулеві є представники консорціуму АІОС, азербайджанська Держнафтокомпанія, національна компанія «КазМунайГаз», а також сепаративно ExxonMobil.

Конкретні об'єми азербайджанської нафти, що постачатимуться в чорноморському напрямку, залежатимуть від розміру внутрішнього видобутку республіки та строків початку експлуатації інфраструктури в рамках Транскаспійського проекту, перший етап якого передбачає транспортування від 7 до 25 млн.т казахської нафти територією Азербайджану.

**Українсько-азербайджанський порядок денний.** Наслідком подолання Києвом дефіциту політичної гнучкості стало налагодження конструктивного діалогу в президентському форматі «Ющенко-Алієв». У спільних заявах обидві сторони підтверджують перспективність переговорів про транспортування азербайджанської нафти європейським споживачам українською територією та обопільну зацікавленість у наповненні сировиною й експлуатації нафтопроводу Одеса-Броди з подальшою його добудовою в північно-західному напрямку.

Проте, самих політичних декларацій та спільного ГУАМівського коріння є замало в українсько-азербайджанському діалозі. Наразі Держнафтокомпанія Азербайджану продає свою нафту в портах Джейхан, Новоросійськ та Батумі шляхом проведення тендерів (тендерна вартість на сиру нафту є найвища у світі). В той же час, компанія розглядає можливість укладення довготермінових контрактів на фрахт суден для постачання власної нафти на нафтопереробні заводи Європи. Бажаючи розширити географію бізнесу та збільшити додаткову вартість виробленої продукції ДНКАР прагне продовжити логічний ціпок та не лише постачати власну нафту покупцям, але й постачати її на власні нафтопереробні заводи за кордоном. Тобто Азербайджан хоче долучитися безпосередньо до процесу нафтопереробки та продажу нафтопродуктів споживачам на ліквідному ринку Європейського Союзу.

Натомість, Україна вбачає у входженні на внутрішній ринок крупної нафтової компанії з власною сировиною базою як гарантію посилення енергетичної незалежності держави. Сьогодні порядок денний української енергетичної дипломатії по відношенню до Азербайджану та іноземних нафтових компаній, які працюють в республіці, має включати в себе наступний спектр пов'язаних питань:

- пошук обопільної комерційної зацікавленості в модернізації українських нафтопереробних заводів або спорудженні спільними зусиллями нового НПЗ із високим рівнем переробки на території України;
- викликання бізнесового інтересу до придбання і будівництва мереж автозаправних станцій по країні, тим самим допустивши великих гравців на роздрібний ринок нафтопродуктів для підвищення його конкурентоспроможності;
- залучення до реалізації проекту з аверсної експлуатації та продовження трубопроводу Одеса-Броди, покликаною прокласти шлях каспійській нафті до перспективного регіону Центрально-Східної Європи і на великий внутрішній ринок Німеччини.

Отже, у багаторічних переговорах настає вирішальний момент для української ініціативи у процесі початку практичного енергетичного співробітництва з Азербайджаном. Після досить тривалого періоду невизначеності прийшов час зробити відповідальні кроки. Від того, чи буде їх зроблено і наскільки сміливими та обдуманими вони виявляться, залежить не лише подальша участь Баку в українських енергетичних проектах, а й реалізація стратегічного завдання з посилення енергетичної безпеки України.



**Висновки.** Залучення нафторесурсних і транзитних потужностей Азербайджану до українських енергетичних проектів має не лише збільшити об'єми транзиту вуглеців територією України, дозволивши місцевим НПЗ отримати сировину з альтернативних джерел й посиливши енергетичну безпеку країни у випадку форс-мажорних обставин, але й створити передумови для рівноправного співробітництва з Росією, зміцнюючи політичний суверенітет України та її роль на енергетичній мапі Європи.

Комплексний аналіз нафтового ринку Азербайджанської Республіки та нафтотранспортної інфраструктури регіону свідчить про наступне:

1. За результатами пошуково-оціночного буріння на каспійському шельфі Азербайджану з'ясувалося, що попередні оцінки запасів нафти виявилися перебільшеними. Де кілька проектів були призупинені, а прогнозні темпи росту нафтовидобутку на довгострокову перспективу зменшені, що впливає на загострення боротьби навколо азербайджанського ресурсу та підштовхує Азербайджан до розвитку свого транзитного потенціалу.

2. Протягом найближчих десяти років основними видобувачами нафти в Азербайджані залишатимуться міжнародні нафтогазові компанії-учасниці консорціуму АІОС, що займається розробкою нафтового родовища Азері-Чираг-Гюнешлі. На долю іноземних акціонерів консорціуму наразі припадає 70% валового видобутку республіки, яка незабаром зросте до майже 75%.

3. Беручи до уваги, що внутрішнє споживання республіки залишатиметься незначним, стаття експорту азербайджанської нафти збільшуватиметься. При цьому, в 2010 році доля азербайджанської Держнафтокомпанії в сукупному експорті республіки зменшиться до 10-15 %, що становитиме в районі 7 млн.т. нафти на рік. Решта експорту знаходиться у розпорядженні іноземних нафтогазових компаній.

4. Прагнучи мінімізувати надлишок потужностей добре диверсифікованої та розвинутої транспортної інфраструктури, Азербайджан зацікавлений у залученні сировини сусідніх прикаспійських країн, особливо Казахстану.

5. Виявляючи інтерес до створення додаткового маршруту транспортування нафти в Європу, офіційний Азербайджан виділяє проект «Одеса-Броди» серед інших маршрутів, пов'язуючи успіх його реалізації з позитивною економікою проекту.

6. Стратегічні інтереси України полягають у лобюванні експортних маршрутів азербайджанської нафти, які виходять до узбережжя Чорного моря повз російську територію: нафтопровід Баку-Супса, залізничні магістралі в напрямку нафтоналивних терміналів Батумі та Кулеві. При цьому, з огляду на транзит азербайджанської нафти виключно грузинською територією, географічне положення Грузії відіграє ключове значення, що підкреслює значимість цієї кавказької країни в системі національних інтересів України.

7. Однією з головних цілей Азербайджану є вихід на високо ліквідний європейський ринок власною вертикально-інтегрованою нафтовою компанією міжнародного масштабу. Незважаючи на різноманітні проекти побудови НПЗ в Туреччині та Грузії, наразі ДНКАР не має нафтопереробного комплексу поза межами країни. У цьому контексті, Україна володіє значним переговорним ресурсом – сторони вже уклали протокол про наміри щодо створення спільного підприємства між «Укрнафтою» та ДНКАР на базі нафтопереробних заводів НПК «Галичина» та ВАТ «Нафтохімік Прикарпаття» для переробки каспійської сировини.

8. Як свідчать наведені показники видобутку, й особливо експорту азербайджанської нафти, спроба пошуку спільних позицій із іноземними компаніями, особливо, американською ExxonMobil або англійською British Petroleum, мають мати для Києва позитивні результати.

### Сценарій.

Протягом останніх років на рівні двох держав була втілена в життя низка спільних домовленостей в енергетичній сфері, головними з яких стали приєднання Держнафтокомпанії Азербайджану до МТП «Сарматія», створеного для реалізації Євро-Азійського нафтотранспортного коридору, та затвердження компаніями-акціонерами підприємства Техніко-економічного обґрунтування ЄАНТК на базі нафтопроводу Одеса-Броди. Проте, хоча цілі сторін перетинаються та взаємодоповнюють одна одну, міждержавне співробітництво поки що не принесло відчутних результатів: переробки азербайджанської нафти на НПЗ України та її транзиту до країн Європейського Союзу українською територією. Така неквапливість свідчить не про відсутність необхідних об'ємів нафти в акваторії басейну Чорного моря, а про недостатню зацікавленість сторін, непереконливість наведених аргументів у переговорах та неоднозначність політики держав. Виходячи з розглянутих вище причин та проведеного аналізу, можна спрогнозувати, що міждержавне співробітництво між Україною та Азербайджаном у нафтовій галузі продовжуватиме розвиватися за позитивною траєкторією, що, у разі дотримання єдиної владної політики, має позначитися практичним успіхом вже у найближчому майбутньому.

### Рекомендації.

Паралельно зазначеному вище сценарію посилення комплексного і взаємовигідного співробітництва на міждержавному рівні, Україні потрібно налагодити механізми взаємодії з провідними нафтовидобувними іноземними компаніями, які працюють в Азербайджані, володіють необхідними транспортними засобами та європейськими нафтопереробними потужностями, а також мають значний вплив на міжнародній арені.

### Література

1. Геєць, В.М. Концепція економічної безпеки України / В. М. Геєць; НАНУ, Ін-т економічного прогнозування. – К.: Логос, 1999. – 55 с.
2. Енергетична стратегія України на період до 2030 р. – 129 с., С.59
3. Шевцова, А.І Енергетична безпека України. Стратегія та механізми забезпечення. / А.І. Шевцова – Д.: НІСД. Пороги, 2002. – 264 с.
4. Результаты экспертного опроса, проведенного в рамках исследования Энергетический потенциал Украины / Центр социальных исследований “София”. – апрель 2007 – 15 с.
5. Козак, О. Б.Соколовский «Нужен переход к коллективному механизму гарантий энергетической безопасности»./ Козак, Оксана / Главред. – 01.08.08.
6. Прейгер, Д. Співпраця країн – членів ГУАМ у транспортно-комунікаційній сфері / Д. Прейгер // «Проблеми та перспективи розвитку економічного співробітництва в рамках ГУАМ», «круглий стіл» (2007 ; Київ). «Круглий стіл» «Проблеми та перспективи розвитку економічного співробітництва в рамках ГУАМ», 14 черв. 2007 р. : матер. / Нац. ін-т пробл. міжнар. безпеки. – К. : НІПМБ, 2007. – С. 106-109.
7. Country Analysis Briefs: Azerbaijan Energy Data / Energy Information Administration U.S. official web site. – November 2007.
8. Oil Strategy of Azerbaijan: successes and perspectives. / SOCAR official web site. – 06.06.2008.
9. Алиев, Н. Стратегическое партнерство выходит на новый уровень / Н.Алиев // Мировая энергетика. – 2008. – №10
10. Владимиров, М. В новый дом с чужой кошкой / М.Владимиров // Независимой Газете. - 09.09.2008.
11. Смирнов, С. Азербайджан меняет ориентацию / С.Смирнов // Эксперт Казахстана. – №41. -20 октября 2008.

12. Фикирли, А. Реквием по НПЗ Азербайджана / А.Фикирли // Нефтегазовая вертикаль. – 2001. – №8.
13. Рынок Каспия Еженедельный обзор рынков нефти и нефтепродуктов стран Каспия и Средней Азии // Ценовое агентство Argus Media. – Выпуск I, № 25. – 10 декабря 2008.
14. Crude oil transportation activities // BOTAŞ Petroleum Pipeline Corporation official web site.
15. Алиев, Н. Добыча нефти в Азербайджане в 2010 г. достигнет 65 млн тонн / Н.Алиев // Виступление министра промышленности и энергетики АР в штаб-квартире ОПЕК. – 16.03.2009.
16. Алиев, Н. Стратегическое партнерство выходит на новый уровень / Н.Алиев // Мировая энергетика. – 2008 – №10.
17. Долинчук, С. Интервью с замминистром топлива и энергетики Украины Б.Алиевым / С.Долинчук // Экономические известия. – 4 июля 2008.
18. Рынок Каспия / Ценовое агентство Argus Media. - Выпуск 2, №84. - март 2009.