

**ԱՐՇԱԿՅԱՆ ԳՐԻԳՈՐ
(ԱԻ)**

**ԹՈՒՐԹԻԱՅԻ ԳՈՐԾՈՒՆԵՈՒԹՅՈՒՆԸ
ԲԱԶՈՒ-ԹԲԻԼԻՍԻ-ՋԵՅՀԱՆ ՆԱՎԹԱՍՈՒՂԻ
ՆԱԽԱՊԱՏՐԱՍՏԱԿԱՆ ԱՇԽԱՏԱՆՔՆԵՐԻ
ԳՈՐԾԸՆԹԱՅՈՒՄ**

Հայաստանի համար Բաքու-Թբիլիսի-Ջեյհան մավթամուղի շուրջ հետաքրքրությունը կարելի էլինեք սպառված համարել այն պահից, երբ հաստատվեց դրա՝ Հայաստանի Հանրապետությունը շրջանցող երթուղին: Սակայն այդ երթուղին ներառեց մեր երեք հարևաններին՝ բացառությամբ Իրանի՝ մավթամուղը փաստացիորեն վերածելով Հարավային - Կովկասի անվտանգության օղակի: Կասպիական ավազանն աշխարհի ամենամեծ մավթի և գազի հանքեր և պաշարներ ունեցող վայրերից մեկն է: Խորհրդային Միության փլուզումից հետո ԱՄՆ-ը, Արևմտյան Եվրոպայի երկրները և Թուրքիան սկսեցին ակտիվորեն քննարկել Կասպիական էներգետիկ ռեսուրսներն Արևմտյան շուկա հասցնելու և այդ կապակցությամբ մի նոր՝ Ռուսաստանին այլընտրանքային մավթամուղ կառուցելու հարցը: Նոր մավթամուղ կառուցելու համար քննարկվում էին մի քանի տարբերակներ: Շրջանառվում էր իրանական տարբերակը, - համաձայն որի մավթամուղը Կասպից ծովից Իրանի տարածքով պետք է հասներ Պարսից ծոց: Այս նախագծի իրականացման դեպքում այն կլինեք ամենակարճ ուղին, սակայն Իրանը մի շարք պատճառներով արևմտյան ներդրողների համար անցանկալի գործընկեր էր համարվում: Արևմտյան ներդրողները լրջորեն մտախոզված էին Իրանում իշխող կրոնապետական կառավարության վարած քաղաքականությունից, Իրանի միջուկային ծրագրից և ըստ էության էական ազդեցություն ունեք մահ Սիացյալ Նահանգների գործոնը, որն Իրանի նկատմամբ մի շարք պաաժամիջոցներ էր կիրառում: Սա էր պատճառը, որ արևմտյան ներդրողներն սկսեցին ավելի լուրջ ուշադրություն դարձնել Միջերկրական ծովի թուրքական հատվածին, և ի վերջո ընտրություն կատարեցին հօգուտ այդ նախագծի: Նախատեսվում էր մավթամուղն անցկացնել Հսրավկովկասյան երեք հանրապետություններից երկուսի տարածքով: Այն սկիզբ պետք է առներ Ադրբեջանից, այնուհետև պետք է անցներ կամ Վրաս-

տանի, կամ էլ Հայաստանի տարածքով: Մակայն Հայաստանի տարբերակը Ադրբեջանի և Թուրքիայի համար անընդունելի էր՝ քաղաքական երեք հիմնական պատճառներով՝

1. Լեռնային Ղարաբաղի հակամարտության չլուծված լինելու փաստը,

2. Թուրքիայի և Ադրբեջանի միջև առկա սերտ կապերի հետևանքով Թուրքիան փակել էր Հայաստանի հետ իր սահմանները,

3. Հայաստանի և Թուրքիայի միջև առկա էր քաղաքական լարվածություն Հայոց Ցեղասպանության հարցի շուրջ:

Ահա սա էր հիմնական պատճառը, որ շրջանառության դրվեց Բաքու-Թբիլիսի-Ջեյհան երթուղին՝ որպես քաղաքականապես ամենամատակահարմարը հիմնական գործընկերների համար, թեև այն ամենաերկար երթուղի ունեցող և ամենաթանկարժեք մախագիծն էր:

Թեև Թուրքիան ունի շատ նպաստավոր ռազմավարական դիրք, քանզի գտնվում է Արևելյան Եվրոպայի, Ռուսաստանի, Կովկասի և Մերձավոր Արևելքի խաչմերուկներում, ունի մեծաքանակ հանքային պաշարներ և դիմամիկ զարգացող բնակչություն, սակայն Թուրքիան դեռևս ունի երկարաժամկետ ռազմավարական սպառնալիք՝ դա է՝ ներգետիկ կախվածությունն է: Թուրքիայի ներկայիս կախվածությունը ներկրվող էներգետիկ աղբյուրներից կազմում է մոտ 65%: Սպասվում է, որ գալիք երկու տասնամյակներում այս ցուցանիշը հասնելու է մոտ 75%-ի: Որպեսզի ինչ-որ կերպ կանխեն այս զարգացող սպառնալիքը, Թուրքիայի քաղաքական գործիչները մախտրդ տասնամյակում մեծ - ցանկություն հայտնեցին լիովին օգտագործել երկրի ռազմավարական - դիրքի առավելությունները: Լավ հասկանալով, որ էներգետիկ տրամադրություն ուղիների վերահսկողությունը մույնքան կարևոր է, որքան էներգետիկ պաշարների վերահսկողությունը, նրանք սկսեցին մեծ ուշադրություն դարձնել Թուրքիայի՝ երբևիցե իրականացրած ամենակարևոր մախագծերից մեկի՝ Բաքու-Թբիլիսի-Ջեյհան մավթամուղի վրա: Արևմուտքը պլանավորել էր ստեղծել այսպես կոչված “Արևելք-Արևմուտք Տրանսպորտային Միջանցք”, որը Կենտրոնական Ասիայի և Հարավային Կովկասի մավթի և գազի հանքավայրերը կմիացներ Արևմտյան Եվրոպայի շուկաների հետ:

Խորհրդային Միության փլուզումից և Ադրբեջանի անկախացումից - հետո Թուրքիան հսկայական ջանքեր էր գործադրում որպեսզի Կասպիական տարածաշրջանի մավթը Բաքու-Թբիլիսի-Ջեյհան ճանապարհով հասնի համաշխարհային շուկա: Այդ կապակցությամբ Թուրքիան սկսեց բանակցություններ վարել Ադրբեջանի հետ: 1993թ. Անկարայում ստորագրվեց Բաքու-Թբիլիսի-Ջեյհան մավթամուղի կառուցման վերաբերյալ ադրբեջանա-թուրքական առաջին համաձայնագիրը¹:

1994թ. ապրիլի 20-ին Ադրբեջանի ազգային նավթային ընկերության՝ “SOCAR”-ի և օտարերկրյա նավթային ընկերությունների Կոնսորցիումի՝ “AIOC”-ի միջև կնքվեց համաձայնագիր Ազերի-Չիրազ-Գյունեշլի նավթահանքերի ուսումնասիրման և շահագործման վերաբերյալ: Թուրքական TPAO ընկերությունը մույնպես իր 6.75% բաժնետոմսերով հանդիսանում է AIOC Կոնսորցիումի անդամ:

1994թ. սեպտեմբերի 20-ին Ազերի-Չիրազ և Գյունեշլի նավթահանքերի շահագործման վերաբերյալ Ադրբեջանի կառավարության և օտարերկրյա կազմակերպություններից կազմված Միջազգային Կոնսորցիումի միջև կնքվեց այսպես կոչված “Դարի պայմանագիրը”: Միջազգային կոնսորցիումի անդամներն էին ռուսական Lukoil, ամերիկյան “Amoko”, “Exon”, “Unocal”, բրիտանական “British Petroleum”, նորվեգական “Statoil”, ճապոնական “Itochu” և Ադրբեջանի ազգային նավթային ընկերություն՝ “SOCAR” ընկերությունները: 30 - տարով կնքված պայմանագրի համաձայն՝ նախատեսվում էր արտահանել 540 մլն. տոննա նավթ: Պայմանագրի ընդհանուր արժեքը կազմում էր մոտ 9 միլիարդ դոլլար³:

1994թ. փետրվարին Ադրբեջանի նախագահ Հեյդար Ալիևը 80 հոգանոց պատվիրակությամբ այցելեց Թուրքիա: Թուրքիայում անցկացրած բանակցությունների ընթացքում Թուրքիայի և Ադրբեջանի դեկավարները քննարկեցին մի շարք հարցեր: Կողմերը ձեռք բերեցին համաձայնություն ադրբեջանական նավթահանքերի շահագործման բնագավառում թուրքական նավթային ընկերությունների ավելի ակտիվ ներգրավվածության հարցի վերաբերյալ:

1995թ. հոկտեմբերին Թուրքիայի վարչապետ Թանու Չիլլերը այցելեց Վրաստան, որտեղ նա հայտարարեց. “Մենք պայմանավորվել ենք Վրաստանի տարածքով նավթի տեղափոխման հարցի շուրջ: Թուրքիան այդ նախագիծը ներկայացրել է բոլոր շահագրգիռ կազմակերպություններին ու կողմերին և նախագիծը լավագույնն է ճանաչվել”: Թուրքիայի նախաձեռնությամբ 1998թ. մայիսի 15-ին Թուրքիան, Ադրբեջանը և Վրաստանը ստորագրեցին “Փոխըմբռնման Հուշագիրը”, համաձայն որի յուրաքանչյուր երկրում ստեղծվելու էին Աշխատանքային - խմբեր⁴:

1998թ. հոկտեմբերի 29-ին Ադրբեջանի նախագահ Հեյդար Ալիևը, Թուրքիայի նախագահ Սուլեյման Դեմիրելը, Վրաստանի նախագահ Էդուարդ Շեվարդնաձեն, Ղազախստանի նախագահ Նուրսուլթան Նազարբաևը և Ուզբեկստանի նախագահ Իսլամ Զարիմովը ստորագրեցին Անկարայի հռչակագիրը: ԱՄՆ էներգետիկայի նախարար Բիլ Ռիչարդսոնը դիտորդի կարգավիճակով մույնպես ստորագրեց այս Հռչակագիրը: Համաձայն հռչակագրի՝ մասնակից կողմերն իրենց

աջակցությունն էին հայտնում Բաքու-Թբիլիսի-Ջեյհան նախագծին՝ որպես հիմնական նավթամուղ⁶:

Վերոհիշյալ Աշխատանքային խմբերի աշխատանքների արդյունքում 1999թ. նոյեմբերի 18-ին Թուրքիայի նախագահ Սուլեյման Դեմիրելը, Ադրբեջանի նախագահ Հեյդար Ալիևը և Վրաստանի նախագահ Էդուարդ Շեվարդնաձեն ԵԱՀԿ Ստամբուլյան զազաքնաժողովում ստորագրեցին “Նախագծի Միջկառավարական Համաձայնագիր”: ԱՄՆ նախագահ Բիլ Զինթոնը նույնպես ստորագրեց այս համաձայնագիրը՝ որպես դիտորդ: ԱՄՆ նախագահը ավելի ուշ նշել է, որ այս համաձայնագիրը հանդիսացել է “1999թ. արտաքին քաղաքականության բնագավառում իր ամենակարևոր ձեռքբերումներից մեկը”⁷: Այսպիսով Բաքու-Թբիլիսի-Ջեյհան նավթամուղի կառուցմամբ շահագրգիռ կողմերին հաջողվեց իրականացնել մեծ մասամբ քաղաքական այդ նախագիծը, քանի որ հենց քաղաքական նկատառումները գլխավոր դեր խաղացին ամենակարևոր երթուղի ունեցող և ամենաթանկարժեք նախագծի՝ Բաքու-Թբիլիսի-Ջեյհան նավթամուղի ընտրության մեջ:

Ինչ խոսք, Թուրքիան բազմաթիվ աշխարհաքաղաքական և տնտեսական պատճառներով շահագրգռված է Բաքու-Թբիլիսի-Ջեյհան - նավթամուղի գործարկմամբ: Թուրքիան հույս ունի նավթամուղի գործարկումից հետո տարեկան 140-200 միլիոն դոլար ստանալ տրանզիտից և շահագործումից, իսկ 16 տարի հետո նավթամուղից իր եկամուտները հասցնել մինչև 300-400 միլիոն դոլարի: Թուրքիան, օգտվելով իր աշխարհագրական նպաստավոր դիրքից, հույս ունի ոչ միայն է՛լ ավելի ամրապնդել տնտեսական և ռազմական համագործակցությունը - Ադրբեջանի և Վրաստանի հետ, որը թույլ կտա Թուրքիային ուժեղացնել իր ազդեցությունը հարավկովկասյան տարածաշրջանում, այլ նաև օգտագործել այն Եվրամիության հետ հարաբերություններում: Այսպիսով, Թուրքիան նախատեսում է նավթամուղի վերջնական շահագործումից հետո ստանալ ոչ միայն տնտեսական բավականին մեծ եկամուտներ, - այլ նաև, օգտագործելով իր աշխարհագրական նպաստավոր դիրքը, քաղաքական և ռազմավարական գերակա դիրք գրավել տարածաշրջանում: Ուստի, անկասկած Թուրքիան կանի հնարավոր ամեն ինչ, որպեսզի իր վերջնական ավարտին հասցնի Անկարայի՝ երբևիցե իրականացրած ամենակարևոր նախագծերից մեկը՝ Բաքու-Թբիլիսի-Ջեյհան նավթամուղի կառուցումը:

GRIGOR ARSHAKYAN
(IOS)

**THE ACTIVITY OF TURKEY DURING THE PROCESS OF
CONSTRUCTION
OF BAKU-TBILISI-GEYHAN PIPELINE**

Turkey's current dependence on imported energy sources amounts to 60 percent. This percentage is expected to grow during the coming two decades up to 75. In order to prevent somehow this developing threat, the Turkish politicians expressed during the last decade their big wish to use thoroughly the advantages of their strategic location. Understanding very well that the control over energy transportation routes was as important as the control over energy resources, they started paying great attention to one of the most important projects ever realized by Turkey, that of the Baku-Tbilisi-Ceyhan pipeline. Turkey had planned to create a so called "East-West Transport Corridor" which would connect the Central Asian and South Caucasian oil and gas wells to Western European markets. Turkey expects not only to receive quite big economic revenues after the final launching of the pipeline, but also, using its advantageous geographical location, to take a dominant political and strategic position in the region. Therefore, it was not by mere chance that Turkey did everything possible to bring the Baku-Tbilisi-Ceyhan pipeline construction, to its final completion.

ԾԱՆՈԹԱԳՐՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ

1. Middle East economic digest, 15.06.1994.
2. Hurriyet, 22.04.1994.
3. Базилов В., Рахметов Н., Турецкий марш на трубе с нефтью // Профиль, 1997, № 42, с. 27.
4. Независимая Газета, 11.10.1995.
5. www.btc.com.tr
6. Zaman, 30.10.1998.
7. www.silkroadstudies.org, Zeyno Baran, The Baku-Tbilisi-Ceyhan Pipeline: Implications for Turkey, 10.07.2003.