



თბილისი
2002

წინასიტყვაობა

კასპიის ზღვის რეგიონის ნავთობის ათვისება უსწრაფესი ტემპით მიმდინარეობს. ნავთობის მოპოვება აქ, ჯერ კიდევ მე-19 საუკუნეში დაიწყო და მე-20 საუკუნის დასაწყისში, კასპიის ზღვის რეგიონში, მოიპოვებოდა მსოფლიოს ნავთობის პროდუქციის 50%. ამ დროის ნაშთი ჯერ კიდევ ეტყობა აზერბაიჯანის მთების ლანდშაფტს ათასობით გაუქმებული ნავთობის კოშკურის სახით. საბჭოთა კავშირის პერიოდში ინტენსიურად მიმდინარეობდა როგორც სახმელეთო, ასევე საზღვაო საბადოების ათვისება.

ამჟამად კასპიის ნავთობის შეფასებული რეზერვების მოცულობა მერყეობს 15-30 მლნ ბარელიდან 100-200 მლნ ბარელამდე, რაც თითქმის უტოლდება სპარსეთის ყურეში არსებული ნავთობის მარაგს. დასავლეთის ექსპერტების შეფასებით, 2010 წლისთვის კასპიის ზღვის რეგიონში არსებული ნავთობისა და გაზის მარაგი გახდება დასავლეთ და ცენტრალური ევროპის ეკონომიკური კომპლექსის მოთხოვნათა დაკმაყოფილების ძირითადი წყარო.

საუკუნის კონტრაქტი

1994 წლის 20 საქტემბერს აზერბაიჯანის რესპუბლიკის სახელმწიფო ნავთობკომპანიამ და ნავთობკომპანიების საერთაშორისო კონსორციუმმა ხელი მოაწერეს შეთანხმებას კასპიის ზღვის საბადოს სამი უმსხვილესი ნავთობის საბადოს ერთობლივი ექსპლუატაციის შესახებ. საერთაშორისო კონსორციუმი შედგება 12 სახელმწიფოს 20 უდიდესი ნავთობკომპანიისაგან. მათ შორის არიან: ბრიტიშ პეტროლეუმ ამოკო (British Petroleum Amoco), ექსონი (EXXON), მობილი (Mobil), პენზოილი (Pensoil), იუნოკალი (Unocal), ალფ-აკიტენი (ELF), ტოტალი (Total), იტოჩუ (Itchu), ლუკოილი (Lukoil) და სხვ. შეთანხმების მოქმედების ვადა 30 წელია. დაგეგმილია კაპიტალდაბანდებას სახით 8 მლრდ დოლარის ინვესტირება, რომელიც მოხმარდება კასპიის ზღვის შელფზე აზერისა და ჩირაგის ნავთობსაბადოებისა და გიუნემლის ნავთობის საბადოს ათვისებას. აღნიშნული საბადოების რეზერვი 540 მლნ ტონა ნავთობია. კონტრაქტით გათვალისწინებული

ნავთობის საბადოების განვითარება მოიცავდა:

? ადრეული ნავთობის მოპოვებასა და ტრანსპორტირებას შავი ზღვის სანაპიროზე;

? საბადოების სრულ განვითარებასა და ნავთობის ტრანსპორტირებას ხმელთაშუა ზღვამდე;

ვინაიდან, კასპიის ზღვის ნავთობის გადამამუშავებელი მრეწველობის ძირითადი პრობლემა საერთაშორისო ბაზარზე მოპოვებული ნედლეულის ევროპის ბაზრებამდე ტრანსპორტირებაა. კასპიისა და შავი ზღვის რეგიონი მოიცავს ნავთობისა და გაზსადენების ინფრასტრუქტურის განვითარების ბუშმა.

ადრეული ნავთობის მოპოვების და ტრანსპორტირების პროექტის განხორციელება დაიწყო 1996 წლიდან. იგი მოიცავდა გიუნემლის საბადოს განვითარებას და 1998 წლიდან ნავთობის გატარებას ბაქო-ნოვოროსიისკის მიმართულებით, ამავდროულად 1997 წლიდან დასავლეთის მიმართულებით ახალი საექსპორტო ნავთობსადენის და გადასატვირთი ტერმინალის მშენებლობას სუფსის მიმართულებით.

პროექტი დაფინანსებული იქნა კონსორციუმის მონაწილე წევრების და ევროპის რეკონსტრუქციის ბანკისა (ერგბ) და საერთაშორისო ფინანსური კორპორაციის (სფკ, მსოფლიო ბანკის ჯგუფი) მიერ, რომელთაც 400 მლნ აშშ დოლარის კრედიტი გამოყვეს ამ პროექტის განხორციელებისათვის.

კრედიტის ძირითადი მიზანი იყო კერძო სექტორისთვის საინვესტიციო რისკის შემცირება და საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტების მონაწილეობის პრეცედენტის დასამკვიდრება კასპიის ზღვის რეგიონის მომავალ განვითარებაში.

მიუხედავად იმისა, რომ ერგბ-მ და სფკ-მ აიღეს ვალდებულება, რომ პროექტი განხორციელდებოდა საუკეთესო ხელმისაწვდომი ტექნოლოგიების გამოყენებით და აღიარებული საერთაშორისო გარემოსდაცვითი სტანდარტების დაცვით, რეალობა სულ სხვაგვარი იყო. ზღვის შელფის ბურღვისას საკმაოდ სერიოზულ გარემოსდაცვით საფრთხეს წარმოადგენს ნარჩენი წყლების ზღვაში ჩაღვრა და ტოქსიკური ბურღების გამოყენება სანაპიროზე საბურღი სამუშაოების დროს, რასაც ადგილი აქვს გიუნემლის საბადოს ათვისებისას. აღსანიშნავია, ისიც, რომ სუფსის ნავთობტერმინალის მშენებლობა შავი ზღვის სანაპირო ზოლში არ შეესაბამება მარპოლის კონვენციის

(საერთაშორისო კონვენცია გემებიდან ზღვის დაბინძურების თავიდან ასაცილებლად) მოთხოვნებს. ყოველივე ეს იმის მანიშნებელია, რომ მსოფლიო ბანკის ჯგუფს არ მოუტანია პროექტისთვის ის მნიშვნელოვანი 'გარემოსდაცვითი ღირებულება', რაც ძნელი განსახორციელებელი იქნებოდა ბანკის ჯგუფის დახმარების გარეშე.

კასპიის ზღვის რეგიონში, ნავთობისა და გაზის სექტორში კერძო ინვესტირებისათვის პოლიტიკური რისკის შესამცირებლად, მსოფლიო ბანკის ჯგუფი 1995 წლიდან ახორციელებს ინსტიტუციონალურ, პოლიტიკურ და სამართლებრივ რეფორმებს, როგორც აზერბაიჯანში, ასევე საქართველოში.

მსოფლიო ბანკის მიერ საქართველოს მთავრობისათვის გამოყოფილმა ენერჯო სექტორის რეგულირების კრედიტმა (ესრკ) 1999 წელს, საფუძველი დაუდო ნავთობის ტრანზიტთან დაკავშირებულ პოლიტიკურ რეფორმებს. კერძოდ, მიღებულ იქნა კანონები, რომლებიც ხელისუფლებას აძლევს სუვერენულ უფლებას იძულების გზით განკარგოს კერძო საკუთრება (იძულებითი შესყიდვა ან ნავთობსადენის გატარება კერძო ნფლობელობაში მყოფ ტერიტორიაზე საზოგადოებრივი ინტერესის მტკიცების უფლებით) და კანონები გარემოსდაცვითი პასუხისმგებლობის შესახებ საშიში ნივთიერებების (ნავთობის ჩათვლით) ტრანსპორტირების შემთხვევაში. დამატებით, საქართველომ ხელი მოაწერა ნავთობის დაღვრასთან დაკავშირებულ მთელ რიგ მნიშვნელოვან საერთაშორისო ხელშეკრულებებს.

მსოფლიო ბანკი ცდილობს მოიპოვოს საზოგადოების მხარდაჭერა ნავთობსადენისა და იმ სხვა ნავთობის პროექტების განსახორციელებლად, რაც ხელს შეუწყობს კასპიის ნავთობის საერთაშორისო ბაზრამდე ტრანსპორტს. მსოფლიო ბანკის 'საქართველოს ენერჯო სატრანზიტო ინსტიტუციონალური განვითარების' პროექტის დამტკიცება მსოფლიო ბანკის აღმასრულებელ დირექტორთა საბჭოს მიერ 2001 წლის 13 მარტს, ამის ნათელი მაგალითია.

პარალელურად, 1998 წლის ივნისში აზერბაიჯანის საერთაშორისო ნავთობკორპორაციამ გამოყოფინა სები, მთავარი საექსპორტო ნავთობსადენის შესაძლო მიმართულებების შესაფასებლად. განისაზღვრა შემდეგი შესაძლო მარშრუტები:

- ? ბაქო-ნოვოროსიისკი
- ? ბაქო-სუფსა
- ? ბაქო-ჯეიჰანი

1998 წლის მაისში აშშ-ს სახელმწიფო მდივანმა მადლენ ოლბრაიტმა გამოაცხადა ახალი „კასპიის ზღვის ინიციატივა“. 1998 წლის მაისში აშშ-ს ვაჭრობისა და განვითარების სააგენტომ სტამბულში ჩაატარა კონფერენცია - „მსოფლიოს გზაჯვარედინი“. კონფერენციას ესწრებოდნენ აშშ-ს მაღალი თანამდებობის პირები, საზღვარგარეთ კერძო ინვესტიციების კორპორაციის და აშშ-ს ექსპორტ-კრედიტ ბანკის თავმჯდომარეები. გაცხადდა, რომ აშშ-ს ექსპორტ-კრედიტ ბანკი და აშშ-ს სხვა სააგენტოები მზად არიან 6 მილიარდი დოლარი ჩაღონ კასპიის ზღვის პროექტებში, მათ შორის ბაქო-ჯეიჰანის მარშრუტში.

„ექსპორტ-კრედიტ ბანკი მთლიანად იღებს ვალდებულებას შეასრულოს ლიდერის როლი ტრანსკასპიური ნავთობსადენის განვითარებაში“ - განაცხადა ექსპორტ-კრედიტ ბანკის პრეზიდენტმა ჯეიმს ჰარმონმა, რადგანაც კასპიის ზღვის აუზის ნავთობისა და ბუნებრივი გაზის უზარმაზარი დამტკიცებული მარაგების ტრანსპორტირებას და ექსპორტს სასიცოცხლო მნიშვნელობა აქვთ რეგიონს მდგრადი განვითარებისათვის.

მსოფლიო ბანკმა 5 მლნ აშშ დოლარი გამოყო ბაქო-ჯეიჰანის წინასწარი საკვლევი სამუშაოებისათვის. კვლევის მიზანი იყო დაეხმარებოდა თურქეთის მთავრობას განესაზღვრა 45 მილიონი ტონა ნედლი ნავთობის ექსპორტირებისათვის ეკონომიკური, ტექნიკური, გარემოსდაცვითი თვალსაზრისით უფრო მდგრადი და კომერციულად მისაღები ტრანსპორტირების მარშრუტი. მსოფლიო ბანკმა ასევე გამოუყო საქართველოს მთავრობას 1,5 მლნ აშშ დოლარის კრედიტი ნავთობის სექტორის ინსტიტუციური განვითარებისა და ბაქო-სუფსას მარშრუტის წინასაძიებო კვლევების ჩასატარებლად.

გამომდინარე იმ ფაქტიდან, რომ წამყვანი ნავთობკომპანიების უმეტესობა ბაქო-ჯეიჰანის ნავთობსადენის მშენებლობის წინამდღევი იყო, ამერიკის შეერთებული შტატების, თურქეთისა და საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტების ჩარევა გადამწყვეტი აღმოჩნდა.

1999 წლის 19 ნოემბერს, ეუთოს სამიტზე, ხელი მოეწერა „იურიდიულ ჩარჩო შეთანხმებას გაზისა და ნავთობის მილსადენებზე

კასპიის ზღვიდან”. ნავთობსადენის ექსპლუატაციაში შესვლა განსაზღვრული იყო 2004 წლისათვის, დღიურად 100 მილიონი ბარელი ნავთობის გატარების შესაძლებლობით.

თურქეთმა მკაცრად გააფრთხილა ნავთობის გიგანტები, რომელთაც განაცხადეს, რომ ბაქო-ჯეიჰანი არ არის ეკონომიურად მომგებიანი პროექტი, რომ ის გადახედავდა თავის დამოკიდებულებას ბაქო-ჯეიჰანის მოწინააღმდეგე კომპანიებთან. მას შემდეგ რაც, ბრიტიშ პეტროლუმ ამოკომ გამოაცხადა, რომ ნავთობსადენი არ არის „მომგებიანი“, აშშ-ს მთავრობა თურქულ მხარესთან ერთად ჩაერთო ბრიტიშ პეტროლუმთან ინტენსიურ მოლაპარაკებებში. თურქეთისათვის მომგებიანი სვლა იყო ნავთობგადამამუშავებელი ქარხნების გაყიდვა, რომელთა ყიდვითაც ბრიტიშ პეტროლუმში დღიურად იყო დაინტერესებული.

ამავე დროს თურქეთი დათანხმდა თავისი ხარჯებით აეშენებინა ნავთობსადენი საქართველოს საზღვრიდან ჯეიჰანამდე, რისი ღირებულებაც 1,4 მილიარდ აშშ დოლარს შეადგენს.

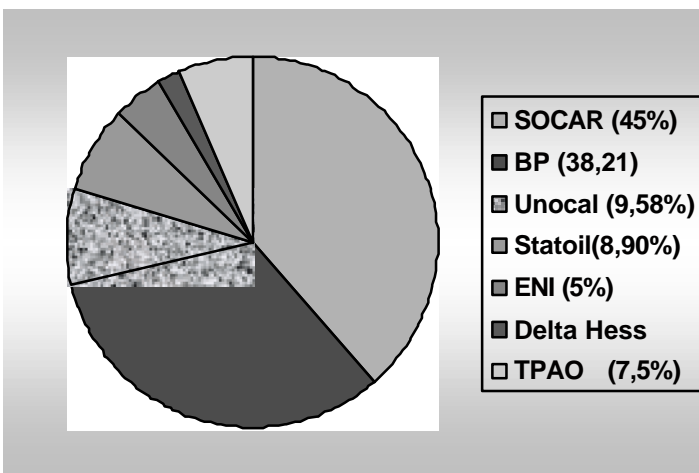
2000 წლისათვის, ყალიბდება აზერბაიჯანი-საქართველო-თურქეთი მილსადენების სისტემის კონცეფცია, რომელიც მოიცავს ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენს და ბაქო-თბილისი-ერზრუმის გაზსადენის პროექტებს. პრინციპული გადაწყვეტილება იქნა მიღებული მილსადენების ერთ კორიდორში

გატარებისათვის.

2000 წლის, 28 აპრილს, ვაშინგტონში, საქართველოს, აზერბაიჯანის და თურქეთის სამუშაო ჯგუფების მიერ “ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის” ძირითადი საექსპორტო მილსადენის “ტერიტორიის მფლობელი ქვეყნის” ხელშეკრულების ტექსტის საბოლოო შეთანხმებისას აშშ-ს იმჟამინდელმა პრეზიდენტმა უილიამ კლინტონმა კიდევ ერთხელ გაუსვა ხაზი პროექტის მნიშვნელობას აშშ-ს ენერგეტიკული უსაფრთხოებისათვის: “ამერიკის შეერთებული შტატები “ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის” პროექტს, კასპიის აუზის ენერგეტიკული განვითარების კონცეფციის ყველაზე მნიშვნელოვან რგოლად მიიჩნევენ.” აშშ-ს შემდგომმა ადმინისტრაციამ გააგრძელა აღებული კურსი, რის შედეგადაც “ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის” ძირითადი საექსპორტო მილსადენი აშშ-ს ენერგეტიკული პროგრამის ერთ-ერთ მთავარ პუნქტად იქნა მოაზრებული.

2000 წლის დასაწყისში, ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანი ნავთობსადენისა და ბაქო-თბილისი-ერზრუმის გაზსადენის ასაშენებლად ხელი მოეწერა და რატიფიცირებულ იქნა სამთავრობო-თაშორისო და “ტერიტორიის მფლობელი ქვეყნის” ხელშეკრულებები. შეიქმნა პროექტის სპონსორ კომპანიათა ჯგუფი, რომლშიც კვლავ ლიდერობს ბრიტიშ-პეტროლუმ ამოკო. 3 მილიარდი აშშ დოლარის ღირებულების ნავთობსადენი 2005 წლისათვის ჩადგება მწყობრში. დეტალური საინჟინრო კვლევები 2001 წელს დაიყო და მოსალოდნელი 2002 წლის გაზაფხულზე დასრულდეს.

ამავდროულად, მთავრობათა წარმომადგენლებისა და ბრიტიშ პეტროლიუმის განაცხადებით, ერგბ და სფკ გამოუყოფს 300-300 მლნ აშშ დოლარის კრედიტს კონსორციუმს ნავთობსადენის ასაშენებლად. OPEC-მა(აშშ-ს საზღვარგარეთის ექსპორტ-კრედიტ სააგენტომ) და MIGA-მ (მულტილატერალური ინვესტიციების საგარანტიო სააგენტო - მსოფლიო ბანკის ჯგუფი) გადაწყვიტეს დაეფარათ 300 მლნ აშშ დოლარის კრედიტი. საერთო ჯამში, 1,4 მილიარდი აშშ დოლარის ინვესტიცია იქნება დაფარული ექსპორტ-კრედიტ სააგენტოებისა და საერთაშორისო



ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენის სპონსორთა ჯგუფი 2002 წლის 4 მაისის მდგომარეობით (SOCAR გაყიდვის დაახლოებით 20%-ს თავისი აქტივებიდან)

საფინანსო ინსტიტუტების მიერ.

წინასწარი მონაცემებით ბრიტიშ პეტროლეუმ ამოკო ამა წლის ივლისისათვის შეიტანს საპროექტო წინადადებს საერთაშორისო საფინანსო ორგანიზაციებში.

რეგიონის მთავრობები ცდილობენ ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანი ნავთობსადენის და ბაქო-თბილისი-ერზრუმი გაზსადენის პროპაგანდირებას, და მიიჩნევენ, რომ ამ პროექტების ამოქმედება ხელს შეუწყობს რეგიონში ეკონომიკის აყვავებას, პოლიტიკურ სტაბილურობასა და სიღარიბის შემცირებას. თუმცა მსოფლიოში და უკვე რეგიონში არსებული გამოცდილება ამის საპირისპიროდ მეტყველებს. სერიოზული გარემოსდაცვითი, სოციალური თუ პოლიტიკური საფრთხე რაც შეიძლება მოჰყვეს მსგავსი პროექტების განხორციელებას არ არის განსაზღვრული საკმარისად..

ოქსფამ ამერიკის უკანასკნელ გამოკვლევაში (“Extractive Sectors and the Poor”) განალიზირებულია სიღარიბისა და სამთო-მომპოვებელი ინდუსტრიის ურთიერთქმედება. კვლევაში ხაზგასმით არის აღნიშნული რომ ქვეყნებში, რომლებიც დამოკიდებულნი არიან ნავთობისა და რესურსების ექსპორტზე, ადგილი აქვს სიღარიბის ზრდას. ამავდროულად, იზრდება უთანასწორობა საზოგადოებაში და გარეგანი ეკონომიკური შოკებისადმი მგრძობიარობა, იზრდება კორუფცია სამთავრობო სტრუქტურებში, სამოქალაქო ომებისა და კონფლიქტების საფრთხე, იზრდება მილიტარიზაციის ხარჯები და მცირდება დაფინანსება განათლებასა და ბავშვების ჯანმრთელობაზე.

ანალიზი უჩვენებს, რომ კასპიის ზღვის სექტორში განხორციელებულმა პროექტებმა ჯერ-ჯერობით არ მოუტანიათ კეთილდღეობა ქვეყნის მოსახლეობისათვის, როგორც აზერბაიჯანში ასევე საქართველოში. სამწუხაროდ, ორივე ქვეყანაში დღეს-დღეისობით მოსახლეობის 60%-ზე მეტი ცხოვრობს სიღარიბის ზღვრის ქვემოთ. მიუხედავად იმ ფაქტისა, რომ აზერბაიჯანის ეკონომიკაში დაახლოებით 3 მლრდ აშშ დოლარის უცხოური ინვესტიცია იქნა განხორციელებული 2000 წლამდე და 2001 წელს მშპ-ს ზრდა 11% შეადგინა, მოსახლეობისათვის ამას არანაირი შედეგით არ მოუტანია. უფრო მეტიც, ენერგორესურსებით მდიდარ აზერბაიჯანში 2000-2001 წლების ზამთრის ენერგოკრიზისი არანაირად არ

ჩამოუვარდებოდა საქართველოში არსებულ კრიზისს.

საქართველოს მთავრობის მონაცემებით საქართველოს მონაკვეთზე იქნება ინვესტირებული დაახლოებით 516 მლნ აშშ დოლარი. თუმცა აღსანიშნავია ისიც, რომ ადრეული ნავთობსადენის მშენებლობისას საქართველოს მონაკვეთზე ასევე დაახლოებით 600 მლნ აშშ დოლარი დაიხარჯა. ამავდროულად, 1997-1998 წლებში საქართველოში მნიშვნელოვნად გაიზარდა პირდაპირი უცხოური ინვესტიციების რაოდენობა, საიდანაც დაახლოებით 174 მილიონ აშშ დოლარი განკუთვნილი იყო ნავთობსადენის მშენებლობისათვის. თუმცა ეს ნამდვილად არ დატყობია გრძელვადიან პერსპექტივაში ქართული ეკონომიკის მდგრად აღმავლობას.

ადრეული ნავთობსადენის მშენებლობის შედეგად საქართველოს ბიუჯეტი ყოველწლიურად 8 მლნ აშშ დოლარის შემოსავალს უნდა დებულობდეს. თუმცა 1999-2000 წლებში საქართველოს ბიუჯეტმა მიიღო 11,3 მილიონი აშშ დოლარი. ამავდროულად, 2001 წელს მიღებული 6,9 მილიონი აშშ დოლარიდან ბიუჯეტში გადაირიცხა მხოლოდ 3,2 მილიონი აშშ დოლარი, ხოლო დარჩენილი თანხა დაერიცხა საქართველოს საერთაშორისო ნავთობკომპანიას საოპერაციო და სხვა ხარჯებისათვის.

ამგვარად, საქართველოს ბიუჯეტისათვის ბაქო-სუფსას ნავთობსადენის შემოსავლები საკმაოდ მწირეა. იგივე შეიძლება ითქვას ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის პროექტზეც, ვინაიდან ყოველწლიურად საშუალოდ დაგეგმილი 62 მილიონი აშშ დოლარი იქნება მხოლოდ ნავთობსადენის საპიკო რეჟიმზე გადასვლის შემდეგ ანუ დაახლოებით 2020 წლისათვის. თუმცა ამავდროულად ყურადღება მახვილდება პროექტის სოციალურ მხარეზე, როგორცაა დასაქმება, მიწის კომპენსაციები და ა.შ.

ბაქო-სუფსის ნავთობსადენის სოციალურ მნიშვნელობაზე ლაპარაკისას ყურადღება ექცევა, იმ გარემოებებს, რომ ნავთობსადენის და მასთან დაკავშირებული ინფრასტრუქტურის მშენებლობაში დასაქმებულთა 80%, ანუ 20 ათასი კაცი, და მილსადენის ექსპლუატაციისას 350 მომსახურე პერსონალიდან 300 საქართველოს მოქალაქეა. საქართველოს მოქალაქეებმა მშენებლობის პროცესში

ნავთობკომპანიებისგან ხელფასის სახით 25 მლნ აშშ დოლარი მიიღეს. მუშა-მოსამსახურეთა საშუალო ხელფასმა 380 ლარი შეადგინა.

ამავდროულად, გასათვალისწინებელია ის ფაქტიც, ხანგრძლივ დროიანი პერსპექტივით დასაქმებულთა რაოდენობა საკმაოდ მცირე აღმოჩნდა. ამასვე ადასტურებს, მსოფლიო ბანკი “ ნავთობის სექტორი შედარებით მცირე რაოდენობით ხალხის დასაქმებას უწყობს ხელს, და კასპიის ზღვის რეგიონის ქვეყნებში, არ უზრუნველყოფს ტექნოლოგიებისა და ნედლეულზე ადგილობრივი მოთხოვნილებების შესატყვის დაკმაყოფილებას. გამომდინარე აქედან, ნავთობის სექტორს ადგილობრივ ეკონომიკასთან პირდაპირი კავშირი აქვს მხოლოდ ბიუჯეტში შემოსავლებით”.

ნავთობის პროექტების განხორციელების შედეგად წარმოქმნილი სოციალური პრობლემები არ განიხილება სათანადო მიმართულებით. კონფლიქტები წარმოიშვება ადგილობრივ დაუსაქმებელ მოსახლეობასა და ნავთობპროექტებში დასაქმებულთა შორის (ძირითადი ნაწილი არ არის რეგიონის მკვიდრი მოსახლეობა, რადგანაც ნავთობსადენის მშენებლობა, რომ არაფერი ვთქვათ ექსპლუატაციაზე, მოითხოვს საკმაოდ კვალიფიცირებულ მუშახელს). ამის ნათელი მაგალითია, სუფსის ტერმინალის მშენებლობა, რომელსაც ადგილობრივი მოსახლეობა საკმაოდ დიდი იმედით შეჰყურებდა. სუფსის ტერმინალის მშენებლობის დროს დაახლოებით 2000-მდე ადგილობრივი მუშახელი იყო დაქირავებული.

დღეს, ტერმინალზე მომუშავეთაგან არცერთი არ არის ადგილობრივი (ამ სიტყვის სრული გაგებით), არადა სოფელში 1500 ოჯახი ცხოვრობს. მოსახლეობა საკმაოდ გაღიზიანებულია, როდესაც ლაპარაკობენ ჩამორთმეული მიწის კომპენსაციის საკითხებზე. ამას ემატება ის ფაქტიც, რომ ფაქტობრივად ტერმინალი და სოფელი სუფსა ერთმანეთისაგან დამოუკიდებლად არსებობენ. თუ სოფელს ელექტროენერგია ძირითადად არ მიეწოდება, ტერმინალზე ის მუდმივადაა. ვერც ერთი მოსახლე ვერ იხსენებს სუფსის ტერმინალის მიერ გაწეულ დახმარებას სოფლისათვის.

გამომდინარე ზემოთაღნიშნული ფაქტებიდან, ბაქო-თბილისი-ერზრუმის გაზსადენი ბევრად უფრო მომგებიანი პროექტია, ვინაიდან ხელშეკრულების თანახმად, სატრანზიტო

გადასახადის სახით საქართველო უფასოდ მიიღებს აზერბაიჯანიდან თურქეთში საქართველოს ტერიტორიის გავლით ტრანსპორტირებული ბუნებრივი გაზის მოცულობის 5 პროცენტს, რაც საპროექტო სიმძლავრეებზე გასვლის შემდეგ დაახლოებით 30 მილიარდ კუბურ მეტრ გაზს შეადგენს წელიწადში. თუმცა ასევე აღსანიშნავია, ისიც რომ მსოფლიო ბანკი საკმაოდ ნეგატიურად შეხვდა საქართველოსა და აზერბაიჯანის მთავრობებს შორის მოლაპარაკებულ სატრანზიტო გადასახადის ოდენობას და მოსთხოვა საქართველოს მთავრობას გაეზარდა გადასახადი, რათა უზრუნველყო საქართველოს სახელმწიფოს შემოსავლები. ბანკი მოითხოვდა ტარიფს 1000 კუბურ მეტრ გაზზე 5-10 აშშ დოლარის ფარგლებში. შეთანხმების თანახმად, კი საქართველო ბიუჯეტი 2004-2009 წლებში მიიღებს 2,5 აშშ დოლარს, რაც საფეხურებრივად გაიზრდება 5 აშშ დოლარამდე მომავალი ოცი წლის განმავლობაში.

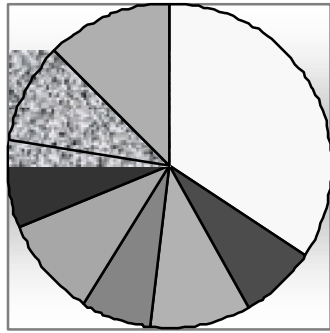
შემოსავლები, რაც მოჰყვება ამ პროექტების განხორციელებას ნამდვილად არ არის საქართველოს სახელმწიფოს ეკონომიკური გადარჩენის გზა და ამ მიმართებით ნამდვილად უფრო მეტი დაფიქრებაა საჭირო, ვიდრე ამ პროექტების პროპაგანდირება როგორც გადარჩენის ერთადერთი გზისა.

გასათვალისწინებელია, აგრეთვე ის გარემოსდაცვითი და სოციალური პრობლემები რაც აუცილებლად მოჰყვება ასეთი დიდმაშტაბიანი მშენებლობის განხორციელებას.

ბაქო-სუფსის ნავთობსადენი -
აღრეული ნავთობის პროექტი

პროექტის განმხორციელებელი კომპანიები - აზერბაიჯანის საერთაშორისო ნავთობკომპანია (AIOC) აზერბაიჯანში და საქართველოს მილსადენის კომპანია (GPC).

AIOC შემადგენლობაში შედის შემდეგი წამყვანი ნავთობკომპანიები: ბრითიშ პეტროლეუმ ამოკო (BP AMOCO- აქციათა 34%), ექსონი (Exxon-8%), ლუკოილი (Lukoil-10%), თურქიშ პეტროლეუმი (TP- 6,8%), უნოკალ (Unocal-76 - 10%), სტატოილი (Statoil - 8,6%), აზერბაიჯანის სახელმწიფო ნავთობკომპანია (Socar- 10%), იტოჩუ (Itochu - 3,9%), (Pennzoil-4,8%), რამკო (Ramco Energy plc - 2,1%), და დელტა ნიმირ ხაზარ ლიმიტედ (DNKL - 1,7%). აზერბაიჯანი ასევე დათანხმდა, რომ კომპანია კონოკომ



□ Bp Amoco (34%)
■ Exxon (8%)
▨ Lukoil (10%)
▩ TPAO (6.8%)
▧ Unocal (10%)
■ Statoil (8.6)
▨ Socar (10%)
▩ Others

აზერბაიჯანის საერთაშორისო ნავთობკომპანია (კონსორციუმში შემავალი წევრები)

(Conoco) აღადგინოს საბადოები და შემდგომში განავითაროს გუნეშლის ველი. კონსორციუმის 64,6% კონტროლდება დიდი შვიდეულის ტრანსნაციონალური კორპორაციების მიერ.

პროექტის საერთო ღირებულება: 1 856 მილიონი აშშ დოლარი

ინვესტიციები: 200 მლნ აშშ დოლარი –
ერგბ (EBRD) 200 მლნ
აშშ დოლარი – სფკ (IFC)

პროექტის აღწერა

ადრეული ნავთობის პროექტი მიზნად ისახავდა კასპიის ზღვაში ჩირაგის საბადოს განვითარებას და ნავთობის ექსპორტს კასპიის ზღვიდან ნოვოროსიისკში და ჩრდილოეთისა და დასავლეთის მარშრუტებით შავ ზღვაში სუფსის ახალ ტერმინალამდე. პროექტი ითვალისწინებდა 12 კმ-იანი ახალი ნავთობსადენის აშენებას და დაკავშირებას ჩრდილოეთის მარშრუტთან, დასავლეთის მილსადენისა (481 კმ აზერბაიჯანში, 376 კმ საქართველოში) და სუფსის ახალი ტერმინალის მშენებლობას

IFC-ს და EBRD-ს როლი:

- ? გრძელვადიანი ფინანსირების უზრუნველყოფა.
- ? ფინანსების მოზიდვა საერთაშორისო კომერციული ბანკებიდან.
- ? პოლიტიკური რისკის დაზღვევა და შემსუბუქება.

გარემოზე ზემოქმედების შეფასება

პროექტი შეფასდა, როგორც A/1 კატეგორიის, რაც მოითხოვს პროექტის ძირითად კომპონენტების გარემოზე ზემოქმედების შეფასებას (გზშ), არსებული ინფრასტრუქტურის აუდიტს, ინფორმაციის გავრცელებასა და საზოგადოებრივ კონსულტაციებს. ერგბ-სა და სფკ-ს მიერ განხილული იყო საკმაოდ დიდი რაოდენობით ინფორმაცია, მათ შორის პროექტის ძირითად კომპონენტების ექვსი

გზშ.

გარემოსდაცვითი საკითხები მოიცავდა არსებული მილსადენებისა და ახალი ობიექტების გარშემო ნიადაგის, ზედაპირული და მიწისქვეშა წყლების ჰიდროკარბონებით დაბინძურებას; მნიშვნელოვანი კულტურული და ბუნებრივი მემკვიდრეობის შენარჩუნებას; ნავთობის დაღვრებს; ნარჩენი წყლებისა და გაზის მენეჯმენტს და მშრომელთა უსაფრთხოებას.

ჩირაგის საბადოს განვითარება

1997 წლის 12 ნოემბერს ფუნქციონირება დაიწყო ჩირაგის პლატფორმამ, სადაც 20 ჭაბურღილიდან მოპოვებული ნავთობი ჩაედინება. წიაღიდან ამოქაჩული ნავთობი შეიცავს დიდი რაოდენობით წყალს. ნავთობმომპოვებელ პლატფორმაზე სეპარირების შემდეგ წარმოქმნილი ე.წ. ფენური წყლები, აქ არსებული პრაქტიკის მიხედვით, ზღვაში უკან იღვრება. ფენური წყლები შეიცავს ცოცხალი ორგანიზმისათვის ტოქსიკურ და საშიშ ნივთიერებებს და იგი ერთ-ერთ მთავარ საშიშროებას წარმოადგენს ზღვისთვის.

„ადრეული ნავთობის პროექტის“ გარემოზე ზემოქმედების შეფასების თანახმად, ფენური წყლები ზღვაში 50 მეტრის ქვემოთ იღვრება, რათა არ მოხდეს ზღვის ზედა, პროდუქტიული ფენის დაბინძურება და ეს მეთოდი საუკეთესო ხელმისაწვდომ ტექნოლოგიად ითვლება. თუმცა უნდა აღინიშნოს, რომ მსოფლიოში საუკეთესო ხელმისაწვდომ ტექნოლოგიად აღიარებულია ფენური წყლების გეოლოგიურ ფორმაციაში ჩაბრუნება (რეინექცია), რომლის საშუალებითაც

შესაძლებელია ზღვის გარემოზე ნეგატიური ზემოქმედების თავიდან აცილება.

გარემოსდაცვით პრობლემას ქმნის აგრეთვე კომპანიის გადაწყვეტილება, გამოიყენოს წყალზე დაფუძნებული საბურღი ხსნარები პროექტის მხოლოდ საწყის ეტაპზე. ძირითადად იყენებენ სინთეზურ ნავთობზე დაფუძნებულ ხსნარებს, რომელთაც მაღალი ტოქსიკური გავლენა აქვთ ზღვის გარემოზე.

ჩრდილოეთის მარშრუტი

ჩრდილოეთის მარშრუტის სიგრძე 1,411 კმ-ია. იგი სანგაჩალის ტერმინალს ნოვოროსიისკის პორტთან აერთებს და კვეთს რამდენიმე დაცულ ტერიტორიას. აქ ნავთობსადენი რამოდენიმე ათეული წელია არსებობს და რამდენჯერმე მოხდა ძლიერი დაღვრები, რამაც გამოიწვია ნიადაგის დაბინძურება. მთავარი პოტენციური ზეგავლენა სენზიტიურ არეალებში შესაძლებელი დაღვრებია.

დასავლეთის მარშრუტი და სუფსის ტერმინალი

საქართველო

1996 წლის მარტში ხელი მოეწერა შეთანხმებას საქართველოს საერთაშორისო საოპერაციო კომპანიასა და აზერბაიჯანის საერთაშორისო საოპერაციო კონსორციუმის წარმომადგენელ საქართველოს მილსადენის კომპანიას შორის. მილსადენის მშენებლობის შესახებ შეთანხმება რატიფიცირებულია საქართველოს პარლამენტის მიერ. პარლამენტის განსაკუთრებული დირექტივით მიღებული შეთანხმება მაღლა დგას ყველა მომდევნო კანონზე, თუ ამ დოკუმენტებში არ იქნება სპეციალური მითითება კონტრაქტის შესახებ.

ამ შეთანხმების საფუძველზე დაიწყო დასავლეთის საქსპორტო მარშრუტის პროექტი. გარემოზე ზემოქმედების შეფასების დოკუმენტების მიხედვით, ექსპერტები ძველი ნავთობსადენის მთლიანად შეცვლას მოითხოვდნენ. დოკუმენტების თანახმად, 1992-1993 წლების სამოქალაქო ომის დროს, ადგილობრივი მოსახლეობის მიერ ნავთობსადენზე ასობით ხვრელი იყო გაკეთებული. ამ ეტაპზე დაგეგმილი იყო ძველი ნავთობსადენის აღდგენა.

დასავლეთის მარშრუტი 5 დაცულ

ტერიტორიას კვეთს და 4-ის მახლობლად გადის. ასევე იგი კვეთს 27 მნიშვნელოვან მდინარეს, სადაც მოთხოვნილ იქნა მათი 2 მეტრის სიღრმეზე დამარხვა. გზმ-ს თანახმად, აგრეთვე მოთხოვნილ იქნა გარდაბნის ნაკრძალში სარეაბილიტაციო სამუშაოების ჩატარება, დამატებითი კვლევების ჩატარება კოლხეთის ჭაობებში და გარემოსდაცვითი მენეჯმენტისა და მონიტორინგის პროგრამის მომზადება.

სუფსის ტერმინალი კოლხეთის ეროვნული პარკის და რამსარის კონვენციით დაცული წყალჭარბი ტერიტორიების მახლობლადაა განლაგებული. საბაზისო გარემოსდაცვითი შესწავლის თანახმად 'სუფსის ტერმინალს შეუძლია ზიანი მიაყენოს უნიკალურ ჭაობებსა და კოლხეთის ტყეებს'.

საზოგადოების მონაწილეობა

1998 წელს აზერბაიჯანის საერთაშორისო ნავთობკომპანიამ დაფინანსება სთხოვა ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკს (ერგბ) და საერთაშორისო ფინანსურ კორპორაციას (მსოფლიო ბანკის კერძო ინვესტიციების ბანკი).

1998 წლის ივნისში გარემოსდაცვითმა არასამთავრობო ორგანიზაციებმა ორივე ბანკის დირექტორთა საბჭოს გაუგზავნეს წერილი მოთხოვნით, რათა მათ კრედიტის დამტკიცებამდე გაეთვალისწინებინათ მთელი რიგი გარემოსდაცვითი საკითხები. კერძოდ:

- ? ფენური წყლების ჩაბრუნება (რეინფეკცია) გეოლოგიურ ფორმაციაში.
- ? ჩაღვრების ნულოვანი დონის მიღწევა; არასინთეტიური საბურღი ხსნარების გამოყენება; გარემოსდაცვითი სამოქმედო გეგმისთვის აშშ გარემოსდაცვითი სააგენტოს სტანდარტების გამოყენება.
- ? სახმელეთო ნავთობსადენების გაუმჯობესება და მიმართულების შეცვლა იმგვარად, რომ მან არ გაიაროს დაცულ ტერიტორიაზე.
- ? ადრეული ნავთობის პროექტისა და საბადოების სრული განვითარების პროექტის გარემოზე ზემოქმედებისა და ემისიების კუმულაციური შეფასება.
- ? ნარჩენი წყლების ნაგებობის უქონლობის გამო, ორტრიუმიანი ხომალდების ნავთობით დატვირთვა სუფსის ტერმინალში.

არასამთავრობო ორგანიზაციების

მოთხოვნათა საპასუხოდ, ორივე ბანკის ღირებულებების საბჭომ, 1998 წლის ივნის-ივლისში კრედიტის წინასწარი დამტკიცებისას, ნავთობის კომპანიებს წაუყენეს შემდეგი მოთხოვნები:

- ? გამოქვეყნებულიყო გარემოზე ზემოქმედების შეფასების დოკუმენტი და გარემოსდაცვითი სამენეჯმენტო გეგმები.
- ? დასრულებულიყო ისეთი მნიშვნელოვანი დოკუმენტების შემუშავება როგორცაა ნავთობის დაღვრაზე რეაგირების გეგმა.
- ? მომხდარიყო კონსორციუმის გარემოსდაცვითი ქვეკომიტეტის წლიური ანგარიშების გამოქვეყნება, დამატებითი კვლევების განხორციელება და იმ სამუშაოების მონიტორინგი, რომლებიც დაკავშირებულია სინთეზური საბურღი ხსნარების გამოყენებასა და წყლების რეინექსპექციასთან.
- ? შემუშავებულიყო საბაზისო, სატრანსპორტო და უსაფრთხოების წესები გემებისათვის, რომლებიც დაიტვირთებიან სუფსაში. ყველა ტანკერი უნდა იყოს P&I კლუბის წევრი.

1998 წელს კონსორციუმმა მიიღო გადაწყვეტილება, აეშენებინათ ახალი ნავთობსადენი, რაც ძირითადად გამოწვეული იყო გარემოსდაცვითი მოსაზრებებით.

კონსორციუმი არაერთგვაროვნად შეხვდა ამ გადაწყვეტილებას, რადგანაც ადრეული ნავთობსადენის ფასი 315 მილიონიდან 590 მილიონამდე გაიზარდა. აზერბაიჯანის საერთაშორისო ნავთობის კონსორციუმსა და აზერბაიჯანის სახელმწიფო კომპანიას შორის წარმოიქმნა დისპუტი, თუ ვინ გადაიხდის ამ განსხვავებას. აზერბაიჯანმა კატეგორიული უარი განაცხადა ასეთი სახის ხარჯების დაფარვაზე.

1999 წლის თებერვალში ერგბ-მ და სფკ-მ გამოუყვეს კრედიტი აზერბაიჯანის საერთაშორისო ნავთობკომპანიას.

1999 წლის 17 აპრილს სუფსის ტერმინალში პირველი ტანკერი დაიტვირთა. მიუხედავად საზეიმო გახსნისა, ნავთობზე დაღვრის რეაგირების გეგმა არ იყო შემუშავებული, მით უმეტეს დამტკიცებული ან საზოგადოებისთვის ხელმისაწვდომი. თუმცა დასავლეთის მარშრუტი მთლიანად იყო განაზღვრული, ქართველმა მეცნიერებმა გაზაფხულზევე აღმოაჩინეს ეროზიული ადგილები. აგრეთვე არ იყო კონსერვირებული

ძველი ნავთობსადენი, საიდანაც წლის განმავლობაში რამდენჯერმე მოხდა ნავთობის დაღვრა. ასევე არ იყო დასრულებული დასავლეთის მარშრუტისათვის გარემოსდაცვითი სამენეჯმენტო გეგმა.

ეს გარემოება ნათლად აისახა ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის 1999 წლის შეხვედრაზე არასამთავრობო ორგანიზაციების განცხადებაში.

1999 წლის აპრილში ერგბ-ის და არასამთავრობო ორგანიზაციების შეხვედრაზე, აშშ-ს ღირებულება ქალბატონმა კარენ შეპერდმა ოფიციალურად დაადასტურა, რომ პროექტის შემსრულებლებმა დაარღვიეს კრედიტის გაცემის გარემოსდაცვითი პირობა. კერძოდ, ბაქო-სუფსის ნავთობსადენით ტრანსპორტირება დაიწყო ბანკში ნავთობის დაღვრაზე რეაგირების გეგმის დამტკიცების სრული პროცედურის დასრულებამდე და გეგმის ზოგიერთი ნაწილი არ შეესაბამება საერთაშორისო სტანდარტებს.

ამ საკითხთან დაკავშირებით, პროექტის შემსრულებელსა და არასამთავრობო ორგანიზაციებს შორის მოლაპარაკებები ივნისში დაიწყო. კომპანიამ განაცხადა, რომ გეგმა მზად არის და ძირითადი პრობლემა წარმოიშვა ბანკთან კომუნიკაციის მხრივ, თუმცა მოლაპარაკებიდან რამდენიმე თვის შემდეგ 1999 წლის ოქტომბერში აზერბაიჯანის საერთაშორისო ნავთობის კონსორციუმი დათანხმდა საზოგადოებისთვის ხელმისაწვდომი გამხდარიყო ნავთობის დაღვრაზე რეაგირების გეგმა (თუმცა კასპიის ზღვაში ნავთობის დაღვრაზე რეაგირების გეგმა კვლავაც ხელმიუწვდომელია საზოგადოებისათვის).

საქართველოს მილსადენის კომპანიის განცხადებით, 1998 წელს მათ ეროზიის პრობლემის გადასაწყვეტად დახარჯეს 200.000 დოლარი, ხოლო 1999 წელს 500 000. სერიოზული სამეცნიერო ზონა არავის აღმოუჩენია. თუმცა 1999 წლის დეკემბერში კომპანია იძულებული გახდა შეეჩერებინა ნავთობის ტრანსპორტირება, რადგანაც ძლიერი წვიმების შედეგად დასავლეთ საქართველოში ეროზიული პროცესების გამო მილი სრულიად დაუფარავი აღმოჩნდა.

ნავთობის მოპოვებისა და ტრანსპორტირების გარემოსდაცვითი ასპექტები

ნავთობის ავარიული დაღვრებისა და გლობალური კლიმატის ცვლილების, ბიომრავალფეროვნების დაკარგვისა და ადამიანის ჯანმრთელობისათვის მავნე შეუქცევადი პროცესების განვითარების საფრთხემ კიდევ უფრო გაამახვილა ნავთობის სექტორზე საზოგადოების ყურადღება.

კასპიისა და შავი ზღვის რეგიონი, კერძოდ სამხრეთ კავკასია მსოფლიო ბუნების დაცვის ფონდის (World Wide Fund for Nature) Global 2000 Ecoregions Program-ს მიერ აღიარებულია როგორც ერთ-ერთი ეკორეგიონი რომლის დაცვაც მსოფლიო მემკვიდრეობის შენარჩუნებას გულისხმობს. ეკორეგიონების შერჩევის კრიტერიუმად გამოყენებული იყო სახეობათა მრავალფეროვნება, ენდემიზმის დონე, ტაქსონომიური უნიკალურობა, არაჩვეულებრივი ევოლუციური ფენომენი და ძირითადი საბინადრო არეალების გლობალური იშვიათობა.

კასპიის ზღვა

კასპიის ზღვა მსოფლიოში უდიდესი ჩაკეტილი ტბაა, რომელიც დაახლოებით 3 მლნ წლის წინ გამოეყო მსოფლიო ოკეანეს. ამჟამად ის მოიცავს 4.000 კვადრატულ მილზე მეტ ტერიტორიას და მისი სიღრმე სამხრეთში 1.025 მეტრამდე და ჩრდილოეთში 1 მეტრამდე აღწევს. 80 000 მ³ მოცულობით, იგი ოთხჯერ აღემატება ბალტიის ზღვას.

კასპიის ზღვის რეგიონი გამოირჩევა უნიკალური ბიომრავალფეროვნებით. აქ ბინადრობს მრავალი იშვიათი და გადაშენების პირას მისული სახეობა, მათ შორის არის კასპიური სელაპი. რამსარის კონვენციით დაცულ წყალჭაობიან ტერიტორიებზე ყოველწლიურად 8,5 მლნ ფრინველი იზამთრებს. ზღვაში 120-ზე მეტი სახეობის თევზი ბინადრობს, მათ შორისაა: ატლანტიური ზუთხი - ძვირფასი სარეწაო თევზი, რომელიც ამჟამად მსოფლიოს წითელ წიგნშია შეტანილი. აღსანიშნავია, რომ მსოფლიოში შავი ხიზილალის წარმოების 90% კასპიის ზღვაზე მოდის. კასპიის შეღწეზე ნავთობის მოპოვება დიდ საფრთხეს უქმნის ამ უნიკალურ ეკოსისტემებს.

1986-1990 წლებში კასპიის ზღვაში ნავთობისა და სხვა მსგავსი დამაბინძურებლების

წლიური ჩაღინება 100 000 ტონას შეადგენდა. გაურკვეველი მიზეზების გამო (მეცნიერები ჯერ კიდევ ვერ შეთანხმდნენ გამოძწვევ მიზეზზე), კასპიის ზღვა განიცდის წყლის დონის ისტორიულ ცვლილებას. დონის უკანასკნელი დაწვევის პერიოდი გრძელდებოდა 1982-1991 წლებში. ხოლო 1991 წლის შემდეგ იგი უკვე 2,5 მეტრით აიწია. ასეთი ცვალებადობის შესაძლებელი მიზეზებია კლიმატური ცვლილებები და სხვადასხვა მდინარეებიდან წყლის ჩაღინების ფლუქტუაცია. წყლის დონის უკანასკნელი მატების შედეგი დაჭაობებული ფართობების ზრდაა. ამასთანავე წყლის დონის მომატებამ გამოიწვია კასპიის სანაპირო ზოლის დატბორვა, რის შედეგადაც განადგურდა სულ ცოტა 14 მოქმედი ნავთობის საბადო, 150 საპორტო ნაგებობა, საკომუნიკაციო ხაზები, ნავთობის საქაჩი სადგურები და გაზისა და წყლის მილსადენები. წყალდიდობის ზარალმა შეადგინა 4 მლრდ დოლარი და გამოიწვია ნავთობით მნიშვნელოვანი დაბინძურება.

შავი ზღვა

დასავლეთისა და ჩრდილოეთის ნავთობის პროექტის ადრეული მარშრუტები შავ ზღვაში მთავრდება. შავი ზღვა არის ფართო, დახურული წყლის სივრცე, რომელიც 200 მეტრის ქვემოთ გოვირდის წყალბადის მაღალი კონცენტრაციის გამო უსიცოცხლოა. მიუხედავად ამისა, შავი ზღვა ერთ-ერთი ყველაზე პროდუქტიული და უნიკალური ბიომრავალფეროვნების მქონე ზღვაა. ამავე დროს, დღეისათვის იგი ერთ-ერთ ყველაზე დაბინძურებულ ზღვად ითვლება მსოფლიოში. დაბინძურების მაღალი ხარისხისა და გადაჭარბებული მეთევზეობის გამო, უკანასკნელ ათწლეულებში გადაშენების საფრთხე ემუქრება დაახლოებით 249 მცენარესა და ცხოველს, მათ შორის დელფინებს, ზუთხს, წითელი აგარის მწარმოებელ წყალმცენარეს - ფილოფორა გენუსს, რომელიც შავ ზღვაში ჟანგბადის მთავარი მწარმოებელია.

საქართველოს სანაპირო ზონაში განლაგებული კოლხეთის დაბლობი, შავი ზღვის ერთ-ერთი უნიკალური ეკოლოგიური ეკოსისტემაა. კოლხეთის დაბლობი მოიცავს კოლხეთის ეროვნულ პარკს, კოლხეთის ჭაობებს, პალიასტომის ტბას და ქობულეთის ჭაობებს. კოლხეთის წყალჭარბი ტერიტორიები (ჭურია, ნაბადა, ფიჩორა-პალიასტომი, პალიასტომის ტბა,

მიმდებარე ტერიტორიები და საზღვაო ნაკრძალი - მთლიანად 55,5 ათასი ჰექტარს შეადგენს) 1996 წელს საქართველოს პარლამენტის 201 რეზოლუციის თანახმად, შევიდა საერთაშორისო მნიშვნელობის წყალჭარბი ტერიტორიების სიაში, რომლებიც დაცულია რამსარის კონვენციით. კონვენცია აღიარებს “ჭარბტენიანი ტერიტორიების ძირითად ეკოლოგიურ ფუნქციებს, როგორცაა წყლის რეჟიმის რეგულირება და დამახასიათებელი ფლორისა და ფაუნის, განსაკუთრებით, წყლის ფრინველების არესებობისათვის აუცილებელი საბინადრო გარემო; და რომ ჭარბტენიანი ტერიტორიები წარმოადგენენ უდიდესი ეკონომიკური, კულტურული, სამეცნიერო და რეკრეაციული მნიშვნელობის რესურსს, რომლის დაკარგვაც გამოუსწორებელი შეცდომა იქნება”⁴¹

კოლხეთის ჭაობი წარმოადგენს საარსებო გარემოს მრავალი გადამფრენი ფრინველებისა და უნიკალური ენდემური და რელიქტური სახეობებისათვის. სამწუხაროდ, უკანასკნელი ხუთი წლის განმავლობაში ამ ტერიტორიებზე წამოწყებული საქმიანობები საფრთხეს უქმნის რეგიონის ბიომრავალფეროვნებას.

კლიმატის ცვლილება და ახალი ნავთობსაბადოები კლიმატის ცვლილება

მსოფლიო საზოგადოებრიობისათვის ერთ-ერთი უმწვავესი პრობლემაა კლიმატის ცვლილება. “ჩვენ ვცვლით ჩვენს კლიმატს” – ასეთი იყო 1996 წელს გაეროს კლიმატის ცვლილების ჩარჩო კონვენციის სამთავრობათაშორისო სამეცნიერო ჯგუფის (IPPC) დასკვნა. ამ პრობლემის გადაჭრაზე უმნიშვნელოვანესი ზეგავლენა ექნება ენერჯის წარმოებისა და მოხმარების გზებს.

ნახშირბადის დიოქსიდი ყველაზე მნიშვნელოვანი ანტროპოგენური სათბური გაზია. ორგანული საწვავის წარმოება და გამოყენება ანტროპოგენური ემისიების ძირითადი წყაროა.

სამრეწველო ერის დასაწყისიდან ორგანული საწვავი იყო ეკონომიკური ზრდის მთავარი წარმმართველი ძალა. 1997 წელს, ორგანული საწვავი უზრუნველყოფდა წარმოებული ენერჯის 83%-ს ეუთოს ქვეყნებში და 75%-ს მსოფლიოს სხვა ქვეყნებში.

1997 წელს ორგანული საწვავის ინდუსტრიის მიერ წარმოებული იყო 5.2 მლრდ

ტონა ნახშირი, 26.4 ილიარდი ბარელი ნავთობი და 81.7 ტრილიონი მ³ ბუნებრივი გაზი. ამ ნახშირბად შემცველი საწვავის მოხმარებისას ატმოსფეროში გამოიყოფა 6.2 მლრდ მ³ ნახშირბადის ორჟანგი. ეს მაჩვენებელი ჩვეულებრივ აისახება სამთავრობო სააგენტოების და სამეცნიერო ინსტიტუტების მონაცემებში როგორც CO –ის ემისიები ქვეყნების ან სექტორების² მიხედვით (ელექტროენერჯია, მრეწველობა, ტრანსპორტი, საყოფაცხოვრებო და სხვ). სხვა სიტყვებით, რომ ვთქვათ, მთავრობები და საერთაშორისო სააგენტოები განიხილავენ ამ პრობლემას მხოლოდ მოხმარების თვალსაზრისიდან გამომდინარე. არადა დროა უკვე პრობლემას მეორე მხრიდან შევხედოთ.

მთავრობები, საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტები თუ კრედიტ-ექსპორტ სააგენტოები ხელს უწყობენ ორგანული საწვავის მოპოვებასა და გამოყენებას პირდაპირი, თუ არაპირდაპირი ინვესტიციებითა და ხელშეკრულებებით. ყოველივე ეს ხელს უწყობს მეტი ორგანული საწვავის მოპოვებასა და ახალი საბადოების სწრაფი ტემპით აათვისებას.

ამის ნათელი მაგალითია მსოფლიო ბანკის პოლიტიკა.

მსოფლიო ბანკი აფინანსებს კლიმატის ცვლილებას?!

მსოფლიო ბანკმა 1992 წლის შემდეგ 25-ჯერ მეტი ინვესტიცია ჩაღო ორგანული საწვავის პროექტებში ვიდრე განახლებად ენერჯეტიკაში. ამ პროექტების განხორციელების შედეგად გამოყოფილი ემისიების რაოდენობა მომავალი 20-50 წლის განმავლობაში 13-ჯერ აღემატება 1999 წლის მსოფლიოს მთლიანი ემისიების რაოდენობას.

გაეროს კლიმატის ცვლილების კონვენციის ჩარჩო ხელშეკრულების ხელმოწერის შემდეგ, მსოფლიო ბანკის ჯგუფმა 13,6 მლრდ დოლარი ინვესტიცია ჩაღო ორგანული საწვავის პროექტებში, რაც შედეგად ატმოსფეროში 37,5 მლრდ CO -ს გამოიყოფას გულისხმობს. ამასთან ერთად² აღსანიშნავია ისიც, რომ მსოფლიო ბანკის მიერ ჩადებული თითოეული დოლარი გზას უხსნის კერძო კაპიტალის 5-6 დოლარ ინვესტიციას.

1992 წლის შემდეგ მსოფლიო ბანკმა 2 მლრდ-ზე მეტი ინვესტიცია ჩაღო ყოფილ

საბჭოთა კავშირის, ცენტრალურ და აღმოსავლეთ ევროპის ქვეყნებში ახალი საბადოების განვითარებისათვის. ორგანული საწვავის მოხმარება სწრაფად იზრდება ცენტრალურ და აღმოსავლეთ ევროპაში, რაც იწვევს ემისიების ზრდას. Marketline Internatioanl Inc.-ის, მიერ ჩატარებულმა კვლევამ ცხადყო, რომ ისეთი ტრანსნაციონალური ნავთობკომპანიები, როგორცაა: Neste Oy, British Petroleum Amoco, Exxon Mobil, Conoco, Agip, SpA, Statoil, Aral AG, OMV AG, და Royal Dutch/Shell ამზადებენ ნიადაგს ცენტრალურ და აღმოსავლეთ ევროპაში ექსპანსიისათვის.

მსოფლიო ბანკის ენერგეტიკული სტრატეგიის მიხედვით, ნავთობის მოპოვებისა და წარმოების საკანონმდებლო ბაზის ჩამოყალიბებით, ასევე ფასების ლიბერალიზაციით, სატრანზიტო და იმპორტის გადასახადების შემცირებითი ხელს უწყობს რეგიონის ნავთობისა და გაზის სექტორში კერძო კაპიტალის შემოდინებას.

მსოფლიო ბანკის ასეთი მიდგომა ხელს უწყობს ენერგოსექტორის პრივატიზაციასა და ტრანსნაციონალური კომპანიების ექსპანსიას.

1996 წლის მონაცემებით ყოფილ საბჭოთა კავშირში 65.5 მილიარდი ბარელის მარაგი იყო დაძინებული. უმეტესობა მათგანი კასპიის რეგიონშია (დამტკიცებული მარაგი 12 მლრდ. ბარელია, 35 მლრდ ბარელი ნავთობი კი დაუძინებელი მარაგია) და რუსეთის შორეულ აღმოსავლეთში. მთავარი პრობლემა აქ ნავთობის ტრანსპორტირებაა და ბანკი მნიშვნელოვან როლს თამაშობს ნავთობსადენების ინფრასტრუქტურის განვითარებაში. მსოფლიო ბანკის ჯგუფის საერთაშორისო საფინანსო კორპორაციას გათვალისწინებული აქვს 11 მილიარდ აშშ დოლარის ინვესტიციების დაბანდება ყოფილ საბჭოთა კავშირის ქვეყნებში.

მსოფლიო ბანკის პრეზიდენტმა ჯეიმს ვოლფენსონმა 1997 წლის დეკემბრის II სამიტზე განაცხადა, რომ მსოფლიო ბანკის პროექტებთან დაკავშირებული ემისიები დაითვლება. მაგრამ მისივე თქმით ემისიების დათვლა არ მოხდება ტრანსპორტის სექტორში ნახშირის, ნავთობისა და გაზის რეზერვების ექსპლუატაციის პროექტებში. აღსანიშნავია ისიც, რომ ამგვარი პროექტები შეადგენს მსოფლიო ბანკის ენერგოკრედიტების 90%-ს. ამასთან, ბანკი მხოლოდ თვლის ემისიებს იმ თბოელექტროსადგურების მშენებლობისას,

რომელსაც აფინანსებს. მსოფლიო ბანკის შეფასებით 1992-1997 წლებში დათვლილი ემისიების რაოდენობა იყო 5.1 მლრდ ტონა CO და არა 35 მლრდ.ტ. როგორც ეს აჩვენა 1997 წლის დამოუკიდებელმა შეფასებამ (Sustanaible Energy&Economy Network, Institute for Policy Studies, USA).

თუმცა ბანკი თავის მიზნად აცხადებს მდგრად განვითარებასა და სიღარიბის შემცირებას, ყოველი 10 პროექტიდან 9-ში სარგებელი აქვთ ტრანსნაციონალურ კომპანიებს, რომლებიც წარმოადგენენ დიდი შეიდეულის ქვეყნებს, ხოლო უმეტესობა მათგანი აშშ-ში ბაზირებული “გლობალური კლიმატის ცვლილების კოალიციის” წევრია. მსოფლიო ბანკის ორგანული საწვავის პროექტების ძირითადი შემსრულებლები განვითარებად ქვეყნებში არიან - ექსონ მობილი, ბრიტიშ პეტროლეუმ ამოკო, შვედონი, და სხვ. რომლებიც გლობალური კლიმატის ცვლილების კოალიციის აქტიურ წევრებს წარმოადგენენ. გლობალური კლიმატის ცვლილების კოალიცია არის აშშ-ში ბაზირებული ლობისტური დაჯგუფება, რომლის მიზანია დაარწმუნოს აშშ-ს მთავრობა არ გადადგას არც ერთი ნაბიჯი კიოტოს პროტოკოლის შესასრულებლად, სანამ წამყვანი განვითარებადი ქვეყნები, მათ შორის ჩინეთი, არ აიღებს თავის თავზე გარკვეულ ვალდებულებებს. American Petroleum Institute ამ კოალიციის აქტიური წევრია. აღსანიშნავია, ისიც რომ 1997 წლის, მსოფლიოს მე-15 ნავთობის კონგრესზე, ბატონი ლი რეიმონდი (კომპანია ექსონ მობილის და American Petroleum Institute-ის თავჯდომარე) არწმუნებდა ჩინეთის მთავრობას, რომ მათ ნავთობი უფრო მეტი რაოდენობით უნდა მოიხმარონ.

კასპიის ზღვის რეგიონში მიმდინარე ნავთობ და გაზსადენის პროექტები

ტრანსკასპიური გაზსადენი

პროექტის ღირებულება: 2,4 მილიარდი დოლარი
სპონსორები: თურქმენეთის და აზერბაიჯანის მთავრობა, PSG International, Bechtel Enterprises, GE Capital, Corp Amoco, Corp Botas.

პროექტის განმახორციელებელი ბანკები: Chaz Maanhaten Banki, ABN AMRO Bank NV

თურქმენეთიდან ბაქომდე 2 000 კმ-იანი გაზსადენი განლაგებულია კასპიის ზღვის ქვეშ და საქართველოს გავლით გადის თურქეთში. აშშ-ს მთავრობამ პროექტის წინასწარი კვლევითი სამუშაოების ჩასატარებლად 750 000 აშშ დოლარი გამოყო. გაზსადენით წლიურად 35 მილიარდი კუბური მეტრი გაზის ტრანსპორტირება მოხდება. სპონსორები აგრეთვე მოიცავენ ამოკოს და გეკაბიტალ და ბეცტელს. აშშ-ს ექსიმ ბანკმა უკვე 96 მილიონი დოლარის ინვესტიცია ჩადო და კვლავ გააგრძელებს მონაწილეობას დაფინანსებაში.

თუმცა პროექტი ასევე მთელი რიგი სირთულეების წინაშე დგას. 1999 წლის ნოემბერში ხელი მოეწერა “ცისფერი ნაკადის” ხელშეკრულებას, რასაც არავინ არ მოელოდა. აშშ ტრანსკასპიურ გაზსადენთან დაკავშირებით მხარდაჭერას სთხოვდა თურქეთს, რაც სრულიად გამორიცხავდა “ცისფერი ნაკადის” მხარდაჭერას. “ცისფერი ნაკადის” მშენებლობა 2000 წლის თებერვალში დაიწყო.

ამავე დროს ირანელებმა უკვე დაასრულეს საკუთარი გაზსადენის მშენებლობა.

ყოველივე ეს უკვე საეჭვოს ხდის მესამე გაზსადენის მშენებლობის კომერციულ ღირებულებას.

ცისფერი ნაკადი რუსეთიდან თურქეთამდე (შავი ზღვის ფსკერზე)

პროექტის ღირებულება: 2 მლრდ აშშ დოლარი
პროექტის სპონსორები: გაზპრომი, ენი ფინანსური დახმარება: იტალიური საკრედიტო სააგენტო “საჩე”

რუსეთის კომპანია “გაზპრომ“-მა და იტალიურმა კომპანია “ენი“-მ ხელი მოაწერეს შეთანხმებას შავი ზღვის ფსკერზე რუსეთიდან თურქეთამდე 2 მლრდ დოლარის ღირებულების გაზსადენის მშენებლობაზე. “ენი“-მ განაცხადა, რომ ის მზად არის დაფაროს ღირებულების 50%. იტალიის სახელმწიფო საკრედიტო სააგენტო “საჩე” გასცემს საკრედიტო გარანტიებს. ენის სამშენებლო კომპანია “საიპე“-მ მოიგო კონტრაქტი მშენებლობაზე.

გაზსადენით ყოველწლიურად 16 მლრდ კუბური მეტრი გაზი გადაიზიდება იტალიაში.

გაზსადენის სიგრძე 250 საზღვაო მილია და შეაერთებს რუსეთისა და თურქეთის შავი ზღვის სანაპიროებს. ენი ასევე დაეხმარება გაზპრომს რუსული საკომპრესორო სადგურის მშენებლობაში. გაზპრომისა და ენის გეგმა კონკურენციას უწევს ენრონის და შელის წინადადებას თურქმენეთის გაზის ტრანსპორტზე კასპიის ზღვის აღმოსავლეთ სანაპიროთი თურქეთამდე.

კასპიის ზღვის კონსორციუმი ჩრდილოეთის მარშრუტი ნოვოროსიისკამდე
პროექტის ღირებულება:

\$2,236.000m.(Euro 1,896.683m)

მსესხებელი: Caspian Pipeline Consortium (CPC)

ქვეყანა: ყაზახეთი

კონცესიის პერიოდი: 40 წელი

ოპერირების დასაწყისი: 1999

პროექტის საერთო ღირებულება: 6 მლრდ. აშშ დოლარი

მონაწილე კომპანიები: Chevron Corp – 15 %; LukARCO 12,5%; Mobil Oil Corp 7,5%; Rosneft Shell 7,5%; British Gas –2%; Agip –2%, Kazakhstan Pipelene 1,75%; Oriks –1,75%

პროექტის აღწერა

პროექტი მოიცავს 1500 კმ-ის ნავთობსადენის მშენებლობას თენგიზის ნავთობსაბადოდან დასავლეთ ყაზახეთიდან რუსეთის შავი ზღვის იუჟნაია ოზერეკაში-ნოვოროსიისკსა და ანაპას შორის. პროექტი იძლევა ყოველწლიურად 28 000 000 ტ ნავთობის ტრანსპორტირების საშუალებას, 560 000 მლნ ბარელს დღიურად.

პროექტი მოიცავს სამ ფაზას ნოვოროსიისკიდან კროპოტკინამდე, 500კმ-იან ახალ ხაზს კროპოტკინიდან კომსომოლსკაიამდე და ძველი ნავთობსადენის აღდგენას კომსომოლსკაიადან თენგიზამდე

ანაპა საკურორტო ზონაა, ხოლო საზღვაო ტერმინალის მშენებლობა დაგეგმილია აბრაუსკის აღკვეთილის ტერიტორიაზე, რომელიც უტრიშის ბიოსფერული რეზერვის ნაწილია. აქ შემორჩენილია რელიქტური ღვივის ტყეები. რეგიონი განლაგებულია მაღალი სეისმურობის (9 ბალიან) ზონაში.

1999 წლიდან, მიუხედავად ოფიციალური ნებართვის არ ქონისა, დაწყებული იყო საზღვაო ტერმინალის და მილსადენის მშენებლობა და პირველი ტანკერი ჩაიტვირთა 2001 წლის ივლისში.

აშშ-ს მთავრობა მხარს უჭერს აღნიშნულ პროექტს, რის შესახებაც განაცხადეს 1998 წლის 18 ნოემბრის შეხვედრაზე - „აღმოსავლეთ-დასავლეთის ენერჯო ტრანსპორტის კორიდორისაკენ“ ვაშინგტონში.

ადგილობრივი მოსახლეობა (90%) და არასამთავრობო ჯგუფები ერთმნიშვნელოვნად წინააღმდეგნი არიან ზემოთაღნიშნული პროექტისა. ხალხს ჯერ კიდევ კარგად ახსოვს 1997 წელს მომხდარი კატასტროფა, როდესაც 800 ტონა ნავთობი ჩაიღვარა ზღვაში და დაბინძურდა ანაპასა და გელენდგიკის კურორტები.

კონსორციუმი 4000-ს ახალ სამუშაო ადგილს პირდება მოსახლეობას, თუმცა უკვე ასობით უცხოელი მუშა უკვე მუშაობს მშენებლობაზე.

ამასთან ერთად გზშ-ს შესახებ კანონმდებლობა მოითხოვს რეფერენდუმის ჩატარებას ასეთი ობიექტების მშენებლობის დროს, რაზეც კონსორციუმი არ თანხმდება.

მოსახლეობა უკმაყოფილოა მილსადენის და ტერმინალის გარემოსდაცვითი და უსაფრთხოების მაჩვენებლებით და მოითხოვს ტერმინალის გადატანას ნოვოროსიისკში, სადაც უკვე არსებობს მსგავსი ტერმინალები.

გაზის მილსადენი თურქმენეთიდან, ირანის გავლით თურქეთში

პროექტის ღირებულება: 4 მლრდ დოლარი
პროექტის სპონსორები: თურქმენეთი, ირანი

კონტრაქტორი: შელ ინტერნაციონალ ვენტურეს (Shell International Ventures)
პროექტის აღწერა:

თურქმენეთიდან თურქეთში გაზსადენის ტევადობა ღლეში 28 მლრდ კუბური მეტრი გაზია. მარშრუტი გადის ირანის სამხრეთით. 1995 წელს თურქმენეთი და ირანი შეთანხმდნენ აემენებინათ გაზსადენი დასავლეთ თურქმენეთის კორპედზე ველიდან, კურტკულში ჩრდილოეთ ირანში. სისტემის პირველი ნაწილის 80% დაფინანსდება ირანის მიერ. პროექტის სპონსორია შელი.

პროექტი წარმოადგენს აშშ-ს მთავრობის გამოძიების საგანს, რაც დ'ამოტოს კანონის (D'Amato Law), რომელიც კრძალავს ირანთან ვაჭრობას.

კასპიის რეგიონში ოპერირებადი
ნავთობკომპანიები:

Chevron

კომპანია “შევრონი”

შევრონი მსოფლიოს ერთერთი უდიდესი ნავთობკომპანიაა, რომელიც მოიცავს მრეწველობის ყველა ასპექტს დაწვევული მოპოვებით, ტრანსპორტირებით, გადამამუშავებით, ქიმიკატების წარმოებით და ვაჭრობით. ის მუშაობს მსოფლიოს 90 ქვეყანაში, 1998 წელს შევრონის მოგება დაეცა 1,339 მლრდ. დოლარამდე.

კასპიის რეგიონში “შევრონი-” მა მილიარდობით დოლარი ინვესტიცია ჩადო, ნავთობის მოპოვებისა და წარმოების პროექტში, რაც მოიცავს თენგიზის ნავთობის საბადოს განვითარებას და ნავთობის ტრანსპორტირებას შავ ზღვამდე – დაზუსტებული რეზერვები 6-9 მილიონ ბარელამდე ნავთობით.

British Petroleum Amoco

ბრიტიშ პეტროლეუმ ამოკო

1998 წელს British Petroleum-მა წარმატებით დაასრულა მოლაპარაკებები Amoco-სთან, რის შედეგადაც ეს ორი კომპანია გაერთიანდა და სათავეში ჩაუდგა საერთაშორისო ტრანსნაციონალურ ნავთობკომპანიებს.

ბრიტიშ პეტროლეუმ ამოკო ოპერირებს აზერბაიჯანის საერთაშორისო ნავთობკომპანიას, აგრეთვე ავითარებს შავ-ღენიზის გაზისა საბადოს კასპიის ზღვაში.

LUKOIL

ლუკოილ

ლუკოილი არის რუსეთის წამყვანი ნავთობკომპანია, დღეს დღეისობით მისი დაზუსტებული ნავთობის რეზერვი 10,726 მლრდ ბარელია.

ARCO

არკო

უკანასკნელი 25 წლის განმავლობაში ARCO ერთ-ერთი ყველაზე წარმატებული ნავთობკომპანიაა, რომელიც ფოკუსირებულია აშშ-ს დასავლეთ სანაპიროზე. ალიასკიდან ამოღებული ნავთობით ARCO ამარაგებს აშშ-ს დასავლეთის სანაპიროს გადამამუშავებელ ქარხნებს და ბენზინის ერთ-ერთი მთავარი მომწოდებელი გახდა.

Ramco Energy

რამკო ენერჯი

წარმოადგენს ნავთობისა და გაზის ბრიტანულ კომპანიას, რომელიც ფოკუსირებულია კასპიის ზღვის და ცენტრალური და აღმოსავლეთ ევროპის ქვეყნებში. იგი აზერბაიჯანის საერთაშორისო ნავთობკომპანიის კონსორციუმის წევრია.

StatOil

სტატოილ

სტატოილი ნორვეგიული ნავთობის მომპოვებელი კომპანიაა. 1999 წელს ჯგუფის საერთო მოგება 3.4 მლრდ.დოლარი.სტატოილის დამტკიცებული ნავთობის მარაგი 1 563 მლნ ბარელი ნავთობი და, ხოლო ბუნებრივი გაზის 284 მლრდ კუბური მეტრი. ეს წარმოადგენს მსოფლიოში არსებული დამტკიცებული მარაგის 15%-ს. ნავთობის დღიური წარმოება 1999 წელს 624 000 ბარელის ეკვივალენტი იყო. ნორვეგიის გარეთ დღიური წარმოება 58 000 ბარელს შეადგენდა დღეში.

Exxon Mobile

ექსონ მობილი

ექსონ მობილ კონსორციუმი ფართოდ არის ჩართული ენერჯეტიკის ბიზნესში, როგორცაა მთელი მსოფლიოს მასშტაბით ნავთობის და გაზის მოპოვება და წარმოება, ტრანსპორტირება და ნავთობპროდუქტების გაყიდვა. კომპანია არის მთავარი მწარმოებელი და გამყიდველი ნავთობქიმიკატების მსოფლიოში და მონაწილეობას ღებულობს ნანშირისა და სხვადასხვა სამთო მინერალების მოპოვებაში, ელექტროენერჯის წარმოებაში. 1999 წელს ექსონის მოგებამ შეადგინა 185.53 მლრდ დოლარი.

Elf

ელფი

Elf aquitaine არის ნავთობისა და გაზის კომპანია რომელიც ნავთობით ბიზნესის ყველა ასპექტს მოიცავს. 1998 წელს Elf ოპერირებდა მსოფლიოს 80 ქვეყანაში, ოპერაციები მოიცავს ნედლი ნავთობის ადა გაზის მოპოვებას, გადამამუშავებას, მარკეტინგს, ვაჭრობასა და ტრანსპორტირებას. 1998 წელს Elf-ის მოგებამ შეადგინა 33.6 მლრდ დოლარი.

Total

ტოტალი

წარსულში ცნობილი როგორც Total Fina S.A. - წარმოადგენს სიდიდით მეხუთე ნავთობისა და გაზის კომპანიას მსოფლიოში, მესამე უდიდესი კომპანიას ევროპაში, რომლის რეზერვებიც

დაახლოებით 6 მლრდ ბარელი ნავთობია. ტოტალ ფინა არის ფრანგული ნავთობკომპანია, რომელიც ახდენს ნავთობისა და გაზის მოპოვებას, წარმოებას და გადამუშავებას. 1999 წელს კომპანია გაერთიანდა ბელგიურ კომპანია პეტროფინა შ.ა.

Unocal

უნოკალი

წარმოადგენს დამოუკიდებელ ნავთობისა და გაზის მოპოვებელ და მწარმოებელ კომპანიას, რომლის ძირითადი აქტივობები აფოკუსირებულია აზიასა და მექსიკის ყურეში. კომპანია აგრეთვე წარმოადგენს გეოთერმული ენერჯის მწარმოებელს აზიაში, უზრუნველყოფს ელექტროენერჯის მიწოდებას და აზოტოვანი სასუქების წარმოებასა და მარკეტინგს.

Frontera Resources Corporation

ფრონტერა

ფრონტერა რეზურსი კორპორაცია დაარსებულია კომპანია ჰესის, დელტასა და საქნავთობის მიერ. 1996 წელს დაარსების შემდეგ ფრონტერა ავითარებს მტკვრის აუზის ნავთობსაბადოებს საქართველოსა და აზერბაიჯანში.

გამოყენებული ლიტერატურა

- **“Extractive Sectors and the Poor”** An Oxfam America Report, by Michael Ross Department of Political Science University of California, Los Angeles, October 2001, www.oxfamamerica.org
- ‘Caspian oil and gas: Mitigating political risks for private participation’, World Bank, June 2000, Jonathan Walters, principal economist, www.worldbank.org
- **Caspian Crossroads Magazine, Vol. 1, No 4** A LOOK AT A GEORGIAN PORT ALONG THE PROPOSED CASPIAN OIL ROUTE Molly Corso: 2/1/02, www.eurasianet.org
- The Rush for Caspian Oil , by Bruce W.Nelan, Time, May 4, 1998
- Caspian Sea Oil Exports Martha Brill Olcott, Testimony before the Subcommittee on International Economic Policy, Export and Trade Promotion Senate Foreign Relations Committee, July 8, 1998
- Caspian Investor June/July 1998
- Ex-Im Bank Chairman Harmon Supports private American Investment in The Caspian Sea region, plans cooperative effort with OPIC and TDA, ExIm Bank Press Release, May 28, 1998
- Caspian Oil and Political Implications , TED Case Studies, <http://gurukul.ucc.american.edu/ted/Caspoil.html>
- Caspian Production, export, investment outlooks sized up, by John D. Grace, Oil&Gas Journal, 96:34, 8/24/1998
- Caspian Offshore projects Face Higher Costs to Meet Growing Environmental Concerns, Caspian Investor, November/December, 1998
- Baku-Ceyhan pipeline: bad economics, bad politics, bad idea, by Joe Barnes, Ronald Soligo, Oil&Gas Journal, 96:43, 10/26/1998
- Great Ecological Game, PERC, 1999, www.perc.org
- The Great Game Gets Rough By David Ignatius, Wednesday, January 26, 2000; Page A23, Washington Post
- A strategy for cooperative energy Security in the Caucasus - Robert M Gutler, Ph.D.
- “Just when you thought Baku-Ceyhan was

dead and buried” -Robert M Gutler, Ph.D.
Newsbase , [www.gasandoil.com/goc/news/
welcome.html](http://www.gasandoil.com/goc/news/welcome.html)

- ? EBRD Project Summary Document, 15 september 1997
- ? IFC Project No. 007748, SPI, 15 May 1997
- ? Oil & Gas Journal, 13 April 1998, p.34
- ? EBRD AGM 1998 – NGO Issue Paper
- ? NGO Joint letter to EBRD Eds, Caspian Dreams, Oil & Gas Journal, 96:43, 10/26/1998
- ? Azeri Development Drilling Programs Progress, Oil & Gas Journal, 96:22, 6/1/1998
- ? Profile of Energy Sector Activities of the World Bank in Europe and Central Asia region, Volume II: Country Profile. April 1998
- ? World Bank Annual Report FY 1995
- ? EBRD Project Summary Documents, 27 July 1998
- ? IFC \Project No 00727, SPI, 25 March 1998
- ? Peter Ryalls, First Oil: The Chirag Celebration, Azerbaijan International (5.4) Winter 1997
- ? Chronicle, 11 November 1995
- ? Offshore, February 1997
- ? Oil and Gas Journal, 9 December 1996
- ? World Oil, August 1996
- ? IFC project ni. 008138 (geo oil nnoc.text)
- ? World Bank Press Release: News Release No. 97/1301 ECA. April 8, 1997.
- ? Western firms press Georgia E and D work, Oil and Gas Journal, 96:47, 11/23/1998
- ? World Bank Project Report, 29 March 1996
- ? Reuters, 15 May 1997
- ? “World Bank Help Turkey Assess Feasibility of Baku-Ceyhan Oil Export Pipeline Route, “World Bank Press Release, 12 September 1996
- ? “Black Sea/Caspian Sea, “Offshore Magazine, 58:7, 7/1/1998
- ? “Baku-Ceyhan Pipeline: Bad Economics, Bad Politics, Bad Idea, “Oil & Gas Journal, 96:43, 10/26/1998