

Н. В. Гаврилова

КАСПІЙСЬКИЙ РЕГІОН В СУЧАСНІЙ СИСТЕМІ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН

Аналізується роль Каспійського регіону в сучасній системі міжнародних відносин. Розкриваються фактори, які забезпечують значення регіону в формуванні світового порядку.

Ключові слова: *Каспійський регіон, геополітика, геостратегія, енергетичні ресурси.*

Каспійський регіон як самостійний об'єкт зовнішньої політики з'явився після розпаду Радянського Союзу. Тут з'явилося відразу чотири незалежних держави плюс ряд незалежних держав на Півдні. Кавказ – Грузія, Вірменія, держави Середньої Азії. На сьогодні Каспійський регіон стає самодостатнім регіональним вузлом сучасної політики, від розвитку подій у якому залежать міжнародні процеси на регіональному та глобальному рівнях.

У першому десятиріччі XXI ст. Каспійський регіон залишається не тільки одним з центрів світового виробництва вуглеводнів, але й важливішим геополітичним вузлом, де зосереджено інтереси багатьох країн світу.

Це принципово змінило регіональну ситуацію і викликало перебудову всієї регіональної системи міжнародних відносин. Каспійський регіон трансформується в один з найважливіших складових сучасної системи міжнародних відносин, роль якої, як показує історія розвитку регіону, має чітко виражену тенденцію до зростання.

Усе це обумовлює актуальність обраної нами теми.

У той же час представлена проблема не знайшла глибокого відображення в сучасній історіографії. Серед дослідників, що розробляють цю проблему, необхідно виокремити роботи С. Салімова, Н. Симонія, К. С. Гаджиева, С. С. Жильцова, А. Андрейчука, А. Кузьменка, І. С. Зони, О. М. Саматова, В. Анісіна, І. Мирського, вони досліджують політику США в регіоні.

Каспій став викликати інтерес з боку міжнародного співтовариства наприкінці XIX та особливо на початку XX ст. Головним фактором інтересу стало відкриття тут запасів нафти [7, с. 42]. Після перемоги більшовиків та створення Радянського Союзу Каспійський регіон фактично перетворився на закритий регіон від світового співтовариства, більша його частина знаходилася під контролем СРСР, а іншу частину контролював Іран. Ситуація принципово змінилася на початку 90-х рр. XX ст. Після розпаду СРСР Каспійський регіон перетворився на місце геополітичних інтересів багатьох країн світу. Розпад СРСР та утворення нових незалежних держав принципово змінили ситуацію в цьому регіоні. До Росії та Ірану, які протягом десятиліть визначали ситуації на Каспії додалися Азербайджан, Туркменістан та Казахстан, тим самим поклавши початок новому етапу історичного розвитку Каспійського регіону. Ці країни, звільнившись від опіки союзного центру, опинилися під ретельною увагою провідних держав світу [1, с. 4]. Ця тенденція має стійкий характер, і у XXI ст. Каспійський регіон певно буде відігравати ключову роль у світовій політиці. На думку ряду дослідників, роль Каспійського регіону має стійку тенденцію до збільшення в системі міжнародних відносин, що формується в XXI ст. [3, с. 308].

Це обумовлено, на наш погляд, рядом факторів.

По-перше, це геополітичне та стратегічне положення регіону. Він знаходиться на межі Європи та Азії, Близького Сходу та Середнього Сходу. Цей регіон є важливою стратегічною ланкою між Північною та Південною Росією та Перською затокою, джерелом постачання нафти та газу на ринки Європи – на Заході та Південно-Східних країн – на Сході. Каспійський регіон знаходиться у центрі геометричних та геополітичних побудов, однією з яких є «стратегічний енергетичний еліпс», що включає Каспійське море та Перську затоку як два найбільших вуглеводних резервуари [5, с. 24]. Контроль над цим регіоном фактично дає можливість, з одного боку, просувати свій вплив у регіони Центральної, Південної та Східної Азії, а, з іншого – регіон Кавказу.

По-друге, Каспійський регіон протягом сторіч грав важливу роль у налагодженні транспортно-комунікаційних маршрутів на великих просторах: від узбережжя Середземного моря до Тихого океану. Розпад СРСР послабив транспортні зв'язки, створивши, у той же час, передумови для переорієнтації вантажопотоків, що існували, а також для впровадження нових проектів у сфері транспорту.

Одночасно розвиток транспортної інфраструктури держав Каспійського регіону привернув увагу країн Заходу, які розглядають її як невід'ємний елемент своєї стратегії, спрямованої на формування глобальних транспортних та товаропровідних коридорів оминаючи Росії, що дозволить м'яко, у першу чергу з допомогою економічних механізмів, витіснити Росію з її традиційних сфер впливу, що склалися історично [3, с. 311].

На сьогодні існує та реалізується ціла низка проектів із модернізації старих та формування нових транспортних коридорів, пов'язаних як з залізничними, так і з автомобільними трасами та морськими шляхами. Найбільший такий проект пов'язаний з відбудовою Великого Шовкового шляху. Ідея його відбудови вперше була оголошена в 1990 році у Владивостоці на міжнародній конференції «Азіатсько-Тихоокеанський регіон: діалог, мир, співробітництво». Тодішній міністр закордонних справ Е. Шеварднадзе запропонував для його реалізації використовувати транспортні можливості Радянського Союзу.

Розпад Радянського Союзу пришвидшив прийняття рішення з цього питання. Стримана політика Росії щодо перспектив освоєння євразійського простору змусила країни, що зацікавлені у реалізації глобальних та регіональних проектів, шукати можливості у напрямку Схід–Захід–Схід.

У 1993 році на конференції у Брюсселі за участю лідерів восьми країн Закавказзя та Центральної Азії ця ідея лягла в основу програми технічного сприяння розвитку транспортного коридору Європа–Кавказ–Азія. Проект отримав назву «ТРАСЄКА», він був запропонований за ініціативою ЄС та розвивається за його фінансової підтримки в рамках програми ТАСІС для республік Південного Кавказу та Центральної Азії колишнього СРСР, що межують з регіоном Каспійського моря.

Мета проекту в тому, щоб шляхом інтеграції регіону в європейську транспортну систему сприяти економічній та політичній незалежності та стабільності в країнах, включених у проект, розширенню регіонального та міжрегіонального співробітництва, залучення інвестицій.

Інтерес до цього проекту проявили і ряд інших країн, у першу чергу, Україна, Румунія, Болгарія. Розширився і круг інвесторів проекту. Серед них Всесвітній банк, Азійський банк. Одними із перших угоду в області транзитних перевезень на державному рівні підписали Азербайджан, Грузія, Туркменістан, Узбекистан.

У вересні 1998 року в Баку відбулася міжнародна конференція, у якій взяли участь 32 країни, з прикаспійських держав у роботі не брали участь президенти Казахстану та Росії. Конференція проходила під егідою ЄС в рамках програми ТРАСЄКА. Основним

підсумком стало підписання «основної багатосторонньої угоди про міжнародний транспорт та розвиток коридору «Європа–Кавказ–Азія», а також технічних додатків до основної угоди з міжнародного торгівельного судноплавства, митних процедур та обробки документів.

Були також підписані Бакинська декларація, у якій зокрема відзначалося, що сторони підкреслюють значення транспортного коридору Європа–Кавказ–Азія у контексті міжнародного співробітництва для розвитку країн регіону Каспійського моря та Центральної Азії та виражають готовність надати цим країнам вільний доступ до морських портів.

На конференції були підписані документи, що передбачають пільгові умови та тарифи для вантажів, що перевозилися по маршруту Європа–Кавказ–Азія. Зокрема, були узгоджені 50% знижки на залізничні перевезення вантажів та перевезення порожніх вагонів на залізничних поромках. Крім того, учасники висказалися за відміну зняття мит, зборів та інших платежів для транзитних вантажів, за вживання на державному рівні заходів, які б забезпечували безпеку пасажирів та перевізників, а також збереження вантажів та транспортних засобів перевезення порожніх вагонів [2, с. 121].

Однією з цілей реалізації проекту ТРАСЕКА було виведення Росії, її території, з транзитного коридору.

Таким чином, ми бачимо, що Каспійський регіон і у XXI ст., враховуючи і транспортні можливості Росії у цьому регіоні, продовжує грати надзвичайну роль у світовому транспортно-комунікаційному просторі. Контроль над транспортно-комунікаційними маршрутами регіону дає можливість тій чи іншій країні грати ключову роль не тільки в регіоні, але й у світі в цілому. Ця можливість регіону створює об'єктивну основу для того, щоб займати особливе місце в сучасній системі міжнародних відносин і значно закріпити свою роль у майбутньому.

Транспортно-комунікаційна роль регіону посилюється й тим, що регіон став транзитом для постачання енергоносіїв. У регіоні сьогодні діє мережа газо- та нафтопроводів, у стадії розробки знаходиться ще низка проектів. У сучасних умовах, на думку ряду дослідників, трубопроводи є найважливішим засобом боротьби за домінування у регіоні, за встановлення свого впливу.

Практично вся нафта та газ, що добуваються в Каспійському регіоні постачалися своїм здобувачам не через трубопроводи на території Росії.

На сьогоднішній день нафта та газопроводи перетворилися на ефективний та довгостроковий інструмент впливу як на окремі країни Каспійського регіону, так і на регіон в цілому. Ось чому будівництво нових нафто та газопроводів розглядається країнами як важлива частина стратегії боротьби за контроль за регіоном.

Сьогодні ця боротьба включає цілий ряд країн – це США, ЄС, Китай та особливо Туреччина. Саме Туреччина активно прагне взяти на себе роль головної країни-транзитера нафти та газу. Її зусилля активно підтримують США та ЄС [4, с. 13]. У контексті цих планів було побудовано нафтопровід Тбілісі–Джейхан.

США, Туреччина та ЄС розглядають ще цілий ряд проектів будівництва нафто-та газопроводів у регіоні. Спільне для цих проектів було те, що усі вони проходять поза територією Росії. Це Транскаспійський трубопровід, який передбачав транспортування казахської нафти на баржах у Баку з наступним будівництвом нафтопроводу по дну Каспійського моря, будівництво нафтопроводу Казахстан–Туреччина–Іран, нарешті нафтопровід через Афганістан та Пакистан до Аравійського моря. На сьогодні усі ці проекти залишаються лише проектами та навряд чи через об'єктивні фактори будуть реалізовані у найближчому майбутньому.

Це стосується і газопроводів. Головним постачальником газу є Туркменістан. У боротьбу за контроль над регіоном з приходом до влади Пугіна активно включилася і

Росія. І поки що вона виграє боротьбу за трубопроводи. Саме по її території буде йти газ завдяки будівництву найбільшого прикаспійського газопроводу, спорудження якого вже йде,

Росія побудувала нафтопровід Тенгіз–Новоросійськ, через який на зовнішні ринки поступає нафта Казахстану. Врешті Росія спромоглася домовитися з Туреччиною про будівництво газопроводу «Блакитний потік» по дну Чорного моря. Сьогодні цей проект успішно завершено [10, с. 45].

Таким чином, Росія, реалізуючи проекти «Блакитний потік» та Прикаспійського газопроводу, домовленість про будівництво якого було досягнуто у 2007 році, а також завершено проект нафтопроводу Тенгіз–Новоросійськ, який є практично провалом планів західних країн, пов'язаних з прагненням Росії у вирішенні проблем транспортування каспійських вуглеводнів. Росії вдалося не тільки зберегти свою лікуючу роль, але реалізація цих проектів буде сприяти залученню прикаспійських країн до сфери впливу Росії з посиленням політичного контролю за транспортуванням енергоресурсів з Каспійського регіону до Європи [6, с. 84–127].

Каспійський регіон та його значення у сучасній системі міжнародних відносин визначається також наявністю тут значної кількості енергоресурсів. За потенційними запасами нафти та газу Каспійський нафтогазовий басейн може бути поставлено до ряду найбільших світових центрів вуглеводної сировини. Останнім часом широко обговорюється питання його майбутньої ролі у світовому енергозабезпеченні [6, с. 42]. Він може скласти конкуренцію Перській затоці та Російській Сибірі.

Підтримуючи вуглеводні амбіції держав регіону, керівники західних країн та ведучі корпорації розраховують скоротити питому вагу країн перської затоки в світовому виробництві нафти та диверсифікувати світові джерела енергоносіїв, знизивши тим самим енергетичну залежність індустріально розвинених країн від нафто- та газо-добуваючих країн Перської затоки, країн ОПЕК у цілому, а також Росії. У одному з докладів Держдепартаменту США, представленому у 1997 році Конгресу, відмічалось, що, «маючи потенційні (що добуваються) запаси, що досягають 200 млрд барр. нафти (біля 27,5 млрд т), Каспійський регіон може стати найбільш значним новим гравцем на світовому нафтовому ринку в наступному десятиріччі» [11, с. 185].

Але Каспій унікальний не тільки у плані наявності енергоресурсів. Каспійське море протягом своєї історії був важливішим джерелом біологічних ресурсів. Основною часткою їх є рибні ресурси, які нараховують 123 видів та підвидів, у тому числі промислових 40 видів риб. Загальна маса рибних ресурсів складає 2900 тис. тонн [8, с. 40].

Біологічна унікальність Каспію в тому, що він з річками, що впадають у нього, перш за все Волгою, містить світовий генофонд осетрових риб і є єдиною у світі скарбовою їх видоутворення. Вони включають шість видів: білуга, шин, стерлядь, руський осетер, персидський осетер, севрюга північнокаспійська, севрюга південнокаспійська. До середини 90-х рр. вилов осетрових в Каспійському морі складав 82% від світового вилову [8, с. 41]. Цінність осетрових риб полягає у виробництві чорної ікри. У період СРСР саме СРСР та Іран були головними виробниками та постачальниками цього продукту на світові ринки. Розпад СРСР призвів не тільки до геополітичних змін у регіоні, але й надзвичайно негативно відобразився на економічній ситуації в регіоні. На думку експертів, сьогодні регіон Каспію – зона екологічного лиха. Особливо страждають його екосистема та біоресурси. У результаті забруднення моря та браконьєрства, що отримало колосальне розповсюдження. Практично на межі ліквідування його головне багатство – осетер та каспійський тюлень [11, с. 107].

За розрахунками експертів, прикаспійські країни тільки через трату осетрового промислу вже не добирають біля 6 млрд. дол. щорічно, на 90% скоротилося виробництво ікри, що оцінюється у 10 млрд дол.

Ми бачимо, що Каспію належить значна роль у світовій економічній безпеці. Усі ці фактори визначають роль регіону в сучасній системі міжнародних відносин. Після подій 11 вересня 2001 року Каспійський регіон ще більше закріпив своє значення у зв'язку з початком війни в Афганістані та розробкою Іраном своєї ядерної програми. Регіон почав багато в чому визначати ефективність боротьби з такими глобальними загрозами як тероризм, наркотрафік, нерозповсюдження ядерної зброї. А це, у свою чергу, різко загострює проблеми всередині регіону та боротьбу третіх країн за контроль над ним.

Найбільшу активність в регіоні проявляють США, Туреччина, Китай, Євросоюз. Кожна із своїх сторін має власні мету та завдання в регіоні, але у їх політиці є одне спільне – це послабити вплив Росії у регіоні, відсторонити її від можливості контролю над сировинними ресурсами регіону. Важливішим інструментом у досягненні цієї мети сьогодні стали транспортні коридори, трубопроводи, які ці країни намагаються формувати, оминаючи територію Росії.

Таким чином, протистояння інтересів країн у Каспійському регіоні буде посилюватися, а це у свою чергу призводить до того, що у майбутньому значимість регіону у формуванні нової системи міжнародних відносин буде збільшуватися. Це обумовлено рядом об'єктивних а суб'єктивних факторів, обумовлених географічним та геополітичним положенням, наявністю значних запасів вуглеводної сировини, біоресурсів, а також прагненням посилити свій вплив у регіоні третіми ми країнами, у першу чергу, це США.

Список використаної літератури

1. Барсегов Ю. Г. Каспий в международном праве и мировой политике / Ю. Г. Барсегов. – М. : Международные отношения, 1998. – 327 с.
2. Богатуров А. Время Центральной Азии / А. Богатуров // Международная жизнь. – 2005 – №3/4. – С. 118–124.
3. Войтоловский Г. Особенности геополитической ситуации в Каспийском регионе / Г. Войтоловский, И. Косолапов. – Европа и Россия: проблема юного направления. – М., 1993. – С. 307–322.
4. Волович О. Політика Росії, Туреччини, США, ЄС в Чорноморсько-Каспійському регіоні: взаємодія і суперництво / О. Волович // Чорноморська безпека. – 2008. – №1 (7). – С. 11–14.
5. Жильцов С. С. Геополитика Каспийского региона / С. С. Жильцов, И. С. Зонн, А. М. Ушков. – М. : Международные отношения, 2003. – 187 с.
6. Писарев В. Д. Политика США в Каспийском регионе // Европа и Россия: проблемы южного направления Средиземноморье–Черноморье–Каспий / В. Д. Писарев. – М. : Международные отношения, 1999. – 376 с.
7. Салимов С. Нефтегазовые ресурсы Каспия / С. Салимов // Мировая экономика и международные отношения. – 2007. – №10. – С. 42–45.
8. Телобизов В. В. Природные ресурсы в современной системе международных отношений / В. В. Телобизов // ВМУ Сер. 18 Политической науки. – 2005. – №4. – С. 40–42.
9. Файзулаев Д. Россия – Туркменистан: новый этап сотрудничества / Д. Файзулаев // Азия и Африка сегодня. – 2008. – №12. – С. 31–35.
10. Файзуллоев Д. Как делить Каспийский «пирог» / Д. Файзуллоев // Азия и Африка сегодня. – 2007. – № 2. – С. 37–48.
11. Чуфрин Г. М. Бассейн Каспийского моря и вызовы XXI века / Г. М. Чуфрин – М. : Международные отношения, 2004. – 237 с.

Стаття надійшла до редакції 17.03.2011 р.