

---

КАСПИЙСКИЙ РЕГИОН  
В ПРОЦЕССАХ РЕГИОНАЛИЗАЦИИ  
ЕВРАЗИИ

Москва  
Институт экономики РАН  
2023

# ОГЛАВЛЕНИЕ

Рецензенты:

д.э.н., проф. В.И. Волошин,  
д.полит.н., проф. С.С. Жильцов,  
д.э.н., проф. М.Г. Полозков

**Каспийский регион в процессах регионализации Евразии:** Коллективный научный доклад / Отв. ред. Л.Б. Вардомский. — М.: Институт экономики РАН, 2023. — 74 с.

ISBN 978-5-9940-0735-8

Доклад посвящен сотрудничеству прикаспийских государств. Он является завершающим в цикле докладов по теме госзадания «Процессы региональной и трансрегиональной интеграции и их влияние на развитие экономики стран российского «пояса соседства»: новые возможности и угрозы для России». Проанализированы особенности формирования Каспийского региона в контексте интересов прикаспийских и внерегиональных государств; дана оценка каспийского проекта в ряду действующих региональных объединений и проектов в Евразии; обоснован субрегиональный характер данного региона; рассмотрены экологические проблемы как фактор формирования международного региона; исследована роль России в развитии каспийского сотрудничества.

**Ключевые слова:** прикаспийские государства, Каспийский регион, Евразия, регионализация, сотрудничество, социально-экономическое развитие, нефтегазовые ресурсы, экология, экономическое взаимодействие, транспортные коридоры, сопряжение интеграционных проектов.

**Классификация JEL:** R11, F15, F14, O11, O57.

**The Caspian region in the processes of Eurasian regionalization:** Collective scientific report / L.B. Vardomsky (ed.). — M.: Institute of Economics, RAS, 2023. — 74 p.

ISBN 978-5-9940-0735-8

The report is dedicated to the cooperation of the Caspian states and completes a series of reports on the topic of the state task "The processes of regional and transregional integration and their impact on the economic development of the countries of the Russian "neighborhood belt": new opportunities and threats for Russia. The peculiarities of the formation of the Caspian region in the context of the interests of the Caspian and extra-regional states are analyzed; the Caspian project is evaluated among the existing regional associations and projects in Eurasia; the subregional nature of the Caspian region is substantiated; environmental problems as a factor in the formation of an international region are considered; the role of Russia in the development of Caspian cooperation is investigated.

**Keywords:** caspian states, Caspian region, Eurasia, regionalization, cooperation, socio-economic development, oil and gas resources, ecology, economic interaction, transport corridors, interaction of integration projects.

**JEL Classification:** R11, F15, F14, O11, O57.

© Коллектив авторов, 2023  
© Институт экономики РАН, 2023  
© Валериус В.Е., дизайн, 2007

От редактора .....	4
Введение. Субрегионы в интеграционных процессах: европейский и постсоветский опыт .....	7
Глава 1. Особенности сотрудничества стран Каспийского региона...	14
1.1. Географическое, социально-экономическое и культурное своеобразие региона .....	14
1.2. Геополитические профили прикаспийских государств...	19
1.3. Этапы и институты сотрудничества .....	23
Глава 2. Нефтегазовый фактор размежевания и сотрудничества на Каспии .....	28
2.1. Сложный путь согласования национальных интересов в вопросах делимитации .....	28
2.2. Динамика добычи и энергопроекты .....	31
Глава 3. Экологическая платформа сотрудничества прикаспийских государств .....	39
Глава 4. Взаимные торговые связи стран Каспийского региона .....	45
Глава 5. Каспийский узел международных транспортных коридоров и его динамика .....	53
5.1. Ключевые национальные и международные транспортные проекты .....	54
5.2. МТК «Север – Юг» в изменившихся геополитических условиях .....	58
Заключение .....	64
Акронимы .....	68
Литература .....	70

## ОТ РЕДАКТОРА

Вопросы регионализации постсоветского и сопредельного пространства в рамках темы госзадания «Процессы региональной и трансрегиональной интеграции и их влияние на развитие экономики стран российского «пояса соседства»: новые возможности и угрозы для России» анализировались в докладе Центра постсоветских исследований «Постсоветские страны в процессах международной регионализации в 2010–2020 гг.: ожидания, итоги, новые тенденции» (Постсоветские страны..., 2021) и докладе трех Центров научного направления «Международные экономические и политические исследования» «Российский «пояс соседства» в условиях санкционной войны» (Российский «пояс соседства»..., 2022). Настоящий доклад посвящен сотрудничеству прикаспийских государств (ПКГ) и анализу его места в процессах евразийской регионализации.

Каспийский регион (КР) включает в себя Каспийское море (КМ) и территории пяти прибрежных государств: России, Казахстана, Туркменистана, Ирана и Азербайджана – и формируется на основе совместного использования странами-участницами природных ресурсов и транспортно-географического положения. В докладе определенное внимание уделяется и более узкому пониманию КР как моря и прибрежных регионов ПКГ.

КР исторически занимал видное место в геополитических и геоэкономических процессах как прибрежных, так и удаленных от КМ государств. Это было обусловлено его нахождением на стыке государств, принадлежащих к разным цивилизациям. В силу комму-

никационного значения региона геополитическая ситуация в нем довольно часто изменялась под влиянием расцвета или упадка прибрежных государств и неизбежной в результате этого трансформации государственных границ. После распада СССР по КМ проходят границы пяти государств. Каждое из ПКГ имеет по две сухопутные границы с соседями по региону.

Исследования сотрудничества ПКГ имеют в Институте экономики РАН определенную историю. Они велись в 1990-е и 2000-е гг. в контексте прежде всего начавшегося активного освоения богатых нефтью и газом шельфа и прибрежных территорий КМ. Исследованием этой проблематики с акцентом на геополитику в те годы занимались сотрудники института Е.М. Кузьмина, А.Б. Куприянов, А.А. Язькова. КР, учитывая его положение между Кавказом и Центральной Азией (ЦА) при неопределенном геополитическом статусе, рассматривался как часть либо черноморско-каспийского, либо центральноазиатского пространства.

В докладе развивается представление о формировании «международных регионов», основоположником которого в нашем институте был А.З. Зевин (Зевин, 2013. С. 9–22).

Регион находится в центре внимания ученых, занимающихся геополитическим анализом. При подготовке данного доклада широко использовались труды известных российских ученых Ю.В. Боровского, А.Г. Дружинина, С.С. Жильцова, Г.В. Косова, А.К. Магомедова, И.С. Рожкова и др. Но экономических оценок его формирования и развития пока недостаточно. ПКГ в том или ином качестве участвуют в проектах регионального сотрудничества как преференциального (ЗСТ СНГ, СНГ, ЕАЭС), так и непреференциального (ШОС, «Пояс и Путь», Организация тюркских государств (ОТР), Организация экономического сотрудничества (ОЭС)) типа. Для большинства упомянутых проектов КР выступает как *субрегион или место совместной деятельности в рамках соглашений между несколькими государствами, участвующими в более крупных региональных объединениях, с целью координации и стимулирования сотрудничества в определенных сферах, обусловленного общими интересами.*

Целями настоящего доклада являются: 1) анализ особенностей формирования Каспийского региона в контексте националь-

ных интересов и интересов внерегиональных государств и организаций; 2) рассмотрение экологических проблем как мотива сотрудничества ПКГ; 3) оценка каспийского проекта в ряду действующих региональных объединений и проектов в Евразии и обоснование его субрегионального характера; 4) исследование роли России в каспийском сотрудничестве.

Доклад подготовлен авторским коллективом Центра постсоветских исследований: Л.Б. Вардомский (отв. ред., введение, глава 2, заключение), Т.В. Соколова (глава 1), З.А. Дадабаева (глава 3), А.Г. Пылин (глава 4), М.О. Тураева (глава 5).

*д.э.н. Л.Б. Вардомский*

## ВВЕДЕНИЕ. СУБРЕГИОНЫ В ИНТЕГРАЦИОННЫХ ПРОЦЕССАХ: ЕВРОПЕЙСКИЙ И ПОСТСОВЕТСКИЙ ОПЫТ

Главным центром генерации проектов регионализации на субрегиональном уровне является Европейский союз (ЕС), который в полной мере овладел искусством добиваться своих геополитических и экономических целей через хорошо выстроенные, разнообразные по пространственному охвату и содержанию региональные проекты.

Внутри ЕС по инициативе заинтересованных стран действуют как старые группировки (Бенилюкс и Северное измерение), так возникают и новые (Балтийская ассамблея, Славковское взаимодействие, Веймерский треугольник), которые нацелены на реализацию странами-участницами политических, инновационных и социальных проектов, которые либо находятся вне компетенций Еврокомиссии, либо им уделяется в представлении данных стран недостаточное внимание (Толкачев, Ашмарина, 2022. С. 166–182). Эти группировки, с одной стороны, свидетельствуют о сохранении определенного суверенитета стран ЕС в условиях, когда с ростом концентрации регуляторных компетенций в Еврокомиссии происходит его размывание. А с другой – это отражение нацеленности некоторых стран через реализацию конкретных проектов на исполнение определенных миссий в рамках Союза. В этом смысле ЕС можно рассматривать как «большой международный регион», в рамках которого формируются субрегионы или «малые» международные регионы, которые являются инструментом адаптации ЕС к растущему разнообразию внутренних и внешних интересов и взаимодействий стран-участниц Союза (Косолапов, 2011. С. 17–26).

Таким образом, в масштабах ЕС субрегиональность определяется такими критериями, как охват части его пространства и исполнение определенных функций; регуляторные институты устанавливаются действующим законодательством ЕС.

Для нашего исследования особый интерес представляют субрегиональные организации, объединяющие страны-«старожилы», последовательно реализующие стратегию расширения влияния ЕС, используя разные форматы регионализации как инструмента «мягкой силы», и постсоциалистические страны.

Одним из первых субрегиональных образований стала «Центральноевропейская инициатива» (ЦЕИ), организованная членами ЕС – Австрией и Италией, а также соседними с ними Венгрией и бывшей Югославией в 1989 г. Эта субрегиональная организация была призвана решать региональные проблемы и приобщать постсоциалистические страны-участницы к правилам и нормам ЕС. В 1996 г. членами этого объединения стали практически все восточноевропейские страны (на сегодня это 17 государств). Основными направлениями деятельности ЦЕИ являются проекты по изучению и выработке решений проблем: 1) сохранения природной среды, климатических изменений, перехода к «чистой» энергетике; 2) развития социального потенциала; 3) внедрения мультимодальных перевозок; 4) устойчивого развития сельского хозяйства; 5) перехода к новым технологиям; 6) межкультурного взаимодействия и национальных меньшинств; 7) межрегионального и трансграничного сотрудничества; 8) развития СМИ и других средств коммуникации в контексте целей и задач ЕС (Толкачев, Ашмарина, 2022. С. 166–182). Политические цели ЦЕИ к настоящему времени были полностью достигнуты: весь восточноевропейский регион вошел в орбиту полного контроля ЕС и НАТО.

С теми же целями в 1992 г. был создан Совет государств Балтийского моря (СГБМ). В нем помимо стран ЕС участвовали и страны-кандидаты, а также РФ (всего 11 стран), и Европейская экономическая комиссия. Но он имеет более разветвленную институциональную структуру<sup>1</sup>. Параллельно с СГБМ в 1993 г. была

1. Совет государств Балтийского моря (справочная информация) МИД РФ. [https://www.mid.ru/ru/foreign\\_policy/rso/1671843/](https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/rso/1671843/)

учреждена Организация субрегионального сотрудничества государств Балтийского моря (ОССГБМ), которая занималась координацией сотрудничества на уровне городов и прибрежных территорий<sup>2</sup>. После принятия всех прибрежных стран в ЕС и НАТО Балтийское море стало практически внутренним морем этих организаций. Россия контролирует лишь часть акватории Финского залива. В условиях жестких санкций в 2022 г. Россия вышла из этой организации. Данные субрегиональные организации в текущих условиях все более превращаются в субрегион НАТО.

Примерно по такой же схеме действовал Совет Баренцева / Евроарктического региона, учрежденный по инициативе Норвегии в 1993 г. В нем участвуют Дания, Исландия, Норвегия, Россия, Финляндия, Швеция и ЕС, а также части регионов упомянутых стран, прилегающие к Баренцевому морю. В центре внимания этой организации были вопросы экологической безопасности, транспортной связанности, кооперации в экономике, развития сотрудничества в сфере образования и культуры. В марте 2022 г. страны ЕС отказались сотрудничать с РФ в рамках данной субрегиональной организации. В связи с этим была утрачена первоначальная миссия данного образования.

Особое семейство субрегиональных объединений составляют те, которые были учреждены постсоциалистическими государствами. Среди наиболее значимых – Вышеградская группа (ВГ), которую в начале 1991 г. учредили бывшие члены СЭВ – Венгрия, Польша и первоначально Чехословакия (с 1993 г. Чехия и Словакия), еще при формально действовавшей этой организации. Целями этой группировки было сохранение тех политических, оборонных и экономических связей, которые сложились в период участия стран в СЭВ и Организации Варшавского договора, и координация действий по включению в европейский интеграционный процесс. В конце 1992 г. была учреждена Центрально-европейская ассоциация свободной торговли (ЦЕАСТ), в которую вошли страны Группы, а позже Болгария и Румыния и новые балканские государства.

2. Организация субрегионального сотрудничества государств Балтийского моря (ОССГБМ). [https://www.mid.ru/ru/foreign\\_policy/rso/cernomorskoe-ekonomiceskoe-sotrudnicestvo-ces-/1767552/](https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/rso/cernomorskoe-ekonomiceskoe-sotrudnicestvo-ces-/1767552/)

Формально ВГ и ЦЕАСТ были самостоятельными региональными образованиями, нацеленными на вступление в ЕС на более благоприятных для стран условиях. Но при этом все страны-участницы активно адаптировали национальное законодательство к требованиям ЕС и открывали свои рынки для товаров и инвестиций из стран Союза. Формально субрегиональными эти объединения стали после вступления стран ВГ в ЕС в качестве полноправных членов. При этом ЦЕАСТ для последних утратила свое значение (Толкачев, Ашмарина, 2022. С. 166–182).

В последнее время на стыке новых членов ЕС и постсоветских стран стали возникать новые субрегиональные образования. К таковым, в частности, относится «Люблинский треугольник», созданный в 2020 г. Литвой, Польшей и Украиной и выполняющий прежде всего геополитическую миссию.

Особый случай представляет собой субрегиональный проект ЕС, именуемый «Черноморской синергией» (ЧС), который появился через несколько месяцев после вступления в 2007 г. Болгарии и Румынии в ЕС. ЧС стала одним из направлений реализации принятой ЕС в 2003 г. «Европейской политики соседства». До этого, в 1992 г., причерноморские и ближние к ним страны (всего 12) создали Организацию черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС)<sup>3</sup>. Это была самостоятельная региональная организация на стыке Европы и Азии, созданная по инициативе президента Турции Т. Озала (Черноморская инициатива..., 1993), и к моменту появления ЧС она имела довольно развитые институты и определенную пропроектную стратегию своего развития. Внешне ЧС была направлена на приобщение стран ОЧЭС к европейским демократическим практикам, оказание помощи в реализации национальных экономических, экологических и гуманитарных целей, развитие через разного рода проекты, финансируемые ЕС по линии грантов поддержки трансграничного сотрудничества. Но в реальности стратегическая цель ЧС заключалась в усилении влияния ЕС в черноморском регионе (Язькова, 2009). В этом же ключе действовало Восточное партнерство, запущенное в 2009 г. В него были включены все пост-

3. Организация Черноморского экономического сотрудничества (справка МИД РФ от 26.12.2022) [https://www.mid.ru/ru/foreign\\_policy/rso/cernomorskoe-ekonomiceskoe-sotrudnicestvo-cs-/1767552/](https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/rso/cernomorskoe-ekonomiceskoe-sotrudnicestvo-cs-/1767552/)

советские участники ОЧЭС, кроме России. В связи с этим региональная ОЧЭС, с одной стороны, и субрегиональная ЧС и Восточное партнерство, с другой, на определенном этапе вступили в конфликт друг с другом, который заметно усилился в 2014 г. Тем не менее РФ заинтересована в деятельности ОЧЭС как институте сотрудничества с причерноморскими государствами и, прежде всего, Турцией.

В конце 2000-х – начале 2010-х гг. субрегиональные проекты на уровне государств и приграничных регионов (в форме еврорегионов) рассматривались в России и других постсоветских странах как инструменты формирования общего экономического пространства ЕС и России, а также стран их общего соседства (Кондратьева, 2008). Но по мере ожесточения борьбы за влияние на страны постсоветского пространства привлекательность идеи общего пространства угасала, а в результате госпереворота на Украине она полностью утратила свою актуальность, что проявилось в прекращении деятельности практически всех субрегиональных образований (еврорегионов), возникших в 1990-е и 2000-е гг. на стыке ЕС и России (Союзного государства).

Постсоветское пространство также не обошли стороной процессы субрегионализации. Но они имели иную природу, нежели в ЕС. Изначально СНГ объединило страны с разной геополитической ориентацией. Ряд стран стремились к более тесному взаимодействию, но в условиях катастрофического экономического спада и больших социально-экономических различий не могли найти адекватный ему формат. В связи с этим возникла концепция «разноскоростной интеграции», реализация которой во второй половине 1990-х гг. привела к появлению Союзного государства, Таможенного союза, ЕврАзЭС, а затем ЕАЭС.

Другая группа стран рассматривала Содружество как инструмент «цивилизованного развода». СНГ для них играло роль промежуточного этапа на пути в европейские и евроатлантические структуры. Грузия, Украина, Азербайджан и Молдавия в 1997 г. под патронатом США создали организацию форумного типа ГУАМ (Организация за демократию и экономическое развитие). Ненадолго (1999–2005 гг.) к этой организации присоединился Узбекистан. Обращает на себя внимание, что ее ядро составили причерноморские страны, некоторые из которых потеряли контроль над частью

своих территорий из-за внутренних этнополитических конфликтов. ГУАМ была нацелена на поэтапное сокращение влияния России, создание коммуникаций на направлении Центральная Азия – Кавказ – Европа, в частности, Евразийского нефтетранспортного коридора. С момента своего создания ГУАМ стала альтернативной СНГ (Шаклеина, 2008) и поэтому не может рассматриваться даже как временное субрегиональное образование в рамках СНГ. После создания Восточного партнерства все страны ГУАМ, за исключением Азербайджана, стали его активными членами, а в 2013–2014 гг. они же вошли в ассоциацию с ЕС. Все страны – участницы ГУАМ, так или иначе, пока не порывают с Содружеством из-за преимуществ, которые создает участие в зоне свободной торговли в рамках СНГ (Постсоветские страны..., 2021). Сегодня деятельность ГУАМ стала практически незаметной, поскольку эта организация «растворилась» в евроатлантических структурах. Формально страны ГУАМ можно рассматривать как специфический субрегион бывших союзных республик, приоритетом которых является членство в ЕС и НАТО через разрыв отношений с Россией.

СНГ по количеству участников – самое крупное региональное образование. Но оно же является наиболее «мягкой» формой с точки зрения регуляторной функции по сравнению с ЕАЭС и Союзным государством России и Белоруссии (СГРБ). Все эти проекты стали отражением заинтересованности стран в экономическом взаимодействии и в сохранении своего суверенитета, но с использованием разных институтов сотрудничества. Сегодня СГРБ, ЕАЭС и СНГ по многим линиям действуют независимо друг от друга. В нашем представлении СГРБ и ЕАЭС нельзя рассматривать в полной мере как субрегионы СНГ, как это делают некоторые исследователи (Зеленюк, 2012. С. 130–138). Субрегиональность СГРБ и ЕАЭС выражается лишь в том, что эти образования выросли из СНГ. Но у них более развитые интеграционные институты и большая взаимная открытость, что создает определенный опыт более глубокого взаимодействия, который можно позднее распространить на СНГ либо отдельные его страны путем заключения соответствующих соглашений. В частности, созданная в рамках ЕврАзЭС (2001–2007 гг.) зона свободной торговли стала основой для создания таковой в рамках СНГ, которая была запущена

в 2012 г. Ошибки и трудности создания СГРБ были учтены при разработке концепции проекта ЕАЭС и его реализации.

Союзное государство, на наш взгляд, можно рассматривать как субрегион ЕАЭС, ориентированный на широкое сотрудничество в технологической и социальной сферах, который руководствуется нормами, вырабатываемыми Евразийской комиссией.

Более близкими к европейской модели субрегионализации в рамках СНГ были проекты центральноазиатской интеграции. В 1994 г. по инициативе Казахстана был подписан Договор о создании единого экономического пространства. В 1998 г. к Договору присоединился Таджикистан. И это региональное образование получило название «Центральноазиатское экономическое сообщество». В 2002 г. оно изменило название на «Организация центральноазиатского сотрудничества» (ОЦАС). У организации были амбициозные планы, в ее основе лежало стремление через наращивание взаимного сотрудничества решить коренные вопросы региона: водный, пограничный и транспортный (Ушакова, 2004. С. 203–219). Но взаимные противоречия оказались сильнее, чем прокламируемые выгоды, и в 2005 г. проект прекратил свое существование. Однако в начале 2020-х гг. в ЦА вернулись к этой проблематике, отражая произошедшие в странах и вокруг них изменения (Зиядуллаев, 2022. С. 121–160).

В настоящее время на постсоветском пространстве, а также и пространстве ШОС, в стадии формирования находится новый субрегион – Каспийский. Его зарождение, в нашем представлении, было увязано с осуществлением новых нефтегазовых проектов, нарастанием экологических проблем и работой над Конвенцией о правовом статусе Каспийского моря (далее – Конвенция), принятой на Пятом саммите ПКГ в 2018 г. Развитие КР предопределено необходимостью сохранения природной среды Каспийского моря в условиях расширения через взаимное сотрудничество его энергетической и транспортной миссий в рамках проекта «Большая Евразия».

# ОСОБЕННОСТИ СОТРУДНИЧЕСТВА СТРАН КАСПИЙСКОГО РЕГИОНА

## 1.1. Географическое, социально-экономическое и культурное своеобразие региона

Каспийское море с его ресурсами представляет собой наиболее крупный на нашей планете замкнутый водоем. Наиболее протяженная береговая линия у Казахстана – 2320 км, у Туркменистана она составляет 1200 км, Azerbaijan – 955 км, Ирана – 724 км и у России – 695 км<sup>1</sup>. Протяженность Каспия с севера на юг составляет около 1200 км, ширина – примерно от 200 до 450 км, глубина достигает 1025 м (рис. 1.1). Из-за своего размера, объема и значительной максимальной глубины Каспий называют морем, однако по причине отсутствия у этого водоема естественного выхода в Мировой океан под действие Международной конвенции ООН по морскому праву он не подпадает (Аласов, 2019. С. 13–20).

С природно-ресурсной точки зрения, т.е. в более узком понимании, КР представляет собой целостную акваториальную систему (Дружинин, Исмаилов, Гонтарь, 2021. С. 26), состоящую из КМ и прибрежных территорий пяти ПКГ, примыкающих либо очень близких к объединяющей эти территории морской акватории (см. рис. 1.2).

1. Как поделить море // ТАСС. 2019. 1 окт. <https://tass.ru/politika/6949435> (дата обращения: 16.02.2023).

. Особенности сотрудничества стран Каспийского региона



Рис. 1.1. Каспийский регион

Источник: Жулинский М.Г. Геополитика Каспийского региона // География. 2006. №3. <https://geo.1sept.ru/article.php?ID=200600306>



Рис. 1.2. Прикаспийские государства (Россия, Azerbaijan, Иран, Казахстан, Туркменистан)

Источник: <https://exclusive.kz/wp-content/uploads/2022/06/121604.jpg>

В его состав входят следующие территориальные единицы: **Азербайджан:** Ленкорань-Астаринский, Ширван-Сальянский, Бакинский, Абшерон-Хызынский и Губа-Хачмазский экономические районы<sup>2</sup>; **Иран:** останы (провинции) Восточный Азербайджан<sup>3</sup>, Ардебиль, Гилян, Мазендеран, Голестан, Северный Хорасан, Хорасан-Резави; **Казахстан:** Западно-Казахстанская, Атырауская и Мангистауская области; **Россия:** Республика Дагестан, Республика Калмыкия, Астраханская область; **Туркменистан:** Балканский велаят (Косов, Литвишко, 2015. С. 114).

Общая численность населения в прибрежных регионах пяти государств, по некоторым оценкам, составляет около 15 млн чел., в том числе 6,8 млн – в Иране, 3,9 млн – в России, 2,4 млн – в Азербайджане, 1 млн – в Казахстане и 0,5 млн – в Туркменистане<sup>4</sup>.

Сильное колебание уровня воды является одной из существенных особенностей КМ, что накладывает серьезный отпечаток на социально-экономическое освоение и развитие прилегающих к нему территорий. С начала XX в. до начала 1930-х гг. уровень воды был более-менее постоянным, затем почти 50 лет продолжалось его непрерывное понижение, в 1977 г. был достигнут минимум. Уровень моря за эти годы снизился примерно на три метра, в результате чего в Северном Каспии резко осложнилось судоходство, возникли проблемы с работой портов, мелководные заливы, особенно на территории Казахстана, полностью высохли, превратившись в солончаки (Болгов, Красножон, Любушин, 2007. С. 12–83).

Одной из основных причин такого понижения уровня считается интенсивное водохозяйственное строительство, в результате которого к началу 1970-х гг. не осталось ни одной не зарегулированной крупной реки Каспийского бассейна. Другая причина связана с добычей природных ресурсов путем бурения скважин, карьер-

2. Перечислены расположенные вдоль Каспийского моря экономические районы Азербайджана в соответствии с указом от 7 июля 2021 г. «О новом разделении экономических районов в Азербайджанской Республике» от 7 июля 2021 года (Г.В. Косов и О.М. Литвишко использовали названия Восточный Азербайджан, регион Баку и Тальшский регион).
3. Иногда используется название «Северо-Восточный Азербайджан» (см., например: (Косов, Литвишко, 2015. С. 111–117)).
4. Журавлев К. Взаимовыгодный диалог: чем важен Каспийский экономический форум // Газета.ру. 2022. 7 окт. <https://www.gazeta.ru/business/2022/10/07/15586729.shtml> (дата обращения: 26.02.2023).

Таблица 1.1. Основные статистические показатели развития прикаспийских государств

Показатели	Россия*	Казахстан	Туркменистан	Иран	Азербайджан	Всего	Доля от общемирового показателя (%)
Площадь, млн кв. км**	17,1	2,8	0,5	1,6	0,1	22,1	14,8
Население, млн чел. (конец 2022, оценка)	146,1	19,5	6,2	86,7	10,5	269,0	3,3
ВВП (ППС), млрд текущих междунар. долл. (2022, отчет за 2021)	4809	545	96***	1449	161	7060	4,8
ВВП (ППС) на душу населения, тыс. текущих междунар. долл. (2022, отчет за 2021)	33,0	28,7	15,6***	16,5	15,9	–	–
Средний возраст, лет	38,7	29,3	25,6	29,5	30,3	–	–
Индекс человеческого развития (2022, отчет за 2021)	0,822	0,811	0,745	0,774	0,745	–	–

\* Без учета данных по территориям, присоединенным к России в 2022 г.

\*\* В качестве общей площади всех стран и территорий взята величина 148,9 млн кв. км.

\*\*\* Данные за 2019 г.

Составлено по: The World Bank. <https://data.worldbank.org/indicator/>; Human Development Index and its components // Human Development Report 2021–2022: Uncertain Times, Unsettled Lives: Shaping our Future in a Transforming World. [hdr.undp.org](http://hdr.undp.org). United Nations Development Programme. 2022. Pp. 272–276.

ной и шахтной добычи, что нарушило подземную гидродинамику. С 1978 г. началось повышение уровня Каспия, примерно за 20 лет он поднялся на 2,5 м, в результате чего были затоплены обширные территории. От повышения уровня грунтовых вод сильно пострадали города Атырау (бывший Гурьев) и Актау (бывший Шевченко), были разрушены сотни километров автомобильных дорог, нанесен ущерб многим предприятиям. Последние 20 лет снова наблюдается довольно быстрое понижение уровня Каспия (Ивкина и др., 2020. С. 63–64), к концу 2022 г. он опустился до отметки 1977 г.<sup>5</sup> В целом площадь КМ за последние 15 лет сократилась с 0,40 до 0,36 млн кв. км (Болгов, Красножон, Любушин, 2007. С. 12–83).

5. Информационный бюллетень о состоянии уровня Каспийского моря. № 24 // Координационный комитет по гидрометеорологии Каспийского моря (КАСПКОМ). 2022. 25 нояб. [http://www.caspc.com/files/CASPCOM%20Bulletin%20No.%2024\\_1.pdf](http://www.caspc.com/files/CASPCOM%20Bulletin%20No.%2024_1.pdf) (дата обращения: 16.02.2023).

На уровне стран население КР составляет около 269 млн чел., его доля в численности населения мира — 3,4%, площадь — почти 15% от общей площади всех стран, ВВП (ППС) — около 5% от общемирового показателя. В четырех из пяти стран население достаточно молодое (средний возраст — от 25 до 30 лет), лишь в России средний возраст существенно выше — почти 39 лет<sup>6</sup> (табл. 1.1).

Во всех ПКГ индекс человеческого развития (учитывающий долголетие, уровень грамотности и уровень жизни) достаточно высок: две страны находятся в группе стран с очень высоким человеческим развитием (Россия — 52-е место, Казахстан — 56-е); три — в группе стран с высоким человеческим развитием (Иран — 76-е место, Азербайджан и Туркменистан, оба государства — на 91-м месте) (Human Development Index..., 2022. Pp. 272–276).

По ВВП на душу населения страны «пятерки» делятся на две группы: три страны с показателями от 15,6 до 16,5 тыс. текущих международных долл. на человека (Туркменистан, Иран и Азербайджан — по классификации Всемирного банка, это страны со «средним доходом») и две страны с показателями 33 и 28,7 тыс. международных долл. на человека (Россия и Казахстан — страны с доходом «выше среднего»)<sup>7</sup>.

Среди ПКГ Россия является наиболее значительной по масштабам — и по площади (77% от общей площади «пятерки»), и по населению (54% от общего населения пяти стран), и по экономическим показателям — ее ВВП (ППС), по данным отчета Всемирного банка 2022 г. за 2021 г., составлял 68% от суммарного ВВП (ППС) пяти стран (см. табл. 1.1).

Во всех ПКГ значительную роль играет ислам, при этом в четырех из пяти стран он является преобладающей религией. Единственным исключением является Россия, в которой преобладающей религией является христианство, однако и число мусульман в стране достаточно велико<sup>8</sup>.

Наряду с геостратегическим положением КР фактор «взаимопереплетения» цивилизаций является одним из наиболее

6. Population of the world and countries. <https://countrymeters.info/> (дата обращения: 05.03.2023).

7. GDP per capita, PPP (current international \$) // The World Bank. <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.PP.CD> (дата обращения: 13.03.2023).

8. С 2005 г. РФ является наблюдателем при Организации исламского сотрудничества (ОИС).

значимых для определения того, насколько важен этот регион для России<sup>9</sup>.

Объединяющее начало России, Казахстана, Туркменистана и Азербайджана — это их общее советское прошлое. В результате геополитического переформатирования КР после распада СССР, которое до сих пор не завершено (Жильцов, Тулинов, 2023. С. 130), между странами сохраняются исторические, научные, экологические, образовательные, культурно-гуманитарные связи, взаимодополняемость экономических систем (сложившаяся в советское время из-за естественного стремления к специализации регионов), на территориях государств — участников региона присутствуют диаспоры (например, азербайджанская диаспора в Туркменистане, туркменская диаспора в Азербайджане) (Косов, Литвишко, 2015. С. 115).

## 1.2. Геополитические профили прикаспийских государств

Исследователи по-разному подходят к особенностям политических процессов ПКГ. Геополитическая интерпретация сводит эти процессы к элементам так называемой Большой игры — военно-дипломатической борьбы крупных мировых игроков, действующих исключительно в собственных интересах. В XIX в. это были Россия и Британия (боровшиеся в первую очередь за выход к Индии), в настоящее время — США, КНР, РФ, ЕС («большие игроки»), а также активно развивающиеся региональные державы — Иран, Турция, Индия и Пакистан: все они в той или иной степени борются за контроль над «сердцем Евразийского континента» (и, в первую очередь, над энергоресурсами и транспортными коммуникациями). К элементам «Большой игры» относят и затрагивающий КР мегапроект «Один пояс, один путь», декларируемый китайскими властями в качестве возрождения древнего «Великого шелкового пути», который способен в случае удачной реализации сформировать новый облик как рассматриваемого региона, так и Евразии в целом.

9. Лавров С.В. Каспий — уникальный регион добрососедства // Международная жизнь. 2022. 20 сент.— [https://www.mid.ru/ru/foreign\\_policy/mnogostoronnie-struktury-i-forumy/vzaimodeystvie\\_v\\_regione\\_kaspiyskogo\\_morya/1830355/](https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/mnogostoronnie-struktury-i-forumy/vzaimodeystvie_v_regione_kaspiyskogo_morya/1830355/) (дата обращения: 14.03.2023).

Другая интерпретация связана с более тонким и глубоким анализом процессов, на основе которого делается вывод, что политические процессы в КР не сводятся к совокупности «больших» или «малых» игр, а в значительной степени определяются и международными организациями, и транснациональными корпорациями, и интересами новых ПКГ. Более того, высказывается мнение, что нередко новые государства региона подталкивают участников «Большой игры» к конкуренции друг с другом, тем самым ограничивая их влияние и получая возможность проведения более самостоятельной политики (Магомедов, 2022. С. 350–353).

В **Азербайджане** после распада СССР были проведены экономические реформы, осуществлена перестройка социально-экономической сферы. «Переломным моментом» для экономики страны считается подписание в 1994 г. соглашения о разработке трех нефтегазовых месторождений на КМ с 13 крупнейшими мировыми компаниями (в том числе из России, США и Саудовской Аравии) (Ахундова, 2021. С. 28–29). За подписанием этого контракта последовали и другие международные соглашения в разных отраслях экономики, финансовая система страны стабилизировалась, начался активный рост ВВП (в 2006 г. был зафиксирован максимум годового роста – 36%). Азербайджан является страной с развитой промышленностью, многоотраслевым сельским хозяйством, развитой транспортной сферой. Но экспорт диверсифицирован слабо: нефть и газ составляют более 80% от его общего объема. Роль Азербайджана в энергоснабжении Грузии, Турции и стран Южной Европы в последние годы сильно выросла. Одновременно возросло значение этой страны в геополитических процессах в регионе на стыке Кавказа, Центральной Азии и Ближнего Востока.

**Казахстан** после получения в 1991 г. независимости, так же, как и Азербайджан, испытал «мощный кризисный шок», за которым последовал длительный трансформационный экономический кризис. «Стартовые условия» у нового государства были не слишком хорошими: помимо географической удаленности страны и довольно сурового климата были ограничены финансовые ресурсы, а уровень развития ключевых для Казахстана отраслей был весьма невысок. Однако, вопреки ожиданиям, в целом можно говорить об определенном успехе социально-экономической политики Казахстана,

особенно по сравнению с другими бывшими советскими республиками. К настоящему времени страна стала «политически и экономически самодостаточным государством» (Кувалин и др., 2022. С. 31). Среди причин такого успеха исследователи называют эффективность макроэкономической и инвестиционной политики, а также «предельный» экономический прагматизм (там же. С. 22, 26, 31).

В частности, это проявилось в поддержании тесных экономических связей с Россией и некоторыми другими постсоветскими государствами и одновременном выстраивании новых экономических связей с широким кругом стран. В то же время протесты начала 2022 г., сопровождавшиеся массовыми беспорядками и мародерством, в результате которых в стране было объявлено чрезвычайное положение, показали, что социальные последствия проводимой экономической политики учитывались слабо. Одними из основных причин протестов называют наблюдающееся в Казахстане сильное неравенство в доходах населения, существенные региональные диспропорции, а также очень заметную разницу в доходах между городским и сельским населением (там же. С. 25–26).

**Туркменистан** – одно из немногих государств в мире и единственное государство на территории бывшего СССР со статусом постоянного нейтралитета, признанного мировым сообществом. «Политика позитивного нейтралитета», по мнению некоторых исследователей, в значительной степени сводится к уклонению от вовлечения в глобальную систему международных отношений (Гулиев, 2022. С. 114).

Туркменистан – наиболее закрытое постсоветское государство. Базовыми отраслями экономики страны являются газ и нефтедобыча, связанная с ними транспортная инфраструктура, а также хлопководство. Контроль за ними, как и за внешнеэкономической деятельностью, осуществляет государство, при этом экспорт является по сути монопродуктовым, он ограничивается газом и, в меньшей степени, нефтью.

Основными импортерами газа, а также основными инвесторами для Туркменистана являются Китай и Турция. Уровень социальной защиты населения в стране достаточно высок, однако сырьевой характер экономики приводит к регулярно возникающим проблемам в данной сфере, поскольку бюджетные расходы покрыв-

ваются фактически за счет поступлений от экспорта углеводородов, а мировые цены на газ и нефть нестабильны (Мигранян, 2021. С. 45–46). В части торговой специализации Туркменистан – аналог Азербайджана и Казахстана. Эти страны объединяет также общий интерес к диверсификации торговых и транспортных связей.

С начала 1990-х гг. социально-экономическая политика **Ирана** существенным образом изменилась и стала намного более эффективной, чем это было в послереволюционные годы (особенно в конце 1980-х гг.). Экономика стала рыночно ориентированной, несмотря на то, что идеологическое обоснование сущности экономики в исламском обществе при этом не изменилось. Началась приватизация госсобственности, в страну стал привлекаться иностранный капитал, государство перестало вмешиваться в политику ценообразования. Участие женщин в производственной деятельности и социальной жизни стало постепенно расти. Произошла некоторая либерализация импорта, существенно расширились контакты с зарубежными странами. К началу 2000-х гг. от тех экономических особенностей, которые противоречили общемировым экономическим нормам, в Иране осталась только беспроцентная банковская система. В 2009–2011 гг. в стране была проведена масштабная экономическая либерализация, включающая широкую приватизацию и поддержку мелкого и среднего предпринимательства. При этом и в настоящее время, и, по-видимому, в перспективе именно государство останется в Иране главным регулятором экономического развития (Мамедова, 2014. С. 61, 63–64). Что касается иранской социальной политики, то этот вопрос (особенно в области трудовых отношений, демографических проблем, состояния здравоохранения, просвещения и культуры) до сих пор остается малоизученным (Кулагина, 2014. С. 16).

По словам Президента РФ, российско-иранские отношения носят «действительно глубокий стратегический характер», при этом две страны осуществляют постоянное политическое взаимодействие, консультируются по вопросам безопасности, «работают в таких горячих точках, как Сирия»<sup>10</sup>.

10. Раиси: Иран имеет стратегический взгляд на отношения с Россией // ИРНА. 2022. 29 июн. <https://ru.irna.ir/news/84806847>

Двусторонние отношения других прикаспийских стран, за редким исключением, также являются добрососедскими. Особняком стоят азербайджано-иранские отношения<sup>11</sup>. После прихода к власти в Азербайджане А. Эльчибея (1992–1993 гг.) и усиления протурецкой ориентации нового государства отношения стран заметно ухудшились. После смены власти в 1993 г. двусторонние отношения начали восстанавливаться. Однако после второй карабахской войны в 2021 г. они снова стали ухудшаться по причине проводимой Азербайджаном политики пантюркизма и из-за активизации его военно-технического сотрудничества с Израилем.

### 1.3. Этапы и институты сотрудничества

В первой половине 1990-х гг. экономические и гуманитарные связи между новыми ПКГ довольно быстро деградировали, связанность хозяйственных элементов нарушилась (Дружинин, Исмаилов, Гонтарь, 2021. С. 26). Бывшие советские республики в этот период находились в процессе построения своей государственности, определяли собственные национальные интересы, искали политические и экономические пути их достижения (Косов, Литвишко, 2015. С. 115). Особенности данного периода стало существенное усиление роли Ирана как геополитической силы, а также появление в регионе принципиально новых «игроков» – как региональных (в первую очередь Турции), так и глобальных (США, ЕС, КНР).

С середины 2010-х гг. наблюдается рост интереса России к КР в связи с необходимостью создания новых коридоров межстранового экономического взаимодействия в условиях усиливающегося давления со стороны «большого Запада». Продолжала возрастать и роль Ирана (как и некоторых других азиатских стран – в первую очередь Китая, а также Индии и Турции), в то время как многие страны Запада постепенно утрачивали свое доминирующее значение, которое было для них характерно в течение последних пятисот лет. В условиях начавшейся полицентричности наметился процесс «перформативного формирования палитры международных отношений» в целях

11. Последовавшие в начале XIX в. русско-персидские войны привели в 1828 г. к тому, что азербайджанский народ остался по обе стороны русско-персидской границы.

нахождения новых условий для взаимовыгодного сотрудничества (Дружинин, Исмаилов, Гонтарь, 2021. С. 25–27). В этой связи стало возрастать значение КР как перекрестка трансматериковых транспортных коридоров.

Одним из следствий такого «переформатирования» стала необходимость создания постоянно действующего механизма, способного обеспечить взаимовыгодное сотрудничество ПКГ. Стало очевидно, что оживление имеющихся и создание новых внутренних и внешних каспийских связей в рамках такого механизма, сближение России и Ирана, а также реинтеграция бывших республик СССР смогут сыграть существенную роль в противостоянии тем вызовам в политике, экономике, экологии и безопасности, которые стоят на повестке дня в этих странах (там же. С. 26).

Основным противоречием КР продолжает оставаться то, что его развитие происходит под воздействием двух силовых векторов, одним из которых является политика государств – участников региона, другим – политика мировых держав. В первом случае политика направлена на удовлетворение национальных интересов, развитие трансграничного сотрудничества и сближение позиций со своими соседями по стратегическим вопросам, во втором – на удовлетворение глобальных энергетических и логистических интересов, слабо совпадающих с интересами национальными (Косов, Литвишко, 2015. С. 111). Можно сказать, что КР, став после распада СССР «регионом острой международной конкуренции и дипломатического маневрирования», в значительной степени таковым и продолжает оставаться (Магомедов, 2022. С. 352).

Однако ПКГ имеют довольно много общего для полноценного и взаимовыгодного сотрудничества. Это и природно-географические особенности КМ и его окрестностей, и геополитическая необходимость эффективного управления региональными конфликтами, и потребность всех ПКГ в существенно более глубоком развитии торгово-транспортных коммуникаций. По мнению Президента России В.В. Путина, основными направлениями, по которым должны развиваться связи между странами «каспийской пятерки», являются политика, сфера безопасности, экономика, а также природоохранная и гуманитарная области<sup>12</sup>.

12. Шестой Каспийский саммит // Официальный сайт Президента России kremlin.ru. 2022. 29 июн.

Процесс развития регионального сотрудничества в КР в постсоветское время можно разделить на пять основных периодов (табл. 1.2).

Таблица 1.2. Периодизация прикаспийского сотрудничества после 1991 г.

Периоды	Основные характеристики периодов
I. 1991 – первая половина 1990-х гг. <i>Период минимизации сотрудничества и геополитических противоречий</i>	Минимизация регионального сотрудничества, игнорирование необходимости такого сотрудничества. Три новых независимых ПКГ ищут партнеров из внерегиональных «игроков», на первое место ими ставится укрепление своей независимости от России. Подписание «Контракта века»
II. Середина 1990-х – начало 2000-х гг. <i>Борьба проектов на Каспии</i>	Противостояние «Россия – Запад» становится более заметным. Строительство нефте- и газопроводов, минуя Россию. Россия достигает соглашения с Казахстаном о разделе шельфа. Строительство нефтепровода Тенгиз – Новороссийск. Принятие Каспийской экологической программы
III. Начало – конец 2000-х гг. <i>Выработка ПКГ механизмов взаимодействия, «зарождение» КР</i>	Строительство нефте- и газопровода из Азербайджана в Турцию. Осознание ПКГ необходимости регионального сотрудничества. Активизация экологического взаимодействия. Активизация межгосударственных контактов на высшем уровне, выработка механизмов взаимодействия
IV. Конец 2000-х – 2018 гг. <i>Стратегическое сближение прикаспийских государств</i>	Сближение позиций ПКГ по большинству стратегических вопросов. Активизация участия Ирана в проектах регионального сотрудничества. Подписание в августе 2018 г. ПКГ Конвенции о правовом статусе Каспийского моря*. Ратификация этой Конвенции всеми участниками, кроме Ирана (по состоянию на середину 2023 г.). Каспийские саммиты и Каспийские экономические форумы. Начало формирования Каспийского трансграничного региона
V. 2018 г. – по настоящее время <i>Активизация регионального транспортного сотрудничества. Ускорение формирования КР</i>	В условиях санкций против России и Ирана расширение транспортной инфраструктуры и логистики в рамках МТК «Запад – Восток» и «Север – Юг». Создание совместных транспортно-логистических компаний. Возрождение идеи создания Организации каспийского экономического сотрудничества.

\* Как поделить море // ТАСС. 2019. 1 окт. <https://tass.ru/politika/6949435> (дата обращения: 16.02.2023). Составлено по: (Косов, Литвишко, 2015. С. 115–116) с уточнением и обновлением данных с учетом современной ситуации.

Важным фактором, способствующим сотрудничеству, является схожесть позиций России и Ирана – двух наиболее влиятельных государств-участников, по большинству пунктов, имеющих отношение к КР. Обе страны считают, что новый мировой порядок должен строиться на многополярной основе, влияние внерегиональных государств в этом регионе должно быть минимально (Гулиев, 2022. С. 114).

<http://www.kremlin.ru/events/president/news/68779>

Важнейшую роль в таком пятистороннем сотрудничестве играют Каспийские саммиты – встречи глав пяти прикаспийских государств. Первая такая встреча состоялась в Ашхабаде в 2002 г., затем прошли саммиты в Тегеране (2007), Баку (2010), Астрахани (2014) и Актау (2018). Шестой каспийский саммит прошел в Ашхабаде в июне 2022 г., на нем были подтверждены принципы, которыми должны руководствоваться ПКГ при осуществлении своей деятельности на Каспии. Среди них: разумная достаточность военного строительства; отсутствие на Каспии вооруженных сил третьих стран; осуществление плавания по морю исключительно судами под флагами прибрежных государств<sup>13</sup>.

Важным инструментом сотрудничества в области укрепления прикаспийских торгово-экономических и научно-технических связей стал и Каспийский экономический форум (КЭФ). Впервые он состоялся в 2019 г. в Туркменбаши. Второй КЭФ прошел в Москве в октябре 2022 г. Выступивший на нем премьер-министр РФ М.В. Мишустин назвал КР формирующимся центром развития и отметил его стратегическую роль, обусловленную как его расположением в центре Евразии, так и его потенциалом в качестве крупнейшего евразийского транспортно-энергетического узла в будущем. Также он заявил, что в условиях беспрецедентных антироссийских санкций, которые, очевидно, будут носить долгосрочный характер, а своим числом превзойдут «все, что когда-либо вводилось в отношении любого другого государства», необходимо формировать новые производственные цепочки, переходить на расчеты в национальных валютах и развивать инфраструктуру финансового рынка, которая не будет зависеть от недружественных стран. На втором КЭФ были затронуты и гуманитарные аспекты сотрудничества «каспийской пятерки», в частности, было заявлено о необходимости перехода от двусторонних культурных связей к пятисторонним и разработки соответствующих ему пятисторонних документов.

Было также отмечено, что все ПКГ стремятся сохранить свои традиции, свою историю и национальную идентичность. КР в силу своего географического положения обладает уникальным транзит-

13. Коммюнике Шестого Каспийского саммита // Официальный сайт Президента России kremlin.ru. 2022. 29 июня. <http://www.kremlin.ru/supplement/5820>

ным потенциалом, однако для его полноценной реализации требуется существенно улучшить *внутреннюю и внешнюю связанность региона*. Реализация такого стратегического проекта, как МТК «Север – Юг», представляет собой важную составляющую ускоряющегося формирования многополярного мира («глобального процесса ухода от однополярности»), что подразумевает реальное укрепление суверенитета всех государств, в том числе и в вопросах экономики<sup>14</sup>.

Роль «каспийской пятерки» возрастает в контексте реализации новой масштабной идеи, выдвинутой Россией, – Большого Евразийского партнерства, которое, по замыслу, должно стать пространством евразийской континентальной стабильности и взаимовыгодного торгово-экономического сотрудничества для региональных организаций<sup>15</sup>. Для этого требуется, чтобы процесс был постепенно институционализирован. Вопрос институционализации впервые поднимался в 1992 г., когда в Тегеране представители всех ПКГ обсудили предложение Ирана создать Организацию каспийского экономического сотрудничества (ОКЭС). Предполагалось, что в рамках ОКЭС будут функционировать межгосударственная нефтяная компания, межгосударственный банк экономического сотрудничества, Каспийский банк развития, ряд научных центров по исследованию экономических, политических, экологических и других вопросов, имеющих отношение к КР. Эти инициативы, однако, не были реализованы (в первую очередь из-за неурегулированности правового статуса КМ). Сегодня этот вопрос вновь находится в поле зрения глав ПКГ.

14. Журавлев К. Указ. соч.

15. Второй Каспийский экономический форум // Официальный сайт Правительства России government.ru. 2022. 6 окт. <http://government.ru/news/46720/>

## НЕФТЕГАЗОВЫЙ ФАКТОР РАЗМЕЖЕВАНИЯ И СОТРУДНИЧЕСТВА НА КАСПИИ

### 2.1. Сложный путь согласования национальных интересов в вопросах делимитации

В условиях ожидания нефтяного «бума» экономическая и геополитическая проблематика региона во многом сводилась к вопросам делимитации КМ. Изначально существовало два подхода к этой проблеме. Первый базировался на представлении о КМ как «закрытом море», находящемся в общем пользовании прибрежных государств. Он предполагал разработку механизмов коллективного использования ресурсов моря и применение принципа консенсуса при осуществлении крупных проектов их эксплуатации. На этих принципах были построены советско-иранские соглашения по КМ.

Второй подход предполагал разделение дна, водной толщи и поверхности моря на национальные секторы, находящиеся в суверенном пользовании ПКГ. Это освобождало государства от учета интереса соседей по КМ и позволяло, в представлении государств-сторонников, быстро, без излишних формальностей использовать ресурсы своего сектора.

Последовательным сторонником первого подхода был Иран, который выступал за сохранение Каспия в общем пользовании по принципу кондоминиума. Позиция России на первых порах была близка к иранской точке зрения (Жильцов, 2017. С. 60–64).

Богатые углеводородами Азербайджан, Казахстан и Туркменистан были за реализацию второго подхода. Эти государства рас-

считывали расширить с помощью западных технологий и капиталов добычу и экспорт углеводородов и тем самым создать материальную основу рыночной трансформации национальных экономик, широко включенных в процессы глобализации. Это желание усиливал тот факт, что в первой половине 1990-х гг. из-за разрушения межреспубликанских связей наблюдался серьезный спад в нефтегазовой отрасли новых ПКГ (см. табл. 2.1 и 2.2).

Расхождение интересов стран КР по вопросам делимитации было обусловлено как факторами формирования государственности у ННГ и укрепления национальной экономики, так и неодинаковыми внешнеполитическими приоритетами и разным видением способов обеспечения национальной безопасности. Определенное влияние на позиции ПКГ оказывали и оказывают интересы третьих стран. В частности, подходы Азербайджана, Казахстана и Туркменистана отражали интересы стран – потребителей нефти и газа, которые стремятся диверсифицировать источники поставок углеводородов для своих экономик, и крупных зарубежных нефтегазовых компаний.

В интересах России были сохранение своих позиций на европейском энергетическом рынке и контроль через налаживание сотрудничества в рамках СНГ и в двустороннем формате за использованием энергоресурсов ННГ (Боровский, 2008. С. 41–51). Иран же, находясь под западными санкциями, стремился ограничить влияние Запада в КР. Россия и Иран не поддерживали проекты строительства подводных нефте- и газопроводов по дну КМ между Казахстаном и Азербайджаном и Туркменистаном и Азербайджаном.

Но при этом все стороны были солидарны в том, что освоение месторождений нефти и газа на шельфе моря и прилегающих участках суши, транспортное использование акватории моря и его берегов, а также эксплуатация биоресурсов КМ были бы невозможны без международно признанного разделения его вод и дна.

Драйвером начавшихся активных геополитических процессов на Каспии стал «контракт века» о совместной разработке трех нефтяных месторождений «Азери», «Чираг», «Гюнешли» в азербайджанском секторе КМ между 13 крупными нефтяными компаниями, представляющими 8 государств мира. Контракт, подписанный 20 сентября 1994 г. в Баку (вскоре после заключения переми-

рия между Азербайджаном и Арменией и возникшего понимания невозможности реализации проекта Экономического союза в рамках СНГ), вошел в список наиболее масштабных соглашений как по количеству углеводородных запасов, так и по общему объему предполагаемых инвестиций.

Поспешность подписания «контракта века» объяснялась совпадением интересов Азербайджана, который стремился освободиться от энергетической зависимости от России, и западных стран, нацеленных на установление контроля над этим перспективным нефтегазодобывающим районом, который мог стать альтернативным источником энергоснабжения ЕС. Прогнозные оценки запасов минерального топлива свидетельствовали о том, что они близки к запасам стран Персидского залива<sup>1</sup>.

Тем не менее в октябре 1996 г. был создан постоянный переговорный механизм на уровне заместителей министров иностранных дел ПКГ для разработки вышеупомянутой Конвенции путем постепенного согласования позиций сторон.

В 1997 г. было подписано Соглашение между Казахстаном и международным консорциумом крупных нефтегазовых компаний о разделе продукции по Северному Каспию, включающему в себя пять месторождений: Кашаган, Каламкас-море, Кайран, Актоты и Юго-Западный Кашаган.

Для реализации этого проекта в июле 1998 г. между Казахстаном и Россией было подписано Соглашение о разграничении дна северной части КМ. Сторонами были установлены географические координаты прохождения модифицированной срединной линии разграничения дна Каспия. Расположенные на этой линии три углеводородных месторождения — «Курмангазы», «Центральное», «Хвалынское» — было намечено осваивать на паритетной основе<sup>2</sup>. Достижению этого соглашения способствовало участие обеих стран в ТС, который в 2001 г. был преобразован в ЕАЭС.

1. Однако эти оценки, как показал ход освоения каспийских месторождений, оказались завышены, а условия добычи заметно сложнее.
2. Согласно подписанному в 2003 г. протоколу между Россией и Казахстаном о совместной разработке пограничных месторождений, ЛУКОЙЛ создал с КазМунайГазом совместное предприятие «Каспийская нефтегазовая компания».

В 2002 г. были подписаны соглашения РФ с Азербайджаном и Казахстана с Азербайджаном о разграничении сопредельных участков дна КМ, а в мае 2003 г. — трехстороннее соглашение между Азербайджаном, Казахстаном и Россией о точке стыка линий разграничения сопредельных участков дна КМ. Соглашение охватило 64% дна КМ, в которых 27% пришлось на Казахстан, 19% — на РФ и 18% — на Азербайджан. Тем самым была создана правовая база освоения нефтегазовых ресурсов северной части КМ (Жильцов, 2017).

Более сложной оказалась делимитация дна между Азербайджаном и Туркменистаном. Разногласия между странами возникли из-за трех богатых нефтью участков на пограничном шельфе: «Хазар» или «Омар» (по-азербайджански «Азери»), «Осман» («Чираг») и «Сердар» («Кяпаз»)<sup>3</sup>.

Еще одной причиной, которая тормозила принятие Конвенции, была позиция Ирана. Поскольку эта страна в своей части моря не имеет существенных запасов углеводородов, она стояла за сохранение принципа «общего моря» или раздел дна Каспия на пять равных 20%-ных секторов. Со временем позиция Ирана менялась, и в 2018 г. (в условиях ужесточения американских санкций) он поддержал проект Конвенции. Ее принятие облегчило поиск разрешения азербайджано-туркменского конфликта. В 2020 г. стороны пришли к согласию, используя российско-казахстанский опыт совместного использования месторождения, разделенного границей.

## 2.2. Динамика добычи и энергопроекты

Переговоры по разграничению способствовали быстрому росту нефтедобычи рассматриваемых стран в 2000-е гг. (табл. 2.1).

С ростом добычи нефти тесно связана деятельность по созданию трубопроводов, выводящих добытые углеводороды на внешние рынки (см. рис. 1.1). Первым проектом по времени его иницииро-

3. В своих доводах Азербайджан опирался на советское наследие, поскольку месторождения разрабатывались азербайджанскими нефтяниками. Туркменистан же апеллировал к мировой практике определения принадлежности по местоположению, поскольку упомянутые месторождения ближе к туркменскому берегу.

Таблица 2.1. Добыча нефти и газового конденсата в Азербайджане, Казахстане и Туркменистане (млн т)

Годы	Азербайджан	Казахстан	Туркменистан	Всего
1991	11,7	26,6	5,4	43,7
1995	9,2	20,5	4,5	34,2
2000	14,0	35,3	7,2	56,5
2005	22,2	61,5	9,5	93,2
2010	50,8	79,7	10,7	141,2
2015	41,7	79,5	13,2	134,4
2020	35,0	85,7	10,4	131,1
2021	34,6	85,9	12,0	132,5
2022	32,6	84,2	11,8	128,6

Источники: Содружество Независимых Государств. 1991–2015. 25 лет. Статистический сборник. М.: МГСК СНГ, 2016. С. 127; данные Национальных статкомитетов.

вания стал нефтепровод «Тензиз – Астрахань – Новороссийск». Для его сооружения и эксплуатации в 1992 г. был учрежден Каспийский трубопроводный консорциум (КТК). Изначально его учредили Казахстан и Оман. Вскоре к нему присоединилась Россия, а в 1996 г. число участников КТК выросло до 8 государственных и частных компаний. Начало строительства относится к 1999 г., а прокачка нефти – к 2001 г. В 2004 г. была достигнута проектная мощность в 28 млн т нефти в год. В 2010 г. она была расширена до 35 млн т, а в 2016 г. – до 76 млн т. Около 90% загрузки нефтепровода составляет казахстанская нефть, а остальная часть приходится на российскую компанию «ЛУКОЙЛ», работающую в КР.

Ранее, в 1996 г., нефтепровод «Баку – Грозный – Новороссийск», построенный в 1980-е гг., был переведен в реверсный режим, и через него пошла экспортная нефть из Азербайджана<sup>4</sup>. Однако пропускная способность этого нефтепровода была недостаточна для быстрорастущей нефтедобычи. Кроме того его использование в 1996–1999 гг. затруднялось нестабильной ситуацией на Северном Кавказе.

4. Этому предшествовало заключение Договора о транзите азербайджанской нефти по нефтепроводам РФ. Однако азербайджанская сторона по разным причинам в полной мере не выполняла нормы данного договора.

В апреле 1996 г. в рамках ТАСИС была создана группа экспертов для изучения возможностей транспортировки энергоресурсов и определения альтернативных маршрутов их экспорта на западные рынки. В том же году было принято решение о строительстве нефтепровода «Баку – Супса», и в 1999 г. он был запущен. Таким образом, был создан вариант вывоза нефти на внешние рынки, альтернативный российскому. Вместе с украинским нефтепроводом «Одесса – Броды» он должен был стать маршрутом прокачки нефти в Европу в обход России, именуемым «Евразийский нефтетранспортный коридор» (Боровский, 2008. С. 86–91).

Пропускная способность этого нефтепровода в 6 млн т была недостаточна для вывоза на внешние рынки растущих объемов азербайджанской нефти и нефти других ПКГ. Тем не менее, запуск вышеупомянутых нефтепроводов позволил существенно нарастить добычу нефти в рассматриваемых странах в период 2000–2005 гг. (табл. 2.1).

Важным событием 2000-х гг. стало строительство нефтепровода «Баку – Тбилиси – Эрзерум – Джейхан». Декларация о таком намерении была подписана в конце 1998 г., строительство началось в апреле 2003 г., а в июле 2006 г. трубопровод был открыт. Его первоначальная пропускная способность равнялась 25 млн т. К настоящему времени она расширена до 50 млн т. Владелец нефтепровода является международный консорциум, в котором участвуют 10 нефтяных компаний разных стран. По трубе направляется более 80% нефтяного экспорта Азербайджана<sup>5</sup>. С 2010 г. его использует для выхода на внешние рынки Туркменистан. Казахстан его использовал с 2008 г., но по мере наращивания производства азербайджанской нефти и экспорта, а также расширения мощности КТК, эти возможности сокращались.

Создание данного нефтепровода позволило резко сократить экспорт азербайджанской нефти по нефтепроводам «Баку – Новороссийск» и «Баку – Супса», которые стали играть роль резервных маршрутов. Геополитический смысл данного нефтепровода для стран Запада заключался в том, чтобы потоки каспийской

5. Азербайджан намерен в 2023 г. увеличить экспорт нефти по нефтепроводу Баку – Тбилиси – Джейхан. 24.10.2022. [https://moscow-baku.ru/news/economy/azerbaydzhan\\_nameren\\_v\\_2023g\\_uvelichit\\_eksport\\_nefti\\_po\\_truboprovodu\\_baku\\_tbilisi\\_dzheykhan/](https://moscow-baku.ru/news/economy/azerbaydzhan_nameren_v_2023g_uvelichit_eksport_nefti_po_truboprovodu_baku_tbilisi_dzheykhan/)

нефти были независимы от трубопроводной сети РФ. Кроме того, данный нефтепровод позволил снизить экспортные риски для Азербайджана, связанные с возможным ограничением прохода танкеров через проливы Босфор и Дарданеллы. Его запуск перечеркнул надежды Украины на создание «Евразийского нефтетранспортного коридора».

Среди нефтепроводов, по которым экспортируется нефть, добываемая на Каспии, следует упомянуть также «Узень – Атырау – Самара», построенный в 1970 г. В июне 2002 г. было подписано соглашение между Правительствами РК и РФ о транзите нефти. Данным документом предусматривается возможность гарантированного транзита казахстанской нефти по системам нефтепроводов «Транснефти» в объемах не менее 15 млн т в год по направлению «Атырау – Самара» и не менее 2,5 млн т в год по трубопроводу «Махачкала – Новороссийск» (Байсалбекова, Бурнасов, 2019. С. 42–47). Это соглашение открыло доступ к российской системе нефтепроводов в части экспорта казахстанской нефти по нефтепроводу «Дружба» и через балтийские и черноморские порты России.

Во второй половине 2000-х гг. были построен нефтепровод «Кенкияк – Кумколь», открывший возможность экспорта каспийской нефти Казахстана в Китай (Кузьмина, 2013. С. 69–88).

Введенные в строй нефтепроводы позволили существенно нарастить в 2005–2010 гг. экспорт нефти из Азербайджана и Казахстана. Но данное наращивание столкнулось с геологическими и экономическими сложностями увеличения добычи. Достигнув в 2010 г. максимального значения, она далее снизилась, в основном за счет Азербайджана (табл. 2.1).

Иная динамика наблюдается в добыче природного газа: минимум пришелся на 2000 г., отражая как развитие экономики, так и сложности формирования газовых систем ПКГ и их взаимодействие. Вплоть до настоящего времени наблюдается устойчивый рост добычи газа, который в последние три года обеспечивает Азербайджан (табл. 2.2).

Газопроводы, соединяющие страны СНГ, были построены в советское время. Среди них по пропускной способности в 80 млрд куб. м выделяется газопровод «ЦА – Центр», связующий Туркменистан и центральные районы России. Большие перепады

Таблица 2.2. Добыча природного газа в Азербайджане, Казахстане и Туркменистане (млрд куб. м)

Годы	Азербайджан	Казахстан	Туркменистан	Всего
1991	8,6	7,9	84,3	100,8
1995	6,6	5,9	32,3	44,8
2000	5,6	11,5	13,3	30,4
2005	5,7	25,0	47,2	77,9
2010	16,7	37,4	63,0	117,1
2015	19,7	45,5	72,4	137,6
2020	34,6	55,1	68,0	157,7
2021	43,9	53,8	79,3	177,0
2022	46,7	53,3	80,1	180,1

Источники: Содружество Независимых Государств. 1991–2015. 25 лет. Статистический сборник. М.: МГСК СНГ, 2016. С. 131; данные национальных статкомитетов.

добычи газа в Туркменистане были обусловлены противоречивыми отношениями с Россией, обусловленными борьбой за место на газовом рынке СНГ и Европы.

В связи с нестабильностью газовых отношений с Россией Туркменистан первым из ПКГ озаботился диверсификацией газопроводной сети с точки зрения прямого или транзитного сообщения в обход РФ, которая в 1990–2000-е гг. прилагала максимальные усилия по сохранению своего монопольного положения на газовом рынке и рынке трубопроводных услуг для стран – экспортеров природного газа. Первый проект строительства газопроводных сетей вне контроля России был реализован Туркменистаном и Ираном. В 1997 г. был пущен газопровод «Корпедже – Курт – Куи» протяженностью 200 км, мощностью 14 млрд куб. м. В начале 2010 г. был открыт второй газопровод в Иран, соединивший Довлетабад с иранским Хангираном, протяженностью 182 км и мощностью 12 млрд куб. м. Новые газопроводы обеспечили Туркменистану доступ к газовому рынку Ирана и через него – к рынкам Армении, Азербайджана, Грузии и Турции<sup>6</sup>. Для Ирана новые газопроводы позволили покрыть дешевым газом потребности энергодефицитных

6. Этому способствовало строительство газопроводов между Ираном и Турцией (Тебриз – Анкара, пущен в 2001 г., пропускная способность – 14 млрд куб. м в год) и Ираном и Арменией (Тебриз – Мегри, пущен в 2006 г., пропускная способность – 2,5 млрд куб. м).

регионов своего севера и заработать на транзите туркменского газа. Созданные мощности, однако, использовались крайне неравномерно, отражая сложности туркмено-иранских отношений, которые в период 2017–2021 гг. привели к остановке поставок туркменского газа.

Самый мощный поток туркменского газа идет в Китай. За 2006–2013 гг. построены три нитки газопровода, связывающие наиболее крупные месторождения в восточной части страны с китайскими потребителями, общей пропускной способностью в 55 млрд куб. м в год. Параллельно идущие газопроводы проходят через Узбекистан и Казахстан, которые также закачивают в них свой газ, экспортируемый в Китай.

Если у Туркменистана строительство новых газопроводов было связано с переориентацией газовых потоков с рынка России на другие рынки, то в случае Азербайджана рост добычи изначально имел западную ориентацию: Грузия, Турция, Европа. Добыча газа на азербайджанской части каспийского шельфа, прежде всего, на месторождении Шах-Дениз, росла весьма динамично (табл. 2.2). В 2007 г. Азербайджан прекратил закупки российского газа<sup>7</sup> и с того же года начал экспорт газа в Турцию. К этому времени был построен газопровод «Баку – Тбилиси – Эрзерум»<sup>8</sup> консорциумом из 6 крупных компаний, пропускной способностью 25 млрд куб. м в год. К настоящему времени этот газопровод вместе с Трансанатолийским газопроводом (TANAP), открытым в 2018 г., образовали «Южный газовый коридор», который обеспечивает экспорт азербайджанского газа в страны Южной Европы.

Таким образом, работа над Конвенцией сочеталась с бурным ростом добычи нефти и газа и созданием соответствующей инфраструктуры. Она была принята в ситуации, когда уровень добычи нефти достиг максимума, а добычи газа приближался к нему, и была создана сеть экспортных трубопроводов. Правила прокладки газопроводов по дну Каспия в Конвенции предусматривают согласие только соседних стран, а не всех ПКГ. Однако идея прокладки по дну КМ «Транскаспийского газопровода» между Азербайджаном

7. Следует отметить, что в период 2010–2014 гг. Азербайджан поставлял газ в Россию, но в 2017–2018 гг. уже Газпром поставлял его в Азербайджан, используя газопровод Газимагомед – Моздок.
8. Азербайджано-грузинский участок этого международного газопровода именуется как «Южно-Кавказская трубопроводная магистраль».

и Туркменистаном, которая активно обсуждалась с конца 1990-х гг., как часть газопровода «Nabucco», пока далека от реализации.

Благодаря созданной в южной части КР сети газопроводов стало возможным широкое использование своповых схем во взаимной торговле газом. Так, в конце 2021 г. Азербайджан, Иран и Туркменистан подписали контракт, согласно которому Туркменистан поставляет газ в Иран, а он такой же объем поставляет в Нахичеванскую республику и азербайджанскую Астару<sup>9</sup>. С 2021 по 2023 гг. между Азербайджаном и Россией действует соглашение о сезонном обмене газом.

Антироссийские санкции последних лет заметно улучшили геэкономические позиции Азербайджана относительно европейского рынка углеводородов. Согласно подписанному в июле 2022 г. Меморандуму о стратегическом партнерстве в энергетической сфере между Азербайджаном и ЕС, экспорт азербайджанского газа в Европу в течение 5 лет увеличится в два раза и достигнет 20 млрд куб. м.

Из-за возросших геополитических рисков транспортировки нефти по нефтепроводам, идущим через Россию, Казахстан стремится возобновить ее поставки в Европу по нефтепроводу «Баку – Тбилиси – Джейхан», тем более, что ее добыча в Азербайджане постепенно падает. Первое соглашение по этому поводу уже подписано.

Помимо санкций, важным фактором для сотрудничества ПКГ стал уход западных компаний из каспийских проектов в связи с понижением доходности нефтедобычи, колебанием уровня воды в море и энергетическим переходом. Вследствие этого освободившиеся ниши стремятся занять российские компании<sup>10</sup>. Сотрудничеству ПКГ в нефтегазовой сфере способствуют участие Казахстана, РФ и Ирана в ЕАЭС, активизация взаимодействия ЕАЭС с Азербайджаном и Туркменистаном. В этой связи для поддержки и страховки данных проектов с точки зрения исполнения экспортных контрактов, может быть полезно газовое партнерство

9. Объем этих взаимопоставок составляет до 2 млрд куб. м в год.
10. Бутырина Н. О планах «большого» брата и других интересах в казахстанском и азербайджанском секторах Каспия // Каспийский вестник. <http://casp-geo.ru/o-planah-bolshogo-brata-i-drugih-interesah-v-kazahstanskom-i-azerbajdzhanskom-sektorah-kaspiya/>

в составе РФ – Казахстан – Узбекистан, переговоры о создании которого сейчас ведутся.

Важна также роль ШОС в нефтегазовом сотрудничестве ПКГ. В этой связи весьма интересны проекты, которые ожидают данные страны в недалеком будущем. Речь идет о прокладке четвертой нитки газопровода «Туркменистан – Китай», который пройдет через Узбекистан, Таджикистан и Кыргызстан, строительстве газопровода «Туркменистан – Афганистан – Пакистан – Индия» (ТАПИ), создании турецкого газового хаба для обеспечения газом Европы и иранского хаба с участием Катара, России и Туркменистана для снабжения газом Индии, Пакистана и стран Ближнего Востока.

Таким образом, в международной энергомиссии ПКГ намечалось усиление взаимного сотрудничества, которое укрепит тренд на формирование КР и одновременно расширит возможности энергетического партнерства в рамках ЕАЭС, СНГ, ШОС и других региональных объединений.

### ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ ПЛАТФОРМА СОТРУДНИЧЕСТВА ПРИКАСПИЙСКИХ ГОСУДАРСТВ

С ростом добычи нефти и газа обострились экологические проблемы КМ, которое стало естественным накопителем загрязнений разного происхождения. К нежелательным изменениям природной среды, связанным с разработкой углеводородов, добавляются сточные воды коммунального и промышленного происхождения, засорение, приносимые впадающими в море реками.

Увеличившаяся добыча нефти и газа, реализация шельфовых проектов привели к угрозам исчезновения многих каспийских видов эндемиков. «По данным океанологов, за последние 50 лет морская популяция КМ в целом уменьшилась почти на 50%, а популяции глубоководных рыб – на 72%»<sup>1</sup>. Помимо промышленного и коммунального загрязнения, серьезный ущерб экологии Каспия, как справедливо отмечают эксперты, наносит интенсивный вылов рыбы. «Исчезновение СССР с политической карты мира повлекло за собой разрушение налаженной системы защиты и воспроизводства ценных рыбных пород, что обусловило резкую деградацию каспийского биоразнообразия» (Рожков, 2022. С. 127). Возведение большого числа гидроузлов в интересах сельского хозяйства на реках, впадающих в Каспий, также привело к обеднению фауны и сокращению ареалов обитания морских животных и рыб (Металлов, Гераскин, Аксенов, Левина, 2016. С. 89).

1. Тасмагамбетова А. Если не спасти уникальный эндемик Каспия сегодня, завтра будет уже поздно. <https://www.vokrugsveta.ru/articles/esli-ne-spasti-unikalnyi-endemik-kaspiya-segodnya-zavtra-budet-uzhe-pozdno-id864314/>

Загрязнения разного происхождения отражаются на здоровье не только морских обитателей, но и местного населения. В прибрежных районах ПКГ проживает около 15 млн чел., нормальная жизнедеятельность которых зависит от состояния водоема и территории. Безопасность окружающей среды становится не только экологической проблемой, но и обязательным условием снижения рисков для здоровья населения.

Нарушение экологического баланса фауны и фитопланктона происходит и в связи со снижением уровня воды в КМ. По оценкам российских ученых, это не должно привести к полному высыханию моря<sup>2</sup>, чего опасаются немецкие исследователи, но все же риски разрушения морской экосистемы в связи с сокращением водной поверхности очень велики.

С одной стороны, наличие запасов нефти, возможности рыболовства и добычи морепродуктов, судоходство и рекреационные ресурсы выгодны для развития экономик ПКГ. Доходы от экспорта нефти, газа и нефтепродуктов вносят весьма существенный вклад в ВВП стран. Но, с другой стороны, неконтролируемое освоение морских ресурсов Каспия увеличивает риски существования самого моря.

Таким образом, хрупкая экосистема КР оказывается в уязвимом положении, и в решении этой проблемы в равной степени заинтересованы все страны «каспийской пятерки». Причем применительно к экологии сотрудничество осуществляется не только на уровне государств, но и на пространстве КР в узком его понимании.

Регулирование экологических вопросов между двумя государствами – СССР и Ираном – до 90-х гг. XX в. сменилось поиском новых форматов взаимодействия после появления новых ПКГ.

Иран, не добывающий углеводороды на Каспии, предпринял в этом отношении первую официальную инициативу в 1992 г., предложив создать региональную организацию ПКГ для защиты окружающей среды (*Blum*, 2002. Рр. 161–190). Но из-за продолжающейся добычи и отсутствия необходимых финансов, новых технологий и институциональных механизмов, необходимых для решения

2. Через сколько лет высохнет Каспийское море. Актуальное интервью «Москва – Баку». Портал «Москва – Баку» 10.06.2022. <https://www.ocean.ru/index.php/novosti-left/smi-o-deyatelnosti-instituta/item/2517-cherез-skolko-let-vysokhnet-kaspijskoe-more-aktualnoe-intervyu-moskva-baku>

экологических проблем, инициатива сотрудничества не выходила за рамки обсуждения до 1994 г., когда была принята «Алматинская декларация». В ней ПКГ выразили готовность к конструктивному сотрудничеству по вопросам охраны окружающей среды и обратились за финансовой и технической помощью к международному сообществу<sup>3</sup>.

В 1998 г. при участии ЕС и Глобального экологического фонда (ГЭФ) была разработана Каспийская экологическая программа. Она была призвана обеспечить экологическую защиту КМ, создать благоприятные условия жизни прибрежного населения. В соответствии с ней осуществлялась работа по различным природоохранным направлениям, вырабатывались транснациональные планы действий по борьбе с экологическими угрозами в КР.

Но в 1990-е гг. ввиду внутренних национальных проблем, трансформации экономики ПКГ не имели финансовые возможности и даже желание заниматься экологией региона. На первый план для стран тогда вышли проблемы экономического характера. Решали их с помощью увеличения добычи нефти, привлекая ресурсы иностранных компаний.

В начале 2000-х гг. страны пришли к пониманию, что только коллективно можно справиться с проблемами загрязнения моря и восстановления биологических ресурсов, бороться с нелегальным промыслом в каспийской акватории. Первым юридическим соглашением, подписанным всеми пятью странами, стала принятая в 2003 г. «Тегеранская конвенция» (ТК – рамочный документ по защите морской среды КМ), которая вступила в силу в 2006 г. Данная конвенция опиралась на идеи, заложенные в Каспийской Экологической Программе (КЭП). В ней излагаются общие требования по экологической защите, сохранению, восстановлению и охране морской среды, предусматриваются институциональные механизмы ее реализации. В Тегеранской конвенции содержатся положения об устойчивом и рациональном использовании биологических ресурсов КМ, по оценке воздействия на окружающую

3. Global Environment Facility. 1998. Addressing Transboundary Environmental Issues in the Caspian Environment Programme. Project Brief. Washington: Global Environment Facility. <https://www.thegef.org/project/addressing-transboundary-environmental-issues-caspian-environment-programme-phase-i>. p. 16.

среду и мониторингу окружающей среды, научным исследованиям и разработкам. В дополнение к общим обязательствам по ТК прибрежные страны должны предпринимать все необходимые меры для достижения этих целей самостоятельно или совместно и сотрудничать с международными организациями. Помимо коллективной ответственности за состояние биосферы водоема, в ТК отмечается необходимость усиления межстрановых отношений и гармонизации законодательств в природоохранной области, что повысило статус экологических вопросов.

В последующие годы ПКГ продолжили формировать общую экологическую платформу совместных действий по защите окружающей среды. В 2011 г. был подписан «Актауский протокол» о региональной готовности, реагировании и сотрудничестве в случае инцидентов, вызывающих загрязнение нефтью, который ратифицировали все страны.

В 2012 г. подписан «Московский протокол» по защите КМ от загрязнения из наземных источников и в результате осуществляемых на суше видов деятельности, кроме России его ратифицировали все страны. В 2014 г. был принят «Ашхабадский протокол» о сохранении биологического разнообразия.

В 2018 г. ПКГ приняли Протокол по оценке воздействия на окружающую среду в трансграничном контексте, который подписали все страны. Но процедуру ратификации осуществили не все: Иран пока ее не провел.

Пятый Протокол был направлен на создание механизма по мониторингу экологической информации, ее оценке и обмену. Для этого в 2012 г. был учрежден проект «Каспийский центр экологической информации» (КЦЭИ), который был официально запущен на 4-й сессии Конференции Сторон (КС-4) Тегеранской конвенции в Москве в том же году<sup>4</sup>. Его внедряли в два этапа — с 2010 по 2012 гг. и с 2017 по 2019 гг. Проект был реализован ГРИД-Арендал в рамках временного Секретариата Тегеранской конвенции при финансовом содействии BP Exploration (Caspian Sea) Limited и ее ассоциированных партнеров по проекту.

4. Проекты в поддержку Тегеранской конвенции / CEIC Portal (tehranconvention.org). <https://tehranconvention.org/ru/tc/projects>

В целом же сотрудничество в решении экологических проблем и обсуждение вопросов природоохранного характера в рамках КЭП и ТК оказали большое влияние на разработку и подписание странами Конвенции о правовом статусе Каспийского моря (Bayramov, 2020. Pp. 500–519). Опыт экологического сотрудничества пяти стран нашел свое отражение в данном международном договоре. Принятые документы и действующие международные природоохранные институты, включая Конференции Сторон ТК, в рамках которых ежегодно проводит свои заседания Комиссия по сохранению, рациональному использованию водных биоресурсов и управлению их совместными запасами, и деятельность Координационного комитета по гидрометеорологии Каспийского моря создают мотивацию для более глубокого политического и экономического взаимодействия ПКГ. В частности, принятые протоколы устанавливают границы и ограничения для строительства трубопроводов.

Существенным недостатком экологического взаимодействия ПКГ является отсутствие системы «регулярного мониторинга состояния окружающей среды водоема, качества воды, уровня вредных веществ и отложений»<sup>5</sup>. Получение объективной информации об экологическом состоянии носит локальный характер. ПКГ необходимо вывести такую работу на наднациональный уровень и проводить совместный мониторинг различного вида загрязнений и возможных последствий новых проектов.

Предварительное согласование гораздо выгоднее странам, чем возможные издержки и экологические последствия для всего водоема, к которым могут привести односторонние действия государств.

В частности, к такого рода действиям следует отнести планы по углублению участков дна КМ, используемые для реализации нефтегазодобывающих и транспортных проектов. Например, запланированные работы на месторождении Кашаган будет проводить компания North Caspian Operating Company N.V. (NCOC), она намерена углубить дно моря в казахстанском секторе. Как отмечают эксперты, «компания намерена снять 18,5 млн куб. м грунта — это очень большой объем работ. Такое вмешательство в экосистему

5. Мамедова Э. Прикаспийские страны не хотят спасать Каспий? // Общественно-политическое обозрение «Эхо». <http://ru.echo.az/?p=60010>

может крайне негативно повлиять на флору и фауну. Рыбе, возможно, придется нырять глубже, чтобы найти себе пропитание. Также это может привести к загрязнению воды в той части, где будут проводить углубительные работы»<sup>6</sup>. Работы по углублению дна КМ проводились и в СССР, но имели краткосрочный эффект, и решить проблемы Каспия таким образом не удалось.

В ПКГ понимают, что обмеление может принести большой экономический ущерб. Из-за обмеления моря и, как следствие, снижения объема грузоперевозок, порт Оля прекратил работу на четырех из 14 терминалов. Под угрозой оказался и проект расширения Махачкалинского морского порта. Этот природный фактор сыграл немалую роль в торможении развития МТК «Север – Юг».

В контексте происходящих климатических изменений, колебаний уровня воды и ее загрязнения нельзя не отметить их возможное влияние на социально-политическую стабильность и безопасность каспийского региона. Экономические рычаги, которыми обладают внешние игроки в лице международных организаций, сыгравших важную роль в экологическом сотрудничестве, являются важными факторами, подтолкнувшими правительства ПКГ к трансграничному экологическому сотрудничеству. Эти организации продолжают оказывать существенное влияние на рассматриваемые государства, и им необходимо это учитывать при принятии решений.

Таким образом, экологические проблемы в совокупности всех факторов, влияющих на динамику КР, занимают весьма важное место. Они стимулируют прибрежные страны к взаимодействию в решении конкретных экологических вопросов, выработке общих для стран функциональных целей и подходов. Экологические проблемы, с которыми столкнулись ПКГ, предопределили начало координации их хозяйственной деятельности. Актуальность экологического взаимодействия возрастает из-за климатических изменений и связанных с этим усилий стран мирового сообщества по созданию «зеленой» экономики.

## ВЗАИМНЫЕ ТОРГОВЫЕ СВЯЗИ СТРАН КАСПИЙСКОГО РЕГИОНА

За период 2012–2021 гг. взаимная торговля<sup>1</sup> товарами ПКГ увеличилась в стоимостном выражении на 9,3% и составила 35,2 млрд долл. При этом товарооборот ПКГ с третьими странами снизился на 13,6% и составил 1022,3 млрд долл. В результате доля взаимной торговли в общем товарообороте ПКГ выросла с 2,6 до 3,3% (рис. 4.1).

Однако в страновом разрезе динамика взаимной торговли ПКГ существенно различалась. За 2012–2021 гг. наибольший и единственный прирост стоимостного объема экспорта в ПКГ наблюдался лишь в России – 18,0% (до 24,6 млрд долл.). При этом в Казахстане экспорт в ПКГ практически не изменился (7,8–7,9 млрд долл.), а в Азербайджане (1,0 млрд долл.), Иране (1,5 млрд долл.) и Туркменистане (288 млн долл.) отмечался спад внутрирегионального экспорта на 10,4%, 20,4% и 34,6% соответственно<sup>2</sup>. В то же время наиболее существенный прирост стоимостного импорта из ПКГ произошел лишь в Азербайджане, который составил 36,8% (до 2,6 млрд долл.). В Казахстане и Иране объем внутрирегионального импорта практически не изменился, составив 17,4–17,9 млрд долл. и 1,8–1,9 млрд долл. соответственно. Россия и Туркменистан,

6. Эксперты: к концу XXI века север Каспия испарится, а Волга станет серией озер. <https://ecologyofrussia.ru/volga/>

1. Под взаимной торговлей ПКГ подразумевается экспорт стран Прикаспия на рынки ПКГ. В соответствии с методологией ЕЭК, объем взаимной торговли товарами ЕАЭС рассчитывается как объем экспортных операций во взаимной торговле, т.е. оценивается аналогичным образом.  
2. Здесь и далее (если не указано иначе) приведены расчеты авторов на основе данных ИТС Trade Map.



**Рис. 4.1.** Динамика взаимной торговли товарами прикаспийских государств в 2012–2021 гг.

Составлено по: данные ITC Trade Map.

наоборот, заметно сократили импорт из ПКГ – на 12,4% (до 9,3 млрд долл.) и 40,2% (до 1,3 млрд долл.) соответственно. Отметим, что Туркменистан сильно снизил стоимостные объемы внутрирегиональной торговли как по экспорту, так и по импорту.

Ведущее место во внутрикаспийской торговле занимает РФ. В 2022 г. наиболее крупный взаимный товарооборот был у Казахстана и России – 26,1 млрд долл., на втором месте товарооборот России и Ирана – 4,9 млрд долл., на третьем – России и Азербайджана – 3,7 млрд долл. Обороты между другими парами каспийских партнеров колебались в пределах 0,5–1,0 млрд долл.

Зависимость ПКГ от внутрирегионального экспорта товаров относительно низкая (2–13%), поскольку для них основные рынки сбыта находятся за пределами КР – в ЕС и КНР, которые являются ключевыми потребителями углеводородов. Для Азербайджана, Казахстана и России основным экспортным рынком выступает ЕС, на долю которого в 2021 г. приходилось 38–59% общего экспорта этих стран. В то же время для Туркменистана основной рынок сбыта находится в Китае, хотя в последние годы отмечалось значительное падение стоимостных объемов туркменского экспорта в КНР. Географическая структура поставок с выраженной тенденцией монополизации в пользу экспорта в Китай вынуждает

Туркменистан искать новые рынки сбыта газа и наращивать добычу и переработку нефти (Мигранян, 2021. С. 43–66). Для Ирана географию сбыта определить сложнее, поскольку в 2021 г. для 28,0% его экспорта страны назначения не были определены, что во многом объясняется использованием серых схем в поставках сырой нефти.

Ориентация ПКГ на взаимный импорт весьма значительная (23–43%) для Казахстана, Туркменистана и Азербайджана, что во многом определяется крупными поставками товаров из России и отчасти из Ирана. Для стран региона важными партнерами по импорту выступают также ЕС и КНР, а для Туркменистана, Азербайджана и Ирана – еще и Турция. Причем в импорте всех стран региона (кроме Туркменистана) отмечается снижение доли ЕС и заметный рост доли Китая (табл. 4.1).

Иран имел самые низкие доли внутрирегионального экспорта и импорта во многом из-за трансграничных транспортно-логистических ограничений и определенной международной изолированности ввиду длительных западных санкций.

Таблица 4.1. Географическая структура внешней торговли товарами ПКГ (%)

Страны		ПКГ			ЕС			Турция			Китай		
		2012	2017	2021	2012	2017	2021	2012	2017	2021	2012	2017	2021
Россия	экспорт	4,0	4,5	5,0	44,4	42,3	38,2	3,1	5,1	5,4	6,8	10,9	14,0
	импорт	3,3	2,7	3,2	39,4	36,5	32,0	2,2	1,5	2,2	16,4	21,2	24,8
Казахстан	экспорт	8,5	10,7	12,9	48,5	48,3	38,6	3,5	2,4	4,9	17,9	12,0	16,2
	импорт	39,0	39,6	43,1	15,5	18,4	13,7	1,8	2,5	2,8	16,8	16,0	19,9
Туркменистан	экспорт	3,9	3,0	8,5	6,6	3,2	16,7	2,7	4,8	21,0	77,1	78,3	15,0
	импорт	23,2	19,8	28,5	14,0	21,4	21,5	15,8	23,6	21,5	18,1	8,4	11,2
Иран	экспорт	1,4	1,3	2,0	0,8	1,6	1,2	1,1	4,3	8,1	4,2	9,9	26,6
	импорт	3,7	1,6	3,4	18,8	20,3	10,1	7,4	6,2	10,0	15,9	25,4	24,1
Азербайджан	экспорт	4,9	4,5	4,7	47,0	56,8	58,8	2,5	9,1	12,7	0,8	2,9	0,6
	импорт	20,0	22,9	22,5	22,6	19,4	18,3	15,8	14,5	15,8	6,6	9,7	14,0

Составлено по: данные ITC Trade Map.

Но в последние годы в связи с подписанием Конвенции, запуском временной ЗСТ с ЕАЭС, урегулированием отношений с Туркменистаном ситуация стала меняться.

География поставок ПКГ во многом определяется сложившейся инфраструктурой — международными транспортными коридорами, магистральными нефте- и газопроводами (подробнее об этом см. гл. 2, 5), которые обеспечивают связи не только внутри региона, но и с соседними странами и регионами.

Разнонаправленная динамика стоимостных объемов взаимной и внешней торговли ПКГ во многом была обусловлена меняющейся конъюнктурой на мировых топливно-сырьевых рынках, а также изменениями добычи углеводородов в рассматриваемых странах. За последнее десятилетие мировые цены на нефть и природный газ заметно снизились (рис. 4.2), что и повлияло на уменьшение стоимостных объемов внешней торговли рассматриваемых государств.



Рис. 4.2. Динамика мировых цен на нефть и природный газ в 2012–2021 гг. Составлено по: данные BP Statistical Review of World Energy. June 2022.

Все ПКГ являются крупными чистыми экспортёрами топливно-энергетических товаров, доля которых устойчиво превышает половину их общего экспорта. Так, в 2021 г. доля этих товаров колебалась от 53,4% (Иран) до 88,4% (Азербайджан).

Во взаимной торговле ПКГ отмечается более высокая доля неэнергетических товаров. Так, в казахстанском экспорте в Россию в 2021 г. доминировали черные металлы, руды и продукты неорганической химии, а во встречном импорте из РФ — реакторы ядерные, котлы и оборудование, черные металлы. В иранском

экспорте в Россию преобладают фрукты и орехи, пластмассы, овощи, а во встречных поставках из РФ — злаки, жиры и масла, древесина. В азербайджанском экспорте в Россию доминируют фрукты и орехи, овощи, пластмассы, а во встречном импорте из РФ — злаки, древесина, жиры и масла, черные металлы, реакторы ядерные, котлы и оборудование, а также средства наземного транспорта.

Для оценки интенсивности торгового взаимодействия ПКГ и их комплементарности воспользуемся коэффициентом торгово-экономической связанности (КТЭС)<sup>3</sup>. Для этого были выбраны все возможные десять комбинаций пар стран в рамках «прикаспийской пятерки» (табл. 4.2).

Проведенные расчеты показали, что за период 2012–2021 гг. торгово-экономическая связанность ПКГ возросла на 12,7% и составила в среднем 0,231. Наибольший прирост связанности отмечался в парах Россия — Иран и Россия — Казахстан. В парах с участием Туркменистана (с Ираном, Казахстаном и Россией) произошло сильное снижение связанности. Отметим, что, несмотря на общий прирост связанности ПКГ, КТЭС данного региона почти в два раза уступает аналогичному показателю для ЕАЭС (Пылин, 2019. С. 57–69).

Формирование КР находится на начальной стадии, о чем свидетельствуют не только его сравнительно низкие средние значения КТЭС, но и высокая дифференциация связанности между странами внутри данного региона. В 2021 г. сравнительно *высокий уровень торгово-экономической связанности* (1,260) наблюдался лишь в паре Россия — Казахстан, которые традиционно выступают друг для друга важными торговыми партнерами, являясь государствами — участниками ЕАЭС. *Средний уровень связанности* (0,104–0,190) продемонстрировали пять пар: Россия — Иран, Россия — Азербайджан, Казахстан — Азербайджан, Иран — Азербайджан и Туркменистан — Иран. *Низкий уровень торгово-экономической связанности* (0,046–0,097) показали оставшиеся четыре пары: Казахстан — Туркменистан, Казахстан — Иран, Туркменистан —

3. КТЭС исчисляется как отношение стоимостных объемов взаимного товарооборота к суммарному ВВП (в текущих ценах) взаимодействующих стран и умножения полученной величины на 100. Этот коэффициент позволяет соизмерить связь роста экономики и взаимной торговли стран-партнеров.

Таблица 4.2. Динамика КТЭС ПКГ

Пары стран	2012	2017	2019	2020	2021	Изменение в 2021 по сравнению с 2012 (%)
Россия – Казахстан	1,013	0,990	1,045	1,152	1,260	24,4
Россия – Иран	0,089	0,083	0,082	0,132	0,190	113,5
Россия – Азербайджан	0,151	0,163	0,182	0,189	0,177	17,2
Казахстан – Азербайджан	0,141	0,066	0,076	0,050	0,132	–6,4
Иран – Азербайджан	0,109	0,066	0,127	0,161	0,127	16,5
Туркменистан – Иран	0,168	0,081	0,105	0,063	0,104	–38,1
Казахстан – Туркменистан	0,134	0,046	0,062	0,057	0,097	–27,6
Казахстан – Иран	0,108	0,085	0,090	0,065	0,091	–15,7
Туркменистан – Азербайджан	0,077	0,187	0,223	0,113	0,088	14,3
Россия – Туркменистан	0,062	0,026	0,040	0,063	0,046	–25,8
ПКГ (ср. арифм.)	0,205	0,179	0,203	0,205	0,231	12,7

Составлено по: данные ITC Trade Map, IMF World Economic Outlook Database. April 2023.

Азербайджан и Россия – Туркменистан, что отчасти обусловлено отсутствием сухопутной границы между соответствующими парами стран (за исключением Казахстана и Туркменистана).

В повышении связанности ПКГ с другими соседними странами и регионами особую роль играют три страны – Грузия, Турция и Узбекистан. Так, Грузия выступает как связующее звено между Западом и Востоком, учитывая ее ЗСТ и с ЕС, и со странами СНГ, и с КНР. Через Турцию проходят важнейшие международные транспортные коридоры и магистральные трубопроводы, обеспечивающие транзит грузов между Европой и Азией. Узбекистан – одна из ключевых стран Центральной Азии, обеспечивающая транзит грузов между Ираном, Туркменистаном и Китаем.

В 2022 г. произошли существенные изменения в динамике взаимной торговли стран КР, что во многом было обусловлено введением масштабных антироссийских санкций и последующим ростом мировых цен на углеводороды из-за эффекта «ловушки большой страны» (Ушкалова, 2022. С. 221–223), а также запуском Россией механизмов разрешенного параллельного импор-

та. По данным МВФ, в 2022 г. средняя цена нефти выросла на 39,2% и составила 96,36 долл. за баррель<sup>4</sup>. В результате растущие доходы от экспорта углеводородов на мировых рынках позволили некоторым ПКГ существенно нарастить поставки из России. Так, в Азербайджане импорт из РФ в 2022 г. увеличился на 31,8% и достиг 2,7 млрд долл. Столь значительный прирост во многом определялся увеличением стоимостных объемов поставок российской пшеницы, нефтепродуктов, сырой нефти, древесины, плоского проката из железа и удобрений. Нарастивание Азербайджаном импорта нефти из РФ и других стран региона (Казахстана и Туркменистана) происходило на фоне снижения собственной нефтедобычи. В то же время товарооборот между Россией и Ираном вырос на 20% и составил 4,9 млрд долл.

Казахстан в 2022 г. нарастил стоимостные объемы поставок товаров в РФ на 25,1%, что во многом определялось механизмом разрешенного параллельного импорта в России. В частности, по данным Бюро национальной статистики Республики Казахстан, за январь – август 2022 г. экспорт смартфонов (код 8517130000) в Россию составил свыше 294 тыс. шт. на сумму более 116 млн долл. при отсутствии данных по этому коду за аналогичный период прошлого года. Республика также поставляла в РФ такую высокотехнологичную продукцию, как процессоры, контроллеры, карты памяти и смарт-карты.

В среднесрочной перспективе динамика взаимной торговли стран КР во многом будет определяться формированием трансграничной транспортно-логистической инфраструктуры по линии МТК «Север – Юг», укреплением преференциального сотрудничества в регионе на фоне запуска полноценной ЗСТ ЕАЭС – Иран, развитием сотрудничества в газовой сфере, а также налаживанием производственной кооперации между прибрежными районами ПКГ. Важную роль в этой кооперации начинают играть особые экономические зоны, создаваемые странами возле их главных портов.

В то же время ожидаемое усиление со стороны Запада контроля за соблюдением действующих антироссийских санкций и их негативное влияние на развитие российской экономики могут

4. Простое среднее значение цен на нефть сортов Brent, Dubai Fateh и West Texas Intermediate.

сдерживать поступательный рост взаимной торговли и взаимных инвестиций в регионе. В этой связи требуется более тщательный отбор приоритетных отраслевых совместных проектов с учетом потенциала импортозамещения товаров и услуг из недружественных государств.

## КАСПИЙСКИЙ УЗЕЛ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ И ЕГО ДИНАМИКА

Три из пяти ПКГ – Азербайджан, Казахстан и Туркменистан – не имеют выхода в Мировой океан и к мировым морским коммуникациям (landlocked countries), обладая вместе с тем выходом к крупнейшему на планете замкнутому водоему. Внутриконтинентальность и связанные с этим природно-климатические, социально-экономические и геополитические условия развития ПКГ предопределили особенности транспортного развития КР.

В советский период по прикаспийским республикам пролегли связующие их автомобильные и железные дороги. Западное и восточное побережья КМ с 1963 г. были соединены железнодорожно-паромной переправой между Баку и Красноводском (совр. Туркменбаши). Длина маршрута в 360 км позволяла сильно сокращать затраты по сравнению с перевозками по сухопутным коммуникациям между Кавказом и Средней Азией протяженностью почти в 6 тыс. км, однако этот комбинированный вариант имел ограниченную пропускную способность. С 1959 по 1980 гг. выполнялись рейсы регулярной морской пассажирской линии «Баку – Астрахань» теплоходом «Киргизстан». Недолго, с 1964 по 1970 гг., также функционировала линия «Астрахань – Гурьев» (совр. Атырау) на судне «Худат». Иными словами, КР играл довольно важную роль в осуществлении межреспубликанских экономических и социальных связей.

### 5.1. Ключевые национальные и международные транспортные проекты

С первых лет независимости ПКГ стремились диверсифицировать маршруты сообщения с внешними рынками и сократить зависимость от транзита через Россию и другие ННГ. Одновременно каждое из государств стремилось обрести транзитные функции. Но для строительства дорог, станций, портовой инфраструктуры, приобретения и обновления подвижного состава и флота, обустройства таможенных пунктов и терминалов необходимы были источники финансирования. Приграничные и гражданские конфликты в новых государствах ЦА и Закавказья ужесточали их транспортную изолированность, местами доводя ситуацию до транспортной блокады. Некоторые коммуникации стали недоступны, в частности, железнодорожное сообщение между Россией и Ираном через нахичеванскую Джульфу (Судьин, 2017. С. 86). Все это сильно ограничило межреспубликанские сообщения, осуществляемые через КР.

Первые годы независимости рассматриваемые государства стремились к налаживанию сотрудничества в форматах различных интеграционных организаций и с международными финансовыми институтами, которые широко представлены в регионе. Однако формат многосторонних соглашений, особенно на первых этапах постсоветской интеграции, не имел успехов в решении транспортно-логистических задач. Функционал таких союзов часто ограничивался разработкой концептуальных направлений развития, обучением персонала лучшим практикам, организацией консультаций и международных конференций.

Среди рассматриваемых стран наиболее активно транспортное строительство осуществляла Туркменистан. За годы независимости стране удалось построить железные дороги (ЖД), позволившие значительно улучшить собственную транспортную сеть и обеспечить примыкание к ним Ирана, Казахстана, Узбекистана, Афганистана. Это:

- 1) транзитная ЖД «Теджен – Серахс – Мешхед» (Туркменистан, Иран, 320 км, 1996 г.);
- 2) железнодорожная ветка «Тахиаташ – Куня-Ургенч – Сапармурат Туркменбаши» (72 км, 1995 г.), которая была прод-

лена до каменного месторождения Кернай в пустыне (+30 км) (Фаткуллин, 2003. С. 260);

3) ЖД «Туркменабад – Атамурат (Керки)», связавшая юго-восток Туркменистана с остальной его частью (203 км, 2000 г.) (Байрамкулова, Ашырова, 2017. С. 245);

4) транскаракумская железная дорога, или ЖД «Ашхабад – Каракумы – Дашогуз» (540 км, 2006 г.);

5) участок «Кызылгай – Берекет – Этрек» ЖД «Казахстан – Туркменистан – Иран», Восточная ветка МТК «Север – Юг» (около 700 км, 2014 г.);

6) участок «Атамурат (Керки) – Имамназар (пограничный пункт с Афганистаном) – Акина (Афганистан)» трансафганской ЖД «Туркменистан – Афганистан – Таджикистан» (88 км, 2016 г.).

Все эти железные дороги сегодня приобрели большое международное значение.

Значительно больше времени из-за армяно-азербайджанского конфликта потребовалось для осуществления проекта ЖД «Баку – Тбилиси – Карс»<sup>1</sup>, соединившей в 2017 г. железные дороги ПКГ с Турцией и Европой. Ранее в 2014 г. был открыт паромный комплекс Алят, позволивший установить регулярное паромно-железнодорожное сообщение с казахстанскими портами Актау и Курык.

Упомянутые выше транспортные проекты стали ведущими звеньями международных сетей европейских (European Highways) и азиатских (Asian Highway) автомагистралей; трансасиатской железной дороги (Trans-Asian Railway); коридоров Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД); МТК «Восток – Запад» и «Север – Юг»; китайской инициативы «Пояс и Путь»; маршрута ТРАСЕКА; коридоров ЦАРЭС (CAREC).

Активизация транспортного строительства в КР была тесно связана с расширением его нефтегазовой миссии. Приток средств от продажи энергоресурсов позволил Азербайджану, Казахстану и Туркменистану осуществлять крупные транспортные проекты, но и освоение новых месторождений требовало улучшения транспортного обслуживания быстро растущих объемов перевозок материалов и оборудования.

1. Обсуждение проекта началось в 1993 г.

На начальном этапе важную роль сыграл проект транспортного коридора Евросоюза «Европа – Кавказ – Азия» (ТРАСЕКА) от 1993 г. Первоначально он представлял собой «программу международного сотрудничества в области транспорта между ЕС и странами-партнерами для развития транспортного коридора «Европа – Черное море – Кавказ – КМ – ЦА»<sup>2</sup>. Последний завершённый прямой инфраструктурный инвестиционный проект, профинансированный Европейской комиссией, датируется 2009 г., последний проект технического содействия – 2014 г.

В 2016 г. была принята новая стратегия ТРАСЕКА на 2016–2026 гг.<sup>3</sup> на основе мастер-плана, который был разработан в 2014 г. в рамках финансируемого ЕС проекта<sup>4</sup>. Основные цели – содействие развитию мультимодальной логистики, преодолению барьеров в торговле между участниками и усиление коридора как альтернативы другим континентальным транспортным коридорам (в частности, Транссибу). Страны-участницы<sup>5</sup> проводят внутренние процедуры по одобрению Соглашения 2020 г. о Едином транзитном разрешении (ЕТР). К ЕТР намерены присоединиться Казахстан и Таджикистан. Благодаря реализации этих проектов доходы Азербайджана от транзита в 2022 г. по сравнению с 2021 г. выросли на 36% (до 460 млн долл.), в частности, объем морских грузоперевозок азербайджанскими судами увеличился в 2022 г. почти на 38% (до 7,5 млн т). Нейтральный Туркменистан в 2022 г. также выразил намерение присоединиться к ТРАСЕКА. В ближайших планах проекта – организация транзитного коридора со странами Балтии и Скандинавскими странами.

На сегодняшний день ПКГ входят в интеграционные блоки, международные организации и проекты, задачи которых предусматривают взаимодействие в сфере экономики, транспорта и логистики. К их числу относятся: СНГ, ЕАЭС, ШОС, ЭСКАТО ООН, ОТР,

2. См. подробнее: (Тураева, 2014. С. 16–31).
3. Стратегия Межправительственной комиссии ТРАСЕКА по развитию международного коридора Европа–Кавказ–Азия на 2016–2026 гг., разработанная на основе мастер-плана ТРАСЕКА и предложений сторон (приложение 3). Одесса. Июнь 2016 г.
4. Логистические процессы и морские магистрали II. Мастер-план «LOGMOS». Сентябрь 2014 г.
5. На сегодняшний день ТРАСЕКА включает 13 государств: Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Иран, Казахстан, Киргизия, Молдавия, Румыния, Таджикистан, Турция, Узбекистан, Украина.

ОЭС, Организация исламского сотрудничества (ОИС). На Пятом Каспийском саммите главами ПКГ было подписано Соглашение между правительствами прикаспийских государств о сотрудничестве в области транспорта. Решению транспортно-логистических задач служит и КЭФ<sup>6</sup>.

Следует отметить особый вклад Турции в развитие международных транспортных функций КР. Не будучи прикаспийской страной, она, тем не менее, является активной участницей региональных и субрегиональных процессов, продвигая свои интересы в ряде случаев по линии тюркизма через страны Организации тюркских государств (ОТГ). На роль проектного транспортного маршрута заявлен, в частности, Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ)<sup>7</sup>, который с 2023 г. официально сотрудничает с проектом ТРАСЕКА.

Региональная и глобальная неопределенность, экономический кризис и необходимость перенастраивания производственно-сбытовых цепочек привели к еще большей консолидации стран, ассоциирующих себя с тюркским миром, вокруг Турции. Решения, принятые на очередном саммите ОТГ, прошедшем в ноябре 2022 г. в Самарканде, оценивают как успешный и продуктивный шаг Анкары на пути к созданию своего регионального экономико-политического интеграционного проекта<sup>8</sup>.

Турция становится важным выгодоприобретателем от соглашения, заключенного в 2020 г. между Азербайджаном и Арменией при участии России, которое предполагает поэтапную взаимную разблокировку всех транспортных связей. Речь идет, в частности, о Лачинском коридоре, который должен обеспечивать связь Нагорного Карабаха с Арменией, и восстановлении сообщения между западными районами Азербайджана и Нахичеванской Автономной Республикой – так называемого Зангезурского коридора.

6. Первый КЭФ был проведен в августе 2019 г. в Туркменбаши, второй – в октябре 2022 г. в Москве.
7. Объединение юридических лиц «Международная ассоциация “Транскаспийский международный транспортный маршрут”» (Middle Corridor) было создано в декабре 2016 г., начало функционировать в феврале 2017 г.
8. Организация тюркских государств: горизонты интеграции и перспективы участия России / Дирекция международных программ КИСИ. Экспертный доклад. 16.11.2022. <https://caspiainstitute/product/direkciya-mezhdunarodnyh-programm-kisi/organizaciya-tyurkskih-gosudarstv-gorizonty-integracii-i-perspektivy-uchastiya-rossii-38371.shtml>.

дора<sup>9</sup>. При реализации данного проекта он станет еще одной веткой наземного сообщения, связывающей Турцию с Азербайджаном, и обеспечит ей выход к КМ, странам ЦА, МТК «Север – Юг».

## 5.2. МТК «Север – Юг» в изменившихся геополитических условиях

Официальная история МТК ведет отсчет с 1999 г., когда транспортные компании Индии, Ирана и России подписали соглашение об экспортно-импортных контейнерных перевозках из Шри-Ланки через Индию, Иран и Каспий в Россию. Позднее было подписано Соглашение о МТК «Север – Юг» с основным направлением: «Финляндия – Санкт-Петербург – Москва – Астрахань – Каспийское море – Иран – страны Персидского залива/Индия».

Базовая задача нового мультимодального МТК заключалась в создании альтернативы традиционным доставкам через Суэцкий канал и сокращении пути и сроков перевозок. К проекту постепенно подключались другие страны. Так, к 2003 г. к соглашению присоединились Казахстан и Белоруссия, в 2004 г. – Оман, Таджикистан, Армения, Киргизия и Сирия, в 2005 г. – Азербайджан. К проекту также присоединились Турция, Болгария, в 2021 г. – Узбекистан. Заявку подавала и Украина. Туркменистан выразил намерение присоединиться к МТК лишь в 2022 г.<sup>10</sup> Отчасти это объясняется тем, что в 2011 г. было заключено мультимодальное транспортное соглашение между Ираном, Оманом, Катаром<sup>11</sup>, Туркменистаном и Узбекистаном (Ашхабадское соглашение) – так называемый транспортный коридор «ЦА – Персидский залив». В 2016 г. к соглашению присоединился Казахстан, а затем (в 2018 г.) Индия и Пакистан. По сути это была реакция на вялую реализацию проекта с участием России. Активность России на этом коридоре сдерживали «подсанк-

9. Заявление Президента Азербайджанской Республики, Премьер-министра Республики Армения и Президента Российской Федерации. 10.11.2020. <http://kremlin.ru/events/president/news/64384>.

10. Для этого необходимо согласие всех государств проекта. В июле 2023 г. его дала российская сторона. В настоящее время идет процесс согласования этого решения с остальными странами – участниками МТК «Север – Юг».

11. В 2013 г. Катар вышел из проекта.

ционность» Ирана и нежелание других стран попадать под вторичные ограничения, неразвитость сухопутной логистики Индии, геополитические сложности в регионе, налаженная логистика торговли России через порты Черного и Балтийского морей.

В связи с этим МТК «Север – Юг» по динамике перевозок до сих пор уступал широтным коридорам. Помимо недоинвестированности в каспийские порты России, отсутствия соответствующего тоннажа торгового флота и ограниченной пропускной способности пограничных пунктов пропуска на взаимных границах ПКГ немаловажное значение имеет несопоставимость объемов торгового оборота между странами и интенсивно растущих поставок по МТК «Восток – Запад».

Последствия геополитических событий 2014–2022 гг., принятие Конвенции, возрастание роли азиатских стран в мировой экономике и политике резко повысили интерес России к коридору «Север – Юг». Этот интерес превратился в императив под влиянием антироссийских санкций 2022 г. В этом отношении интересы России и Ирана совпали.

В КР МТК «Север – Юг» проходит по 3 маршрутам: Западный – по сухопутным путям России, Азербайджана и Ирана и далее, по морю, в Индию и другие прилегающие страны; морской (Транскаспийский) – от портов России и Казахстана по КМ до Ирана, а далее – как в первом случае; Восточный (а) – по сухопутным путям России, Казахстана, Туркменистана в Иран, а также – через (б) Казахстан, Узбекистан, Туркменистан, Иран, а далее через порты Ирана в страны Юга (рис. 5.1).

Возросший в 2022 г. спрос на перевозки по коридору выявил неготовность его инфраструктуры. В частности, на российском участке Транскаспийской ветки МТК – это нехватка причалов, складских терминалов (в том числе рефрижераторных), кранов и другой инфраструктуры в Астрахани, невыполнение планов по реконструкции порта и пограничного пропускного пункта в Махачкале, обмеление Волго-Каспийского канала и связанные с этим заторы, недостаточная пропускная способность подъездных путей и ресурсов для фитосанитарного и ветеринарного контроля, необходимость дополнительно оплачивать ледовую проводку в зимний период, низкая пропускная способность инфраструктуры стран-партнеров.

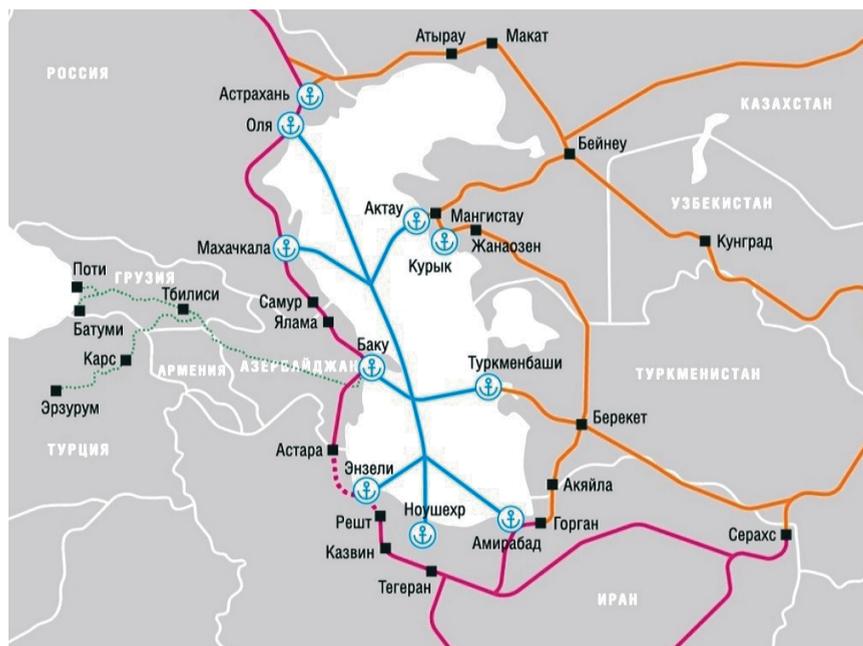


Рис. 5.1. МТК «Север – Юг» в Каспийском регионе

Источник: <https://news.ru/world/kak-dobratsya-do-indii-slozhnosti-mezhdunarodnogo-koridora-sever-yug/>

Из-за этого большая часть перевозок осуществляется по Западному и Восточному маршрутам.

Преимуществом Восточного маршрута являются тарифные скидки (от 40 до 50% на основную номенклатуру грузов), которые решено предоставлять логистическим операторам России, Казахстана и Туркменистана<sup>12</sup>. Минусы – это протяженность пути, затраты на перевалку в вагоны более узкой колеи или смену колесных пар на туркмено-иранской границе, число границ, которые нужно пересечь, а также неразвитость железнодорожного транспорта в северо-восточном Иране.

С точки зрения сроков транзита грузов, наиболее конкурентоспособен Западный маршрут МТК «Север – Юг». Срок прохождения по маршруту составляет 40 дней (по данным на I квартал

12. РЖД договорились о скидках на восточном маршруте МТК «Север – Юг». 31.03.2023. <https://portnews.ru/news/345157/>

2023 г.). Слабым звеном этого маршрута является отсутствие железной дороги между иранскими городами Астарой и Рештом.

Тестовый запуск участка 10 км ЖД «Астара (Азербайджан) – Астара (Иран)» был произведен в 2018 г. (Тураева, 2018. С. 25–39). В 2019 г. завершилось 10-летнее строительство иранской ЖД «Решт – Казвин». Оставшийся участок между Астарой и Рештом протяженностью 162 км пока не построен, и его отсутствие не позволяет в полном объеме использовать потенциал западного участка МТК «Север – Юг». В его отсутствие грузы, идущие по Западному маршруту, необходимо дополнительно переваливать (вагон – фура – вагон), что отнимает больше времени, снижает пропускную способность и повышает стоимость перевозки.

Каспийский регион сегодня – это арена активного транспортного строительства и сотрудничества. В частности, в России реализуются программы расширения и модернизации каспийских автомобильных, железнодорожных и морских пунктов, началось строительство серии судов-контейнеровозов типа «река – море», выполняются работы по соблюдению гарантийных глубин Волго-Каспийского канала в 4,5 м и дноуглублению портов, ведется реконструкция Волго-Донского канала, осуществляется ускоренная подготовка к строительству обходов Астрахани, Хасавюрта, Дербента, Махачкалы (для автодорожного обхода Каспия).

В странах проводится работа по кооперации особых экономических зон (ОЭЗ), развернутых на базе портов Актау (Казахстан), Алят (Азербайджан), Астрахань и Оля (Россия), Туркменбаши (Туркменистан) и Энзели (Иран), в которых концентрируются логистические центры. Создание системы логистических центров сопровождается строительством новых или модернизацией существующих дорог, связующих порты и данные центры с тяготеющими к ним внутренними районами и странами<sup>13</sup>.

В 2016 г. было создано азербайджано-российское транспортное предприятие «АзРусТранс» по перевозкам и логистике продовольственных грузов между собой, а также в Иран и Турцию. В начале 2023 г. при участии Каспийского кластера ОЭЗ (Лотос

13. Кондратьев В.В. В Туркменистане планируется создание свободных экономических зон // Каспийский вестник. 2023. 15 мая. <http://casp-geo.ru/v-turkmenistane-planiruetsya-sozdanie-svobodnyh-ekonomicheskikh-zon>

была учреждена российско-иранская компания, которая обеспечит транзит грузов по территории Ирана автомобильным транспортом. По инициативе России готовится создание единого оператора МТК «Север – Юг» – многосторонней компании по обеспечению логистики трансграничных перевозок с участием Азербайджана и Ирана по западному берегу и Казахстана и Туркменистана по восточному берегу по аналогии с Объединенной транспортно-логистической компанией «ОТЛК ЕРА» (созданной администрациями железных дорог России, Белоруссии и Казахстана), которая успешно работает на транзитном направлении «Китай – СНГ – Европа».

В мае 2023 г. между Ираном и Россией было подписано соглашение о сотрудничестве по финансированию проектирования, строительства и поставок товаров и услуг для создания железной дороги «Решт – Астара» на территории Ирана. Для реализации проекта потребуется 4–5 лет, и с пуском новой ЖД возможности наращивания взаимной торговли России и Ирана существенно возрастут. В среднесрочной перспективе провозных способностей МТК «Север – Юг», очевидно, будет достаточно для региональной транспортной связанности стран КР, но обеспечить транзитные потребности третьих стран и полностью удовлетворить потребность в связанности ПКГ с третьими странами коридор не сможет. По существующим оценкам, транзит по транспортным путям Ирана в Индию, Пакистан, страны Персидского залива и Восточной Африки к концу десятилетия достигнет 15 млн т в год, но с перспективой последующего увеличения.

Таким образом, КР становится одним из важнейших транспортных узлов Евразии, через который проходят разнонаправленные грузопотоки. Обеспеченность КР энергоресурсами, историческая конкуренция между крупнейшими региональными державами, стремление развивать альтернативные логистические маршруты и стратегически обострившаяся необходимость ускоренного расширения пропускной способности МТК – все это усиливает внимание к транспортным коммуникациям региона и влияет на их развитие. Большое количество реализованных и реализуемых транспортных проектов позволяет говорить о растущей транспортной миссии КР в рамках ЕАЭС, СНГ, ШОС и других региональных объединений.

Вместе с тем существуют весьма очевидные геополитические риски, которые могут стать препятствием к осуществлению проекта «Север – Юг». К их числу относится, прежде всего, нерешенность локального конфликта между Арменией и Азербайджаном, за которым просматривается конфликт региональных держав – Турции и Ирана, в частности, по поводу Зангезурского коридора. Подтверждением тому также служит реакция Тегерана на стратегическое партнерство Азербайджана и Израиля, который, по мнению иранской стороны, «... стремится превратить территорию Азербайджанской Республики в угрозу национальной безопасности Исламской Республики Иран...»<sup>14</sup>. Кроме того, Азербайджан не желает попасть под вторичные западные санкции из-за совместных инвестиционных проектов с Россией и Ираном.

Несмотря на сохраняющиеся сложности и противоречия в отношениях между странами КР, все они заинтересованы в устойчивом транспортном партнерстве, которое выражается в интенсификации поливариантных проектов развития логистики, преодолении инфраструктурных, тарифных и нетарифных барьеров и развитии горизонтальных связей между разными уровнями государственных и частных субъектов экономического взаимодействия.

При оценке перспектив развития транспортных коммуникаций КР следует учитывать широкое использование санкций в геополитической борьбе и обусловленные этим структурные изменения в мировой торговле и направлениях товарных потоков, тесно связанные с процессами евразийской регионализации. Дополнительными стимулами развития меридианных транспортных маршрутов через территорию КР становятся возросшая нагрузка на порты российского Дальневосточного бассейна и достижение предельных возможностей Восточного полигона РЖД, загруженность черноморских проливов Турции, рост стоимости прохода по ним и неизбежные в нынешних условиях геополитические риски судоходства по Черному морю.

14. Канани призвал Азербайджан объяснить антииранское сотрудничество с Израилем. 31.03.2023. <https://ru.irnair/news/85070416/>

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В ближайшие годы усиление экономического сотрудничества в КР может стать одним из драйверов связанности стран Евразии, что отвечает национальным интересам России. В соответствии с новой Концепцией внешней политики РФ<sup>1</sup> одним из направлений является сотрудничество в зоне КМ, исходя из исключительной компетенции пяти прикаспийских государств в решении всех вопросов, касающихся этого региона. Формирование КР тесно связано с наращиванием взаимодействия стран Евразии, что отражает прогресс такого объединения как ШОС, осуществление китайского проекта «Пояс и Путь», поиск новых форматов сотрудничества ЕАЭС со странами Азии.

Формирование трансграничного (международного) КР происходит под влиянием одновременного действия национальных, внерегиональных и общих интересов ПКГ. На первом этапе – зарождения (начало 2000-х гг. – 2018 гг.) – были ярко выражены национальные и внерегиональные интересы, связанные с освоением нефтегазовых месторождений. По мере продвижения работы над Конвенцией наблюдалось усиление влияния общих интересов, проявляющееся в наращивании взаимного сотрудничества на уровне государств, компаний и некоммерческих организаций. Оно стало результатом растущего понимания необходимости координации хозяйственного использования ресурсов КМ, общей ответственно-

сти за геополитическую стабильность в регионе и его экологическое состояние. Пионерами в поисках рациональной делимитации КР стали Казахстан и Россия, накопившие определенный опыт совместной работы над постсоветскими интеграционными проектами<sup>2</sup>. Способность понимать интересы друг друга и достигать приемлемых для сторон соглашений лежит в основе формирования КР.

Санкции против России и Ирана ускорили принятие Конвенции, поскольку подтолкнули их к определенной гибкости переговорных позиций. Для этих государств развитие КР – способ смягчения жестких экономических санкций, а для всех ПКГ – адаптация к растущей роли Азии в мировой экономике и торговле. Сегодня конфликты по поводу границ на Каспии и сухопутных границ в основном преодолены. Но Иран пока не ратифицировал Конвенцию. Одна из причин – его неудовлетворенность методом определения «серединой линии разграничения» на КМ. Тем не менее, с принятием Конвенции начинается период восходящего развития КР.

Определенную роль в согласовании и принятии Конвенции сыграло одновременное участие ПКГ в СНГ, ЕАЭС, ШОС и других региональных организациях, в основе которых лежат либо взаимные торговые преференции, либо иные, сближающие участников региональных объединений, интересы. Совпадение интересов позволяет им в той или иной мере координировать свою внешнюю политику и организовывать взаимодействие в экономике с целью достижения целей национального развития.

Принятие Конвенции позволило стабилизировать геополитическую ситуацию, определить общие подходы прикаспийских государств к решению проблем региона и наметить пути сотрудничества. Конвенция, как институт согласования интересов стран-участниц, предоставила возможность запуска процесса саморазвития КР, драйвером которого сегодня становится развитие транспортной миссии региона.

В современных условиях КР все отчетливее приобретает характер узлового звена, связующего пространство между Атлантическим, Индийским, Северным Ледовитым и Тихим океаном. Иными слова-

1. Указ Президента Российской Федерации от 31 марта 2023 г. № 229 «Об утверждении Концепции внешней политики Российской Федерации». С. 29–30.

2. ПКГ удалось то, что не удастся сделать странам, спорящим по поводу справедливой делимитации Южно-Китайского и Средиземного морей, Персидского залива, шельфы которых богаты углеводородами.

ми, рассматриваемый регион все шире включается в формирование «больших» региональных пространств и в их взаимодействие.

Формирование КР протекает на трех уровнях. Ведущим на сегодня является страновой. Все действующие институты сотрудничества и наиболее крупные проекты – итог межгосударственных взаимодействий. По мере вовлечения в сотрудничество местных органов власти, бизнеса и некоммерческих организаций возникает приморский уровень взаимодействия, который во многом обеспечивает растущую плотность внутрирегиональных экономических и социальных контактов. По достижении определенного уровня этой плотности может быть востребован Каспийский Совет, в представлении России – гибкий пятисторонний незабюрократизированный форум<sup>3</sup>.

Макрорегиональный уровень включает в себя третьи страны, заинтересованные в развитии международных миссий КР. Число этих стран по мере уплотнения внутрирегиональных взаимодействий и создания соответствующей инфраструктуры постепенно увеличивается.

Концентрация в регионе совместных энергетических и транспортных проектов, осуществляемых по линиям разных региональных объединений, и формирование соответствующей миссии КР позволяют говорить о нем как субрегионе ЕАЭС, СНГ и ШОС. Для расширения внутрирегиональных взаимодействий используются преференциальные механизмы ЕАЭС и СНГ и механизмы координации, действующие в рамках ШОС, других региональных организаций и международных региональных инфраструктурных проектов. Сочетание транспортно-логистических проектов, реализуемых в рамках разных международных объединений, приводит к динамичному развитию евразийской транспортной миссии КР.

Среди мотивов, побуждающих ПКГ к региональному сотрудничеству, возрастает также значение климатических и экологических факторов, что выражается в общем стремлении сократить вредные выбросы через внедрение «зеленых технологий» и координации действий по достижению углеродной нейтральности, борьбе

3. Лавров С.В. Каспий – уникальный регион добрососедства // Международная жизнь. 2022. 20 сент. – [https://www.mid.ru/ru/foreign\\_policy/mnogostoronnie-struktury-i-forumy/vzaimodeystvie\\_v\\_regione\\_kaspiyskogo\\_morya/1830355](https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/mnogostoronnie-struktury-i-forumy/vzaimodeystvie_v_regione_kaspiyskogo_morya/1830355)

со стихийными бедствиями, опустыниванием земель, природно-очаговыми заболеваниями и т.п.

Транспортно-логистическая и экологическая сферы становятся общим делом ПКГ и средством сопряжения упомянутых выше региональных объединений. Каспийский регион, как субрегион, отражает также адаптацию «больших интеграционных проектов», внутри которых он формируется, к растущему внутри них разнообразию интересов, стратегий и приоритетов стран-участниц. Данный регион в этом смысле является одной из моделей формирования Большого евразийского пространства, которое может осуществляться путем создания совместными усилиями стран Евразии системы функциональных международных регионов<sup>4</sup>.

Вынужденный отход России от европоцентричной модели организации внешнеэкономических связей обернулся активным поиском путей и механизмов расширения сотрудничества со странами Ближнего Востока, Южной Азии и Восточной Африки. Отражением этого стало динамичное включение России на всех уровнях в сотрудничество с ПКГ. Для России, а также союзной с ней Беларуси, участие в каспийском сотрудничестве – путь более полного использования научно-технического потенциала и потенциала своего положения в Евразии, что стало императивом в условиях глобализации и одновременно геополитизации международных экономических отношений. Это также способ сбалансировать растущий китаецентризм в меняющейся структуре внешнеэкономических связей, расширить свою миссию в связанности евразийского пространства.

Отход от доминирования «трубопроводной политики» и активизация политики «международных транспортных коридоров» широтной и меридианной ориентации играют важную роль для ускоренного развития поволжских, уральских, сибирских и дальневосточных регионов и тем самым для более широкого использования потенциала межрайонного разделения труда как для углубления внутреннего спроса, так и повышения эффективности российской экономики.

4. Потенциально такие регионы могут формироваться на стыках границ Казахстана, Китая, Монголии и России – «Большой Алтай», Китая, КНДР и России в бассейне реки Туманган (Туманганская инициатива), стран ЦА и Афганистана, по мере нормализации обстановки в последнем.

## АКРОНИМЫ

ВГ – Вышеградская группа  
 ГУАМ – Организация за демократию и экономическое развитие  
 ГЭФ – Глобальный экологический фонд  
 ЕАЭС – Евразийский экономический союз  
 ЕврАзЭС – Евразийское экономическое сообщество  
 ЕС – Европейский союз  
 ЕТР – Единое транзитное разрешение  
 ЖД – железная дорога  
 ЗСТ – зона свободной торговли  
 КМ – Каспийское море  
 КНР – Китайская Народная Республика  
 КР – Каспийский регион  
 КТК – Каспийский трубопроводный консорциум  
 КТЭС – коэффициент торгово-экономической связанности  
 КЦЭИ – проект «Каспийский центр экологической информации»  
 КЭП – Каспийская Экологическая Программа  
 КЭФ – Каспийский экономический форум  
 МВФ – Международный валютный фонд  
 МТК – международный транспортный коридор  
 НАТО – Организация Североатлантического договора  
 ННГ – новые независимые государства  
 ОИС – Организация исламского сотрудничества  
 ОКЭС – Организация каспийского экономического сотрудничества  
 ОССГБМ – Организация субрегионального сотрудничества государств Балтийского моря

ООН – Организация Объединенных Наций  
 ОТГ – Организация тюркских государств  
 ОЦАС – Организация центральноазиатского сотрудничества  
 ОЧЭС – Организация черноморского экономического сотрудничества  
 ОЭЗ – особая экономическая зона  
 ОЭС – Организация экономического сотрудничества  
 ПКГ – прикаспийские государства  
 РК – Республика Казахстан  
 РФ – Российская Федерация  
 СГБМ – Совет государств Балтийского моря  
 СГРБ – Союзное государство России и Белоруссии  
 СНГ – Содружество независимых государств  
 США – Соединенные Штаты Америки  
 СЭВ – Совет экономической взаимопомощи  
 ТАПИ – газопровод «Туркменистан – Афганистан – Пакистан – Индия»  
 ТАСИС (Technical Assistance for the Commonwealth of Independent States) – программа Европейского союза, направленная на содействие ускорению процесса экономических реформ в странах СНГ  
 ТК – Тегеранская конвенция  
 ТМТМ – Транскаспийский международный транспортный маршрут  
 ТРАСЕКА – транспортный коридор «Европа – Кавказ – Азия»  
 ТС – Таможенный союз  
 ЦА – Центральная Азия  
 ЦЕИ – Центральноевропейская инициатива  
 ЦЕАСТ – Центрально-европейская ассоциация свободной торговли  
 ЧС – Черноморская синергия  
 ШОС – Шанхайская организация сотрудничества  
 TANAP – Трансанатолийский газопровод

## ЛИТЕРАТУРА

- Аласов И.Ф. История становления новых прикаспийских стран // Вестник Дагестанского государственного университета. Серия 2: Гуманитарные науки. 2019. № 3. С. 13–20.
- Ахундова А.Г. Экономика и внешнеэкономическая деятельность Азербайджанской Республики // Norwegian Journal of Development of the International Science. 2021. № 67. С. 28–32.
- Байрамкулова Б.О., Аишорова М.Г. Атамурат один из восточно-экономических городов Туркменистана // Современные социально-экономические процессы: проблемы, закономерности, перспективы: сборник статей III Международной научно-практической конференции: в 2 частях. Пенза, 20 ноября 2017 г. Часть 2. Пенза: Наука и Просвещение (ИП Гуляев Г.Ю.), 2017. С. 248–250.
- Байсалбекова М.Э., Бурнасов А.С. и др. Взаимодействие Российской Федерации и Республики Казахстан в сфере транспортировки нефти (на примере нефтепровода Атырау – Самара) // Восточная аналитика. 2019. Вып. 1. С. 42–47.
- Болгов М.В., Красножон Г.Ф., Любушин А.А. Каспийское море: экстремальные гидрологические события / под ред. М.Г. Хубларяна. Гл. 2. М.: Наука, 2007. С. 12–83.
- Боровский Ю.В. Мировая система энергоснабжения. МГИМО (Университет) МИД РФ. М.: Навона, 2008.
- Вардомский Л.Б., Тураева М.О. Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов (научный доклад). М.: ИЭ РАН, 2018.
- Гулиев О.Э. Политико-правовые аспекты современного сотрудничества в Каспийском регионе // Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2022. № 3 (72). С. 113–119.
- Дружинин А.Г., Исмаилов Ч.Н., Гонтарь Н.В. Взаимодействие России и Азербайджана в Прикаспийском регионе: возможности, барьеры, приоритеты // Научная мысль Кавказа. 2021. № 3 (107). С. 25–38.
- Жильцов С.С. Международно-правовой статус Каспийского моря: позиции прикаспийских государств и углеводородные ресурсы // Центральная Азия и Кавказ. 2017. Т. 20. Вып. 1. С. 57–71.
- Жильцов С., Тулинов Б. Геополитическая трансформация Каспийского региона: итоги и направления развития // Мировая экономика и международные отношения. 2023. Т. 67. № 2. С. 130–138.
- Зевин Л.З. Инфраструктура, экономическая связанность, экономический рост / Транспорт и связь в новых независимых государствах: особенности и факторы развития / Под общ. ред. Л.Б. Вардомского. М.: ИЭ РАН, 2013. С. 9–22.
- Зеленюк Ю.М. Проблемы региональной и субрегиональной интеграции стран СНГ // Известия Иркутского государственного университета. Серия «Науки о земле». 2012. Т. 5. № 2. С. 130–138.
- Зиядуллаев Н.С. Экономика стран Содружества: ретроспектива, стратегии и императивы / Под ред. чл.-корр. РАН В.А. Цветкова. М.: ИПР РАН, 2022.
- Ивкина Н.И. и др. Колебания уровня и их влияние на нефтяное загрязнение казахстанского сектора Каспийского моря // Гидрометеорология и экология. 2020. № 2 (97). С. 62–72.
- Кондратьева Н.Б. Регионы России и Европейского союза на пути к строительству Общего экономического пространства: Доклады Института Европы. № 223 / Н.Б. Кондратьева. Ин-т Европы РАН. М.: Русский сувенир, 2008.
- Косов Г.В., Литвишко О.М. Каспийский регион в системе международных регионов // Вестник ВолГУ. Серия 4. История. Регионоведение. Международные отношения. 2015. № 6. С. 111–117.
- Косолапов Н.А. Международный регион и его наполнение / Транснациональные политические пространства: явление и практика / Ред. М.В. Стрежнева. М.: Изд-во «Весь мир», 2011. С. 17–26.
- Кувалин Д.Б. и др. Экономика Казахстана: итоги непростого тридцатилетия // Развитие территорий. 2022. № 1 (27). С. 22–32.
- Кузьмина Е.М. Развитие транспорта в Казахстане / Транспорт и связь в новых независимых государствах: особенности и факторы развития / Под общ. ред. Л.Б. Вардомского. М.: ИЭ РАН, 2013. С. 69–88.
- Кулагина А.М. Сектор Ирана Института востоковедения РАН / Иран: история и современность / Под ред. А.М. Кулагиной, Н.М. Мамедовой. М.: ИВ РАН, 2014.
- Куприянов А.Б. Каспийско-черноморский регион. Доклады Института Европы РАН. № 238. М.: Институт Европы, 2009.
- Магомедов А.К. Постсоветский Каспий как геополитическая единица. Проблемы описания и контуры новой исследовательской парадигмы // Изв. Саратов. ун-та Нов. сер. Сер. Социология. Политология. 2022. № 3. С. 349–354.

- Мамедова Н.М. Роль государства в экономической истории Ирана (XIX–XX вв.) / Иран: история и современность / Под ред. Л.М. Кулагиной, Н.М. Мамедовой. М.: ИВ РАН, 2014.
- Металлов Г.Ф., Гераскин П.П., Аксенов В.П., Левина О.А. Многолетний мониторинг физиологического состояния основных видов каспийских осетровых рыб // Вестник АГТУ. Серия: Рыбное хозяйство. 2016. № 1. С. 88–97.
- Мигранян А.А. Внешнеэкономическая политика Туркмении: итоги десятилетия // Геоэкономика энергетики. 2021. № 1. С. 43–66.
- Постсоветские страны в процессах международной регионализации в 2010–2020 гг.: ожидания, итоги, новые тенденции: Коллективный научный доклад / Под ред. Л.Б. Вардомского. М.: ИЭ РАН, 2021.
- Пылин А. Проблемы повышения связанности постсоветской евразийской интеграции // Общество и экономика. 2019. №11. С. 57–69.
- Рожков И.С. Конвенция о правовом статусе Каспийского моря: первые итоги // Проблемы постсоветского пространства. 2021. №8(4). С. 492–500. DOI: <https://doi.org/10.24975/2313-8920-2021-8-4-492-500>.
- Рожков И.С. Механизмы многостороннего взаимодействия прикаспийских государств на современном этапе: Дис. ... канд. полит. н. М.: ФГБОУ ВО «Дипломатическая академия Министерства иностранных дел Российской Федерации», 2022. С. 127.
- Российский «пояс соседства» в условиях санкционной войны: научный доклад // Под ред. Л.Б. Вардомского (отв. ред.), И.А. Коргун, Н.В. Куликовой, А.Г. Пылина. М.: ИЭ РАН, 2022.
- Россия и постсоветские страны: вопросы экономических отношений: Коллективная монография / Отв. ред. А.Г. Пылин. М.: ИЭ РАН, 2021.
- Судьин А.В. Железные дороги в системе международного транспортного коридора «Север–Юг» // Восточная аналитика. 2017. №1–2. С. 86–89.
- Толкачев В.В., Ашмарина А.А. К вопросу о типологизации субрегиональных форм сотрудничества в Европейском союзе и их роли в международных процессах в регионе // Контуры глобальных трансформаций. 2022. Т. 15. № 3. С. 166–182.
- Тураева М.О. Транспортная инфраструктура стран Центральной Азии в условиях современной регионализации. М.: ИЭ РАН, 2014. С. 16–31.
- Тураева М.О. Новые реалии евразийского транспортного пространства: казахстанский транзит // Вестник Института экономики Российской академии наук. 2018. №3. С. 25–39.

- Ушакова Н.А. Современное состояние и перспективы. Организации центральноазиатского сотрудничества / Проблемы постсоветских стран: Сб. Вып. 6. М.: ИМЭПИ РАН, 2004. С. 203–219.
- Ушколова Д.И. Внешняя торговля России в условиях санкционного давления // Журнал Новой экономической ассоциации. 2022. № 3 (55). С. 218–226.
- Фаткуллин Б. Проект «Транспортный коридор Север – Юг (nostrac)» и языковые аспекты его юридического обеспечения // Вестник ЧелГУ. 2003. № 2. С. 255–265.
- Хейфец Б.А. Новая модель международной экономической интеграции. – М.: ИЭ РАН, 2023.
- Черноморская инициатива / Отв. редактор А.А. Язькова. Российский центр региональных исследований проблем Причерноморья и Дунайского бассейна. Краснодар, 1993.
- Шаклеина Т.А. Российско-американские отношения в связи с конфликтами в европейской части СНГ / Экономика и политика в современных международных конфликтах [сборник] / МГИМО (У) МИД РФ; отв. ред. А.Д. Богатуров. М.: Изд-во ЛИК, 2008.
- Язькова А.А. Синергия Черного моря и Восточное партнерство // Независимая газета. Дипкурьер. 2009. 15 июня. [https://www.ng.ru/courier/2009-06-15/11\\_Sinergia\\_html?ysclid=1kzk18b7jg47320055](https://www.ng.ru/courier/2009-06-15/11_Sinergia_html?ysclid=1kzk18b7jg47320055).
- Bayramov A. The reality of environmental cooperation and the Convention on the Legal Status of the Caspian Sea // Central Asian Survey. 2020. Vol. 39. No. 4. Pp. 500–519. DOI: <https://doi.org/10.1080/02634937.2020.1815653>.
- Blum D. Beyond Reciprocity: Governance and Cooperation around the Caspian Sea. In: Environmental Peacemaking, ed. by K. Conca, and G. Dabelko. Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 2002. Pp. 161–190.
- Human Development Index and its components // Human Development Report 2021–22: Uncertain Times, Unsettled Lives: Shaping our Future in a Transforming World. United Nations Development Programme. 2022. Pp. 272–276.



Редакционно-издательский отдел:  
Тел.: +7 (499) 129 0472  
e-mail: [print@inecon.ru](mailto:print@inecon.ru)  
сайт: [www.inecon.ru](http://www.inecon.ru)

*Научный доклад*

## КАСПИЙСКИЙ РЕГИОН В ПРОЦЕССАХ РЕГИОНАЛИЗАЦИИ ЕВРАЗИИ

Оригинал-макет – Валериус В.Е.  
Редактор – Ерзнкян М.Д.  
Компьютерная верстка – Хацко Н.А.

Подписано в печать 31.08.2023 г.  
Заказ № 13. Тираж 300. Объем 3,7 уч. изд. л.  
Отпечатано в ИЭ РАН

ISBN 978-5-9940-0735-8



9 785994 007358