

Станислав ПРИТЧИН

МЕСТО ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ И КАСПИЙСКОГО РЕГИОНА В ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ И ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ ТУРЦИИ

Дата поступления в редакцию: 08.08.2022.

Для цитирования: *Притчин С. А.*, 2022. Место Центральной Азии и Каспийского региона в энергетической и транспортной стратегии Турции. – *Геоэкономика энергетики*. № 3 (19). С. 21-36. DOI: 10.48137/26870703_2022_19_3_21

В статье рассматриваются турецкие подходы и стратегия в отношении стран Каспийского региона и Центральной Азии на новом этапе перестройки внешней политики Турции в рамках задачи превращения в крупного регионального и в перспективе мирового игрока. Фокус в исследовании делается на интересе Анкары к инфраструктурным проектам региона и его энергетическим ресурсам, за счет которых Турция решает и стремится ещё больше укрепить свою энергетическую безопасность. С момента распада СССР Турция использовала появление новых независимых государств, близких ей культурно и лингвистически, чтобы максимально нарастить влияние за счёт продвижения выгодных ей энергетических и инфраструктурных проектов. Упор был сделан на использовании выгодного геостратегического положения Турции с выходом к Мировому океану и транспортной и инфраструктурной связанности с ЕС, Ближним Востоком, Севером Африки, бассейном Каспийского моря. Ставка на прозападные геополитические инфраструктурные проекты Каспийского региона оказалась успешной, и Турция замкнула на себе ключевые энергетические проекты, связывающие регион с мировыми энергетическими рынками. Несмотря на успешную реализацию нефтепро-

ПРИТЧИН Станислав Александрович, кандидат исторических наук, старший научный сотрудник Центра постсоветских исследований НИ ИМЭМО РАН им. Е. М. Примакова. Адрес: Российская Федерация, г. Москва, 117997, ул. Профсоюзная, 23. E-mail: pritchin.stanislav@yandex.ru. SPIN-код: 2524-6932. ORCID: 0000-0001-9464-9836.

Ключевые слова: Турция, Каспийский регион, Центральная Азия, энергоресурсы, транспорт

вода Баку – Тбилиси – Джейхан, газопровода Баку – Тбилиси – Эрзурум и его продолжения, *ТАНАР* и *ТАР*, Турция продолжает активно реализовывать стратегию превращения себя в энергетический и транспортный хаб Евразии, чтобы замкнуть на себе основные потоки энергоресурсов и товаров, тем самым обеспечивая конкуренцию поставщиков и снижая цены на внутреннем рынке, зависящем от импорта.

Превращение Турции в важного внешнего игрока в Каспийском регионе и Центральной Азии, который стремится получить влияние, сравнимое с тремя важнейшими внерегиональными игроками: Россией, Китаем и Западом, приобретает в последние годы все более чёткие очертания с постепенной активизацией Анкары в регионе и расширением инструментов влияния.

Турция стала одним из первых государств, которые признали республики Центральной Азии и Южного Кавказа. Так, 16 декабря 1991 г. Турция признала независимость всех пяти постсоветских государств Центральной Азии, а с января 1992 г. был запущен процесс установления дипломатических отношений между республикой и государствами региона [*Turkey's Relations with Central Asian Republics*].

В отношениях с региональными игроками, начавшими делать первые самостоятельные шаги на международной арене, Турция делала упор на культурную, языковую, ментальную близость, рассчитывая, что такая неформальная основа позволит усилить политическое и экономическое влияние в регионе [*Аватков, 2010*].

В качестве ключевого политического проекта для расширения влияния Турции в регионе выступает Совет тюркоязычных государств (ССТГ, Тюркский совет), который в рамках работы VIII Саммита стран – членов ССТГ в Стамбуле в ноябре 2021 г. был реформатирован в Организацию тюркских государств (ОТГ)¹.

В настоящее время членами ОТГ являются Азербайджан, Казахстан, Киргизия, Турция и Узбекистан, в качестве наблюдателя в его деятельности участвует Венгрия. В ноябре 2021 г. Туркмения получила статус страны-наблюдателя. Генеральный секретариат ОТГ находится в Стамбуле. Помимо организации, действует также Международная организация тюркской культуры (ТЮРКСОЙ) со штаб-квартирой в Анкаре, Парламентская ассамблея тюркоязычных стран (Тюрк ПА) в Баку, а также Международная тюркская академия в Нур-Султане.

Анкара с момента распада СССР активно искала возможность использования культурной, ментальной и языковой близости с тюркскими государствами региона для продвижения патронируемых Турцией «общих интересов». Согласно уставным документам ССТГ, основными целями

¹ Тюркский совет переименовали в Организацию тюркских государств // https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/12912505?utm_source=google.ru&utm_medium=organic&utm_campaign=google.ru&utm_referrer=google.ru, дата обращения 15.08.2022.

организации являются: укрепление между сторонами взаимного доверия, дружбы и добрососедства; поддержание мира и укрепление безопасности в регионе и мире в целом; поиск общих точек зрения по внешнеполитическим вопросам; поощрение эффективного регионального и двустороннего сотрудничества во всех областях, представляющих общий интерес [Нахичеванское соглашение, 2009].

То есть, помимо сугубо образовательных и культурных целей, Турция через создание и развитие организации продвигает идею создания и политических институтов по координации внешней политики, а также формирования общего экономического пространства в противовес существующим интеграционным проектам, в первую очередь Евразийского экономического союза.

Более того, в последнее время отмечается активизация работы Анкары по продвижению вопросов безопасности, позиционирование Турции как потенциального медиатора региональных конфликтов, а также поставщика продукции ВПК. Так, сразу же после интенсивного пограничного конфликта между Киргизией и Таджикистаном в конце апреля 2021 г. официальная Анкара не только предложила услуги посредника, но и начала поставки отдельных видов вооружения, используя запрос участников конфликта на повышение обороноспособности. В пакет предложений для стран Центральной Азии по безопасности турецкие власти также включили готовность начать подготовку военных кадров и содействие «миру и стабильности в регионе». При этом турецкая дипломатия действует достаточно прямолинейно, увязывая меры по оказанию помощи и поддержки с признанием ряда действующих в регионе турецких организаций, в первую очередь сети *FETO*, террористическими, а также с выдачей ее сотрудников Анкаре [Панфилова, 2021].

Традиционно ключевым партнёром для Анкары в регионе является Азербайджан, отношения с которым заметно укрепились в ходе второй карабахской войны [Притчин, Караваев: 2021, 53]. Турция однозначно поддержала Баку в рамках военной операции против Армении поставками передового вооружения, координацией управления военной операцией, дипломатически на международной арене. Как итог, союзническое стратегическое партнёрство между Баку и Анкарой было укреплено Шушинской декларацией. Более того, турецкие компании получили наиболее масштабные подряды на восстановление освобождённых территорий [Притчин, Караваев: 2021, 53]. В целом Азербайджан в силу географического положения, имея фактически статус моста между Турцией, Южным Кавказом с Центральной Азией, выступает сегодня как ключевое связующее звено между Анкарой и центральноазиатскими государствами.

В рамках статьи мы рассмотрим подходы и интерес Турции к энергетическим и транспортным проектам в регионе Каспийского моря и Центральной Азии.

Энергетическая безопасность Турции: глубокая зависимость от импорта

Турция является крупным экономическим игроком в регионе, осуществив внушительный рывок в экономическом развитии в последние 20 лет. В период с 2001 по 2018 г. рост ВВП на душу населения фактически удвоился – с 13 235 до 24 811 долл. [Лихачев, 2021]. Столь значительный рывок сопровождался сопоставимым ростом потребления энергоресурсов, что требовало от властей проактивной политики с учётом слабой обеспеченности природными ресурсами и высокой зависимости от импорта.

По оценкам Международного энергетического агентства, Турция провела успешную реструктуризацию своей энергетической системы с целью рационализации роста спроса на энергоносители, снижения цен на энергоносители для потребителей и замедления темпов роста импорта. Эти реформы включали меры, направленные на модернизацию, либерализацию и увеличение внутреннего производственного потенциала, в том числе за счёт увеличения частных и иностранных инвестиций.

Примечательно, что за последнее десятилетие республика значительно диверсифицировала свой энергетический баланс. В частности, впечатляющий рост наблюдается в сфере возобновляемых источников энергии: за последнее десятилетие производство электроэнергии из возобновляемых источников утроилось. Ввод в эксплуатацию первого в Турции атомного энергоблока в 2023 г. ещё больше диверсифицирует топливный баланс страны.

Вместе с тем Турция продолжает очень серьёзно зависеть от импорта, особенно нефти и газа (93 и 99 % соответственно) [Turkey 2021. *Energy Policy Review*].

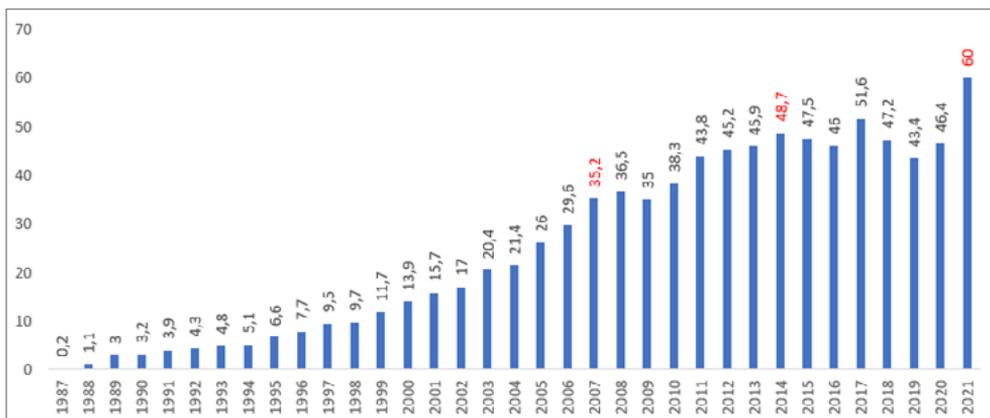


Рис. Динамика потребления природного газа Турции, млрд куб. м

Источник: «Эксперт. Евразия»

Так, в 2019 г. 34 % импорта природного газа приходилось на Российскую Федерацию, за которой следуют Азербайджан с 21 % и Исламская Республика Иран с 17 %. Но ещё в начале 2000-х Россия была доминирующей страной – поставщиком газа [Turkey 2021. *Energy Policy Review*]. Именно потребность в диверсификации импорта природного газа и обеспечении стала важным фактором, подталкивающим Турцию к активной внешней политике в Каспийском бассейне и в Центральной Азии.

На современном этапе потребление природного газа в Турции растёт, что требует от властей дальнейших шагов по активизации работы по поиску новых поставщиков, чтобы сохранять баланс независимости от основных традиционных партнёров – России, Ирана, Азербайджана. Так, по оценкам заместителя министра энергетики Турции А. Байрактара, потребление природного газа в стране в 2021 г. может превысить 60 млрд куб. м газа, что выше прогноза Совета по регулированию энергорынка Турции (EPDK). С начала 2021 г. при прогнозе 50,865 млрд куб. м., а в 2020 г. страна использовала 47,968 млрд куб. м. За 7 месяцев 2021 г. потребление выросло на 14 % – до 31 млрд куб. м [Свинцова, 2021].

На сегодняшний день Турция получает трубопроводный газ из России по двум газопроводам: «Голубой поток»* и «Турецкий поток», а также импортирует сырьё из Азербайджана транзитом через Грузию в рамках Южного газового коридора. Ещё одним поставщиком газа по трубопроводам является Иран, поставляющий сырьё через Восточноанатолийский магистральный газопровод. Кроме того, Турция получает сжиженный природный газ из Катара, Алжира, Нигерии и США [Ермаков, 2020].

Несмотря на столь серьёзную зависимость от импорта за счёт либерализации газового рынка, когда лишь только часть поставок газа осуществляется по долгосрочным контрактам, а в основном торгуются на внутреннем рынке по краткосрочным своп-операциям, а также благодаря диверсификации поставщиков, Турция не только обеспечивает достаточно низкий уровень цен на внутреннем рынке, но и рассчитывает стать ключевым транзитёром газа из России, Ирана, Каспийского бассейна в страны ЕС.

Схожая стратегия наблюдается у Анкары и по импорту нефти. Турция добывает менее 10 % нефти от своих потребностей. Большая часть импорта традиционно поступает с Ближнего Востока. На долю Республики Иран,

* «Голубой поток» введён в эксплуатацию в 2016 г., проектная мощность – 16 млрд куб. м в год.

«Турецкий поток» – система газопроводов с максимальной годовой пропускной способностью 31,5 млрд куб. м, в 2020 г. подключён к внутренней газотранспортной системе Турции.

Газопровод Баку – Тбилиси – Эрзурум, его продолжение – Трансанатолийский газопровод TANAP, проектная мощность – 25 млрд куб. м в год.

Восточноанатолийский природный магистральный газопровод введён в эксплуатацию в 2001 г., проектная мощность – 10,4 млрд куб. м в год.

Ирака и Саудовской Аравии приходится почти три четверти общего объёма импорта, важными поставщиками также являются Россия и Азербайджан.

Помимо того что Турция играет важную роль в транспортировке российской и каспийской нефти из черноморских портов Новороссийск (Россия) и Супса (Грузия) через турецкие проливы в Средиземное море, страна является важным транзитным маршрутом для трубопроводной нефти, поступающей из Каспийского региона и Ирака. Пропускная способность трубопровода Баку – Тбилиси – Джейхан (БТД) составляет 50 млн т (1 млн баррелей в сутки) с возможностью увеличения до 80 млн т нефти в год из глубоководного месторождения Азери – Чираг – Гюнешли и конденсата с месторождения Шах-Дениз через Азербайджан, Грузию и Турцию. Иногда по БТД также транспортируется туркменская и казахстанская нефть. Вторым транзитным трубопроводом, проходящим через Турцию, является Иракско-турецкий трубопровод (ИТП) мощностью 70,9 млн т в год (1,4 млн баррелей в сутки) [Turkey 2021. *Energy Policy Review*].

Таким образом, анализ энергетического баланса Турции показывает, что глубокая зависимость от импорта энергоресурсов вынуждает Анкару играть проактивную роль для обеспечения своей энергетической безопасности путём поиска альтернативных поставщиков нефти и газа, чтобы снизить зависимость от таких крупных игроков, как Россия и Иран. Именно поэтому республики Южного Кавказа и Центральной Азии после распада СССР стали одним из ключевых направлений внешней политики Анкары, в том числе и с точки зрения доступа к энергетическим ресурсам региона.

Вовлечение Турции в энергетические проекты в Каспийском регионе и Центральной Азии

На первом этапе после распада СССР и формирования новой геополитической реальности в регионе Каспия и Центральной Азии Турция на первый взгляд не играла ключевой роли в переформатировании региона. Анкара во многом использовала стремление западных стран закрепить за собой наиболее значимые месторождения Каспия, рассчитывая, что основные экспортные коридоры в обход России и Ирана будут в любом случае проходить через территорию Турции. Таким образом, Анкара оказывала всяческую поддержку основным проектам США и их союзников, тем самым обеспечивая свои интересы.

Одним из первых итогов политики Турции по закреплению за собой статуса ключевого транзитёра каспийских энергоресурсов стало подписание в 1993 г. соглашения о строительстве нефтепровода Баку – Тбилиси – Джейхан [Kasenov, 1995: 67–79], хотя к этому моменту данный маршрут не получил статуса приоритетного среди всех участников, более того, к этому моменту ещё не были подписаны основные соглашения о разработке азер-

байджанских месторождений на Каспии, которые должны были стать ресурсной базой для маршрута.

Но, несмотря на попытки самостоятельной активности, Турция в итоге встроилась в общую стратегию западных стран, понимая, что в любом случае будет бенефициаром любых энергетических и транспортных проектов. Активность западных политических и бизнес-кругов вкуче с заинтересованностью Азербайджана в реализации независимых от России проектов привели к подписанию 20 сентября 1994 г. в бакинском дворце «Гюлистан» так называемого контракта века между Республикой Азербайджан и группой западных нефтяных компаний (участие компаний: *British Petroleum* – 17 %, *Amoco Corporation* – 17 %, *SOCAR* – 20 %, *Unocal Corporation* – 9 % и др.) о разработке трёх азербайджанских морских месторождений: Азери, Чираг, Гюнешли. Турецкая компания *Turkish Petroleum* стала миноритарным акционером проекта с долей 6,75 %².

В качестве самого дешёвого проекта рассматривался трубопровод Баку – Супса с выходом на черноморский порт в Грузии. Также Турция предлагала в качестве резервного варианта проект «Самсун – Джейхан», чтобы в случае выбора основным проектом «Баку – Супса» подстраховаться от потери статуса ключевого транзитёра. В конечном итоге Турции удалось убедить партнёров, что ограниченная пропускная способность пролива Босфор и экологические риски для Стамбула не позволят этому маршруту стать надежным направлением для экспорта большой каспийской нефти.

Как результат дипломатических усилий в том числе Анкары основным экспортным трубопроводом для транспортировки каспийской нефти на мировые рынки после долгих согласований был выбран маршрут Баку – Тбилиси – Джейхан. Проект был поддержан Анкарской декларацией, подписанной на саммите ОБСЕ в Стамбуле в ноябре 1999 г., а уже в 2000 г. был сформирован пул инвесторов, куда, помимо *SOCAR* (Азербайджан) с долей 25 %, *BP* – 38,21 %, *Unocal* – 9,58 %, *Statoil* – 8,9 %, вошла и турецкая *TPAO* с долей 7,5 %. Эксперты оценивают доходы Турции от работы трубопровода на проектной мощности 50 млн т нефти в 200–300 млн долл. ежегодно [Коломойцева, 2009].

Как отмечают эксперты, Турцию интересовали также природные ресурсы центральноазиатских государств, в первую очередь Казахстана. В рамках обсуждения трубопроводных проектов Анкара рассчитывала также подключить к планируемым проектам из Азербайджана нефть с казахстанских месторождений. Так, в 1995 г. была подписана Декларация о дальнейшем развитии и углублении сотрудничества между Казахстаном и Турцией 1995 г. с целью поиска возможностей для строительства трубопровода к Средизем-

² Azeri Chirag Deep Water Gunashli. SOCAR. // <https://socar.az/socar/en/activities/production/azeri-chirag-deep-water-gunashli>, дата обращения 14.08.2022.

ному морю через территорию Турции, с тем чтобы доставить казахстанскую нефть на мировой рынок [Жильцов, Зонн, Ушков, 2003: 126]. Но этим планам не суждено было сбыться. В качестве основного экспортного маршрута для тенгизской нефти был выбран трубопровод в Новороссийск.

Следующей вехой закрепления за Турцией ключевого экспортного направления для энергоресурсов Каспия стало подписание соглашения об освоении крупного газового месторождения в азербайджанском секторе моря Шах-Дениз и выбор в качестве основного экспортного маршрута газопровода Баку — Тбилиси — Эрзурум. Контракт на разработку месторождения Шах-Дениз заключён в 1996 г. В консорциум вошли традиционные партнёры: британская *BP* (28,8 %), *SOCAR* (16,7 %), норвежская *Statoil* (15,5 %), турецкая *ТРАО* получила 9,0 % акций проекта [Тюрин, 2014]. Газопровод Баку — Тбилиси — Эрзурум был введён в эксплуатацию в 2007 г., согласно контракту, Турция получала от Азербайджана 6,6 млрд куб. м природного газа в год.

В рамках расширения экспортных поставок энергоресурсов из Каспийского бассейна на мировые рынки рассматривался ряд проектов, которые в конечном итоге так и не были реализованы. В 2004 г. было объявлено о масштабном международном проекте *Nabucco*. Протяжённость этого магистрального газопровода должна составить 3,3 тыс. км. Планировалось, что данный маршрут обеспечит страны ЕС узбекским, туркменским и азербайджанским газом транзитом через Азербайджан, Турцию, Болгарию, Венгрию в Австрию и далее в Германию, мощность должна была составить 26–32 млрд куб. м в год. Планировалось, что газопровод должен был введён в эксплуатацию к 2011 г. Однако проект так и не нашёл поддержки западных компаний и не был реализован.

В условиях невозможности сформировать эффективный пул инвесторов в проект *Nabucco* Азербайджан в партнёрстве с британской компанией *BP* запустили и реализовали масштабный проект Южного газового коридора. Основной ресурсной базой для коридора стала вторая стадия месторождения Шах-Дениз. Коридор включил в себя строительство двух газопроводов — Трансанатолийского (*TANAP*) и Трансадриатического (*TAP*). *TANAP* связал существующую газовую инфраструктуру через территорию Турции с Грецией и Болгарией. Партнёрами по строительству стали *SOCAR* (68 %), турецкая *BOTAS* (20 %) и *BP* (12 %). *TAP* соединил турецкий участок *TANAP* через территории Греции и Албании, далее — через Адриатическое море до Италии. Примечательно, что турецкие компании не вошли в пул инвесторов *TAP*. Проект Южного газового коридора рассчитан на поставку 6 млрд куб. м газа в Турцию и 10 млрд куб. м в Европу. Турция является одним из крупнейших инвесторов в коридор (через *BOTAS* и *ТРАО*), при этом *ТРАО* владеет 19 % акций каждого месторождения Шах-Дениз и Южного газового коридора, в то время как *BOTAS* владеет 30 % *TANAP*.

По совместному азербайджано-туркменскому проекту «Достулуг» пока нет никаких подвижек ввиду сложностей в переговорах между потенциальным оператором проекта ЛУКОЙЛом и туркменским правительством. Даже при скором решении всех вопросов и запуске работы добычу можно будет ожидать не ранее горизонта 3–4 лет и объёмом не более 5 млрд куб. м в год. Тем не менее Турция активно старается встроиться в процесс нормализации азербайджано-туркменских отношений и продвигает энергетический союз Азербайджана, Турции и Туркмении, правда, пока без каких-либо конкретных планов и проектов [Панфилова, 2022].

Дополнительные объёмы газа для Южного газового коридора в ЕС могли бы прийти из Туркмении, но для этого нужны колоссальные инвестиции в инфраструктуру подводного Транскаспийского трубопровода и добычу в республике [Индео, 2018]. Дело в том, что основные газовые запасы Туркмении сосредоточены в юго-восточной части страны, удалённой от побережья Каспия на 500–700 км, следовательно, для подготовки к строительству Транскаспийского газопровода сначала нужно создать необходимую инфраструктуру. Нельзя забывать и о том, что основным потребителем туркменского газа является Китай, который покупает практически весь экспортный газ, соответственно качественное наращивание добычи газа потребует серьёзных вложений в новые проекты [Мигранян, 2021].

Сам Транскаспийский проект представляет собой уникальный подводный трубопровод протяжённостью 300–350 км по наиболее глубокой и сейсмически активной части Каспийского моря. Помимо этого, нужно будет существенно расширить пропускную способность существующей газотранспортной инфраструктуры Южного газового коридора, а это несколько тысяч трубопроводов. Таким образом, только предварительные инвестиции в проект исчисляются десятками миллиардов долларов. При этом важно учитывать время на согласования в рамках экологических протоколов, подписанных в рамках Конвенции о международно-правовом статусе Каспия [Протокол..., 2018].

С учётом всех объективных сложностей проекта ни Турция, ни Еврокомиссия пока не демонстрируют готовности перейти к практическому обсуждению проекта. В условиях практической и политической невозможности строительства магистрального газопровода из Туркмении обсуждаются возможности строительства локальных интерконнекторов на Каспии, которые позволят пустить небольшие объёмы туркменского газа в Южный газовый коридор. Так, в качестве варианта обсуждается возможность строительства подводного трубопровода от проекта Д в туркменском секторе Каспийского моря, разрабатываемого малазийской компанией *Petronas*, до месторождения Азери, которое расположено всего в 70 км.

В условиях сложностей в отношениях России и Казахстана возможно при содействии Турции возвращение к проекту Казахстанской каспийской

системы транспортировки (ККСТ) для поставки на мировые рынки казахстанской нефти в обход России. Проект был представлен в 2006 г., но так и не был реализован.

ККСТ в случае реализации мог бы принять на себя большую часть нефти с двух крупнейших нефтяных месторождений Казахстана – Тенгиз и Кашаган. На первом этапе транспортировка должна осуществляться с месторождения Кашаган по подводной трубе до Ескене, затем по 200-километровому нефтепроводу до Курыка, в котором будет построен специальный нефтеналивной терминал, аналогичный объект планируется возвести и в Баку. Через Каспийское море нефть будет доставляться крупнотоннажными танкерами. Предполагается, что в случае проблем с КТК на ККТС может в перспективе быть направлена и нефть с месторождения Тенгиз.

Инфраструктурные транспортные проекты с турецким участием

Схожую с энергетической стратегию Турция заняла и по вопросам транспортной инфраструктуры, используя своё выгодное положение на стыке Европы, Ближнего Востока, Южного Кавказа, с момента распада СССР Анкара активно начала встраиваться в формирующие транспортные коридоры, альтернативные существовавшей транспортной системе СССР.

Одним из первых масштабных проектов стал «Новый шёлковый путь», или транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия (ТРАСЕКА). Европейские чиновники быстро рассчитали, что молодым странам, освободившимся от опеки Москвы, необходимо как можно скорее предложить какой-либо крупный объединительный проект, который дал бы всем участникам определенные экономические и политические выгоды, а также укрепил бы влияние Брюсселя. Кроме того, ЕС таким образом в будущем планировал сформировать ещё один транспортный коридор, связывающий его с Азией, прежде всего с Китаем. Но в проектном виде ТРАСЕКА так и не был реализован, хотя сама идея формирования глобального транспортного маршрута подтолкнула страны региона к ряду самостоятельных проектов.

Китай не входил в состав официальных участников ТРАСЕКА, но он стал не только наиболее заинтересованной стороной в реализации проекта, но и на определенном этапе главным инициатором реализации транспортного коридора. В сентябре 2013 г. во время своего визита в Астану председатель КНР Си Цзиньпин заявил о создании Нового шёлкового пути, но уже по своему сценарию [Притчин, 2008]. Для Пекина в Новом шёлковом пути присутствуют те же самые выгоды, что и для ЕС. Это и усиление своего влияния в регионе, и расширение рынков сбыта, и развитие проблемных северо-западных регионов, прежде всего Синьцзянь-Уйгурского автономного района (СУАР). В рамках реализации проекта через Казахстан и страны Центральной Азии выстроена система автомобильных и желез-

нодорожных магистралей, позволяющих доставлять грузы до бассейна Каспийского моря.

Используя в том числе запрос западных стран на новую инфраструктуру для связи с центром Евразии и Китаем, президенты Азербайджана, Грузии и Турции в феврале 2007 г. договорились о строительстве железнодорожной линии Баку – Тбилиси – Карс. В рамках проекта создания транспортного железнодорожного коридора предусмотрено строительство железной дороги Карс – Ахалкалаки протяжённостью 98 км (68 км по Турции и 30 км по Грузии), а также реабилитация железной дороги Ахалкалаки – Тбилиси. Стоимость проекта оценивается в 400 млн долл., основную часть расходов взял на себя Азербайджан. Предполагается, что мощность нового транспортного маршрута составит около 20 млн т грузов³. В 2019 г. объем перевозок составил порядка 6,5 млн т и 1 млн пассажиров [Савченко, Агаев, 2019].

В настоящее время на повестке дня стоит сразу несколько проектов транспортных коридоров из центра Евразии, которые пересекают Каспийский бассейн и замыкаются на Турцию. Среди них Транскаспийский международный транспортный маршрут (*ТМТМ*) и Срединный коридор (*Middle Corridor*). Проект запущен в 2013 г. и представляет собой международный транспортный коридор, пролегающий через Китай, Казахстан, акваторию Каспийского моря, Азербайджан, Грузию и далее в Турцию и страны Европы. Во многом он представляет собой систему транспортных объектов: портов, транспортных коридоров в Центральной Азии с выходом на существующую инфраструктуру Южного Кавказа и Турцию.

Примерно схожей конфигурации реализуется проект Лазуритового коридора, к которому также подключён Афганистан. Соглашение по проекту было подписано Туркменией, Азербайджаном, Грузией, Ираном и Турцией в ходе 7-й Конференции по региональному экономическому сотрудничеству по Афганистану 15 ноября 2017 г. Предполагается, что в рамках проекта с помощью железных и автомобильных дорог будет обеспечена связь афганской провинции Герат с Ашхабадом и далее, через порт Туркменбаши, с Баку, Тбилиси и Анкарой. Одним из главных инициаторов проекта является Туркмения, которая пытается таким образом реализовать свой транспортный потенциал, Турция наравне с Азербайджаном готова поддерживать проект с целью загрузки своих транспортных маршрутов [Шустов, 2019].

Выводы

Анализируя подходы Турции к транспортной и энергетической отраслям Евразии, можно констатировать, что Анкара при достаточно ограниченных

³ Подписана декларация по созданию ж/д коридора Карс – Тбилиси – Баку // <http://www.regnum.ru/news/459898.html>, дата обращения 25.08.2022.

инвестициях в добывающие и инфраструктурные проекты в Каспийском регионе и Центральной Азии за прошедшее с момента распада СССР время стала одним из самых явных выгодоприобретателей от серьёзной геополитической перестройки запуска комплекса новых энергетических проектов. Отличительной особенностью турецких подходов является избегание прямых инвестиций в инфраструктуру, за исключением проектов на своей территории. Упор в продвижении выгодных Анкаре проектов делается при этом на активную политическую и дипломатическую поддержку.

В условиях украинского кризиса и возрастания конфронтации между Россией и Западом для стран Центральной Азии и Южного Кавказа роль Турции как альтернативного, нейтрального партнёра в транспортной и энергетической сфере будет возрастать. Таким образом, можно ожидать, что инициированные или поддержанные Турцией проекты будут активно развиваться в ближайшей и среднесрочной перспективе.

Список литературы

Turkey 2021. Energy Policy Review. IEA // <https://www.iea.org/reports/turkey-2021>, дата обращения 12.08.2022.

Turkey's Relations with Central Asian Republics // http://www.mfa.gov.tr/turkey_s-relations-with-central-asian-republics.en.mfa, дата обращения 14.08.2022.

Нахичеванское соглашение о создании Совета сотрудничества тюркоязычных государств (г. Нахичевань, 3 октября 2009 года) // https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30486433, дата обращения 12.08.2022.

Аватков В. А., 2010. Роль Турции на постсоветском пространстве // Россия и мусульманский мир. № 11. С. 335–346.

Kasenov O., 1995. Transcaucasia and Central Asia: Oil, Pipelines and Geopolitics // Central Asia. Conflict, Resolution a Change / Ed. by R. Z. Sagdeev and S. Eosenhower. CPSS Press. Chavy Chase. Maryland. P. 67–79.

Жильцов С. С., Зонн И. С., Ушков А. М., 2003. Геополитика Каспийского региона. М.: Междунар. отношения. 196 с.

Ермаков В. В., 2020. Искусство блефа: газовый покер президента Эрдогана // <https://globalaffairs.ru/articles/gazovuj-poker-erdogana/>, дата обращения 12.08.2022.

Индео Ф., 2018. Энергетическая стратегия Туркменистана – диверсификация экспортных маршрутов // <http://casp-geo.ru/energeticheskaya-strategiyaturkmenistana-diversifikatsiya-eksportnyh-marshrutov/>, дата обращения 23.07.2022.

Притчин С., Караваев А., 2021. Урегулирование армяно-азербайджанского конфликта и развитие Южного Кавказа: перспективы и вызовы // <http://e-ced.ru/upload/iblock/0c6/postkonfliktnoe-razvitie-yuzhnogo-kavkaza.pdf>, дата обращения 23.07.2022.

Протокол по оценке воздействия на окружающую среду // www.tehranconvention.org/IMG/doc/4_Rev.1_Note_on_EIA_Protocol_ru.doc, дата обращения 12.06.2022.

Мигранян А. А., 2021. Внешнеэкономическая политика Туркмении: итоги десятилетия // Геоэкономика энергетики. № 1 (13). С. 43–66. DOI: 10.48137/2687-0703_2021_13_1_43.

Лихачев В., 2021. Россия и Турция: состояние и перспективы энергетического сотрудничества // Рабочая тетрадь РСМД. № 63.2021 // <https://russiancouncil.ru/papers/Russia-Turkey-Energy-WorkingPaper63.pdf>, дата обращения 12.06.2022.

Коломойцева А., 2009. К вопросу об эксплуатации основного экспортного трубопровода Баку – Тбилиси – Джейхан // Вестник РГГУ. Сер. Политология. История. Международные отношения. № 8. С. 102–109.

Тюрин А. М., 2014. Шах-Дениз – мегапроект Каспийского региона // Недр Поволжья и Прикаспия. № 78. С. 10–13.

Тюркский совет переименовали в Организацию тюркских государств // https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/12912505?utm_source=google.ru&utm_medium=organic&utm_campaign=google.ru&utm_referrer=google.ru, дата обращения 15.08.2022.

Панфилова В., 2021. Турция защитит Киргизию и Таджикистан от афганских радикалов // https://www.ng.ru/cis/2021-07-01/1_8188_turkey.html, дата обращения 14.08.2022.

Свинцова Е., 2021. А. Байрактар: потребление газа в Турции в 2021 может превысить 60 млрд м³. Новый рекорд // <https://neftegaz.ru/news/gas/697801-abaayraktar-potreblenie-gaza-v-turtsii-v-2021-mozhet-prevysit-60-mlrd-m3-novyy-rekord/>, дата обращения 14.08.2022.

Azeri Chirag Deep Water Gunashli. SOCAR // <https://socar.az/socar/en/activities/production/azeri-chirag-deep-water-gunashli>, дата обращения 14.08.2022.

Панфилова В., 2022. Европа задохнется без туркменского газа // https://www.ng.ru/cis/2022-06-06/1_8454_gas.html, дата обращения 16.08.2022.

Притчин С., 2008. Россия и альтернативные транспортные маршруты // Независимый обозреватель стран Содружества. № 2.

Подписана декларация по созданию ж/д коридора Карс – Тбилиси – Баку // <http://www.regnum.ru/news/459898.html>, дата обращения 25.08.2022.

Савченко А., Агаев Ю., 2019. Михаил Джаббаров: в 2020 году объем грузоперевозок Баку – Тбилиси – Карс составит более 15 млн т // <https://www.trend.az/business/transport/3159653.html>, дата обращения 20.08.2022.

Шустов А., 2019. Куда ведет «Лазуритовый коридор»? // <https://www.ritmeurasia.org/news--2019-08-11--kuda-vedet-lazuritovyj-koridor-44278>.

Turkey's Relations with Central Asian Republics // http://www.mfa.gov.tr/turkey_s-relations-with-central-asian-republics.en.mfa, дата обращения 14.08.2022.

PRITCHIN Stanislav A., Candidate of Historical Science, Senior Researcher Center for Post-Soviet Studies IMEMO RAS

Address: 23, Profsoiuznaia Street, Moscow, 117997, Russian Federation

E-mail: pritchin.stanislav@yandex.ru

SPIN-code: 2524-6932

ORCID: 0000-0001-9464-9836

THE PLACE OF CENTRAL ASIA AND THE CASPIAN REGION IN TURKEY'S ENERGY AND TRANSPORT STRATEGY

DOI: 10.48137/26870703_2022_19_3_21

Received: 08.08.2022.

For citation: *Pritchins S. A.*, 2022. The Place of Central Asia and the Caspian Region in Turkey's Energy and Transport Strategy. – *Geoeconomics of Energetics*. № 3 (19). P. 21-36. DOI: 10.48137/26870703_2022_19_3_21

Keywords: Türkiye, Caspian region, Central Asia, energy resources, transport, Turkey.

Abstract

The article examines Turkish approaches and strategy towards the countries of the Caspian region and Central Asia at a new stage of restructuring of Turkey's foreign policy as part of the task of becoming a major regional and, in the future, global player. The focus of the study is on Ankara's interest in infrastructure projects in the region and its energy resources, through which Turkey decides and seeks to further strengthen its energy security. Using its advantageous geostrategic position with access to the world ocean and transport connectivity with the EU, Turkey is actively implementing a strategy of turning itself into an energy and transport hub of Eurasia in order to lock in the main flows of energy resources and goods.

References

Turkey 2021. Energy Policy Review. International Energy Agency // <https://www.iea.org/reports/turkey-2021>, accessed 12.08.2022. (In Eng.)

Turkeys Relations with Central Asian Republics // http://www.mfa.gov.tr/turkey_s-relations-with-central-asian-republics.en.mfa, accessed 14.08.2022. (In Eng.)

Nakhichevan Agreement on the establishment of the Cooperation Council of Turkic-speaking States (Nakhichevan, October 3, 2009) // https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30486433, accessed 12.08.2022. (In Russ.)

Protocol on Environmental Impact Assessment // www.tehranconvention.org/IMG/doc/4_Rev.1_Note_on_EIA_Protocol_ru.doc, accessed 12.06.2022. (In Russ.)

Avatkov V. A., 2010. The role of Turkey in the post-Soviet space // *Russia and the Muslim world*. No. 11. Pp. 335–346. (In Russ.)

Zhiltsov S. S., Sonn I. S., Ushkov A. M., 2003. Geopolitics of the Caspian region. M.: International. relationships. 196 p. (In Russ.)

Kolomoitseva A., 2009. On the issue of the operation of the main export pipeline Baku – Tbilisi – Ceyhan // *Bulletin of the Russian State University. Series: Political Science. History. International relations*. No. 8. Pp. 102–109. (In Russ.)

Migranyan A. A., 2021. Turkmenistan's foreign economic policy: results of the decade // *Geoeconomics of Energetics*. No. 1 (13). Pp. 43–66. DOI: 10.48137/2687-0703_2021_13_1_43. (In Russ.)

Pritchyn S., 2008. Russia and alternative transport routes // *Independent observer of the Commonwealth countries*. No. 2. (In Russ.)

Tyurin A. M., 2014. Shah Deniz – megaproject of the Caspian region // *The bowels of the Volga region and the Caspian Sea*. № 78. С. 10–13. (In Russ.)

Kasenov O., 1995. Transcaucasia and Central Asia: Oil, Pipelines and Geopolitics // *Central Asia. Conflict, Resolution a Change* / Ed. by Roald Z. Sagdeev and Susan Eosenhower. CPSS Press. Chavy Chase. Maryland. P. 67–79. (In Eng.)

Ermakov V. V., 2020. The Art of Bluffing: President Erdogan's Gas Poker // <https://globalaffairs.ru/articles/gazovyj-poker-erdogana/>, accessed 12.08.2022. (In Russ.)

Indeo F., 2018. Energy strategy of Turkmenistan – diversification of export routes // <http://casp-geo.ru/energeticheskaya-strategiyaturkmenistana-diversifikatsiya-eksportnyh-marshrutov/>, accessed 23.07.2022. (In Russ.)

Likhachev V., 2021. Russia and Turkey: the state and prospects of energy cooperation. INF Workbook No. 63/2021 // <https://russiancouncil.ru/papers/Russia-Turkey-Energy-WorkingPaper63.pdf>, accessed 12.06.2022. (In Russ.)

Panfilova V., 2021. Turkey will protect Kyrgyzstan and Tajikistan from Afghan radicals // https://www.ng.ru/cis/2021-07-01/1_8188_turkey.html, accessed 14.08.2022. (In Russ.)

Panfilova V., 2022. Europe will suffocate without Turkmen gas // https://www.ng.ru/cis/2022-06-06/1_8454_gas.html, accessed 16.08.2022. (In Russ.)

Pritchyn S., Karavaev A., 2021. The settlement of the Armenian-Azerbaijani conflict and the development of the South Caucasus: prospects and challenges // <http://e-ceed.ru/upload/iblock/0c6/postkonfliktnoe-razvitie-yuzhnogo-kavkaza.pdf>, accessed 23.07.2022. (In Russ.)

Savchenko A., Agaev Yu., 2019. Mikail Jabbarov: In 2020, the volume of cargo transportation Baku-Tbilisi-Kars will be more than 15 million tons // <https://www.trend.az/business/transport/3159653.html>, accessed 20.08.2022. (In Russ.)

Svintsova E., 2021. A. Bayraktar: gas consumption in Turkey in 2021 may exceed 60 billion m³. New record // <https://neftegaz.ru/news/gas/697801-a-bayraktar-potreblenie-gaza-v-turtsii-v-2021-mozhet-prevysit-60-mlrd-m3-novyy-rekord/>, accessed 14.08.2022. (In Russ.)

Shustov A., 2019. Where does the Lapis Lazuli Corridor lead? // <https://www.ritmearasia.org/news--2019-08-11--kuda-vedet-lazuritovyj-koridor-44278>, accessed 20.08.2022. (In Russ.)

The Turkic Council was renamed the Organization of Turkic States // https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/12912505?utm_source=google.ru&utm_medium=organic&utm_campaign=google.ru&utm_referrer=google.ru, accessed 15.08.2022. (In Russ.)

A declaration on the creation of the Kars – Tbilisi – Baku railway corridor has been signed // <http://www.regnum.ru/news/459898.html>, accessed 25.08.2022. (In Russ.)

Azeri Chirag Deep Water Gunashli. SOCAR // <https://socar.az/socar/en/activities/production/azeri-chirag-deep-water-gunashli>, accessed 14.08.2022. (In Eng.)