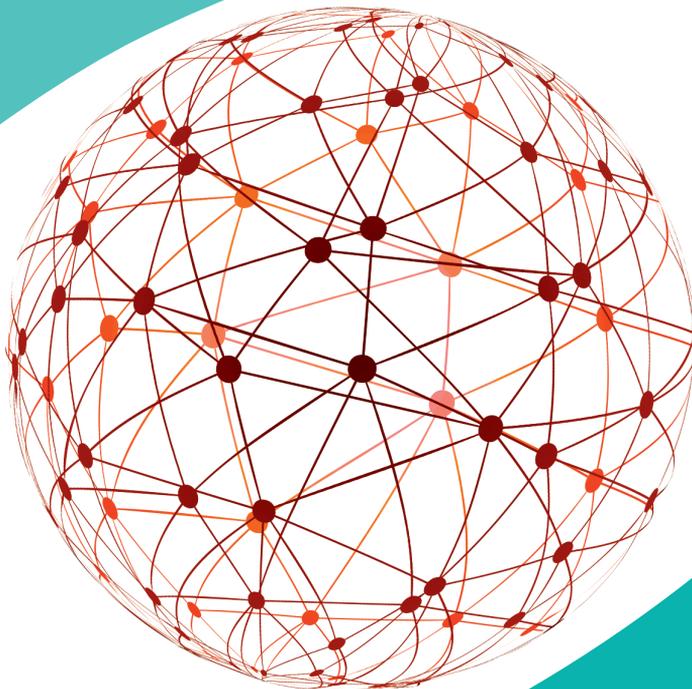


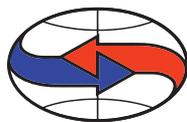
№ 2 (14) / 2021

ISSN: 2687-0703



ГЕОЭКОНОМИКА ЭНЕРГЕТИКИ

НАУЧНО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ
ЖУРНАЛ



Институт стран СНГ

Научно-аналитический журнал

ГЕОЭКОНОМИКА ЭНЕРГЕТИКИ

№ 2 (14)

Москва

2021

СОВЕТ УЧРЕДИТЕЛЕЙ

Затулин К. Ф., специальный представитель Государственной думы РФ по вопросам миграции и гражданства, первый заместитель председателя Комитета Государственной думы РФ по делам СНГ, евразийской интеграции и связям с соотечественниками, депутат Госдумы I, IV, V, VII созывов;

Никифоров К. В., доктор исторических наук, историк-славист, директор Института славяноведения РАН;

Тишков В. А., доктор исторических наук, профессор, историк, этнолог, социальный антрополог, действительный член РАН;

Торкунов А. В., действительный член РАН, доктор политических наук, кандидат исторических наук, профессор, ректор МГИМО МИД России, председатель совета директоров АО «Первый канал».

НАУЧНО-РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

Глазьев С. Ю., академик РАН, доктор экономических наук, профессор, советник Президента Российской Федерации, представитель Президента Российской Федерации в Национальном банковском совете;

Егоров В. Г., доктор исторических наук, доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой «Международные отношения и геополитика транспорта» РУТ (МИИТ);

Кожокин Е. М., доктор исторических наук, профессор, профессор кафедры международных отношений и внешней политики России МГИМО МИД России;

Кузнецов А. В., член-корреспондент РАН, доктор экономических наук, директор Института научной информации по общественным наукам (ИНИОН) РАН;

Ли Юнцюань, директор института России, Восточной Европы и Центральной Азии Китайской академии общественных наук;

Симонов К. В., кандидат политических наук, доцент Финансового университета при Правительстве Российской Федерации, основатель и генеральный директор ФНЭБ;

Суварян Ю. М., академик Национальной академии наук Республики Армения, доктор экономических наук, профессор, академик-секретарь Отделения арменоведения и общественных наук;

Хасбулатов Р. И., член-корреспондент РАН, доктор экономических наук, доцент, заведующий кафедрой мировой экономики РЭУ им. Г. В. Плеханова.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Белогорьев А. М., заместитель главного директора по энергетическому направлению, директор Центра стратегического анализа и прогнозирования развития топливно-энергетического комплекса;

Вардомский Л. Б., доктор экономических наук, профессор, руководитель Центра постсоветских исследований Института экономики РАН;

Волошин В. И., доктор экономических наук, профессор, заведующий сектором энергетической политики Института экономики РАН;

Дзарасов Р. С., доктор экономических наук, заведующий кафедрой политической экономики и истории экономической науки Российского экономического университета им. Г. В. Плеханова;

Жильцов С. С., доктор политических наук, доцент, заведующий кафедрой политологии и политической философии Дипломатической академии МИД России;

Конотопов М. В., доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой экономической теории ИЭ РАН;

Кузнецова О. Д., доктор экономических наук, профессор кафедры истории экономических наук Российского экономического университета им. Г. В. Плеханова;

Лавренов С. Я., доктор политических наук, профессор Военного университета Министерства обороны России;

Медведев Д. А., кандидат политических наук, доцент кафедры национальной безопасности РГУ нефти и газа (НИУ) им. И. М. Губкина;

Олимов М. А., доктор исторических наук, профессор кафедры зарубежного регионоведения Таджикского национального университета;

Панова Г. С., доктор экономических наук, профессор, заведующая кафедрой «Банки, денежное обращение и кредит» Московского государственного института международных отношений (Университета) МИД России;

Рахимов М. А., доктор исторических наук, профессор, Координационно-методический центр новейшей истории Узбекистана;

Тавадян А. А., доктор экономических наук, профессор, руководитель Центра экономических исследований Армении;

Устюжанина Е. В., доктор экономических наук, заведующая кафедрой экономической теории Российского экономического университета им. Г. В. Плеханова;

Хейфец Б. А., доктор экономических наук, профессор, главный научный сотрудник Института экономики РАН, профессор Финансового университета при Правительстве РФ;

Чуфрин Г. И., доктор экономических наук, профессор, академик РАН, руководитель научного направления, Центр постсоветских исследований ИМЭМО РАН;

Штоль В. В., доктор политических наук, профессор, член научного совета при Совете безопасности России, член центрального правления Российской ассоциации содействия ООН, член Экспертного совета по проведению государственной религиоведческой экспертизы при Управлении Министерства юстиции Российской Федерации по Московской области.

РЕДАКЦИЯ

Главный редактор – А. А. Мигранян, доктор экономических наук, профессор

Редактор – О. А. Борисова, научный сотрудник Института стран СНГ

Корректор – Т. С. Митрофаненко

Вёрстка – Л. М. Беленький

**Учредитель и издатель –
Институт диаспоры и интеграции (Институт стран СНГ)**

**Журнал «Геоэкономика энергетики»
рекомендован Высшей аттестационной комиссией (ВАК)
в Перечне ведущих рецензируемых научных журналов и изданий,
в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертации
на соискание учёной степени кандидата и доктора наук.**

СЛОВО РЕДАКТОРА

Восстановление мировой экономики после кризиса сопровождается ростом спроса на энергетические ресурсы и объёмов международной торговли, возрождением инфраструктурных и энергетических проектов. Также актуализировалась повестка энергетического перехода, обуславливающая необходимость осмысления новых подходов и концепций экономической политики государства. На этом фоне усиливаются факторы геополитической конкуренции, которые в большей степени влияют на развитие транспортных коммуникаций и рынка энергетических ресурсов. Развитие систем международных транспортных коридоров в условиях глобализации «сжимает» пространство, цифровизация логистических операций и транзита энергетических ресурсов ускоряет скорость товарных потоков, формирует новый формат международных отношений, превращая транспортную инфраструктуру в фактор национальной конкурентоспособности.

Инфраструктурные сдвиги транспортных коридоров и трубопроводов, новые технологии добычи и переработки энергоресурсов стимулируют развитие энергетического сотрудничества. В Каспийском регионе между Азербайджаном и Туркменией достигнут компромисс по соглашению о разработке месторождения «Дружба», которое долгое время оставалось спорным, также стало очевидным стремление Турции к продвижению своих интересов в энергетическом секторе Казахстана и Туркмении с интеграцией в азербайджанские и грузинские трубопроводные системы и энергетические проекты.

На западном направлении сегмент рынка энергетических ресурсов развивается по инерционному сценарию: в ЕС усиливается регуляторный механизм Третьего энергетического пакета и поставки энергоресурсов через распределительные хабы стран интеграционного блока; на российском треке, несмотря на активную инвестиционную позицию, стремление партнёров к европейским стандартам создаёт дополнительное давление геополитического характера, что вписывается в новые тенденции распространения конкуренции экспортёров нефти и газа. Страны-импортёры — партнёры России по ЕАЭС в большей степени заинтересованы в развитии общего рынка энергоресурсов, что могло бы способствовать решению внутренних проблем и экономическому росту.

Основные экспортёры энергетических ресурсов из Центральной Азии (Казахстан, Узбекистан и Туркмения) в условиях возобновления спроса стали больше внимания уделять модернизации своих мощностей, развитию потенциала добычи и транзита, а также исследованию новых для себя рынков сбыта в Пакистане, Афганистане и Индии.

Общим трендом развития энергетических рынков становится экологическая повестка, которая оказывает существенное влияние на состояние и развитие мировых рынков энергоресурсов.

С уважением,
главный редактор Мигранян А. А.

СОДЕРЖАНИЕ

МИРОВЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ	
В. ЕГОРОВ. <i>Геополитика транспортных коридоров</i>	6
ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА	
С. ЖИЛЬЦОВ. <i>Энергетическая политика Турции в Каспийском регионе</i>	32
С. ЛАВРЕНОВ. <i>Взаимодействие России и Молдавии в энергетической сфере: тенденции и перспективы</i>	48
МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО	
Е. РОЖАНСКАЯ, А. БОБОШКО. <i>Энергетическое сотрудничество между Швейцарией и странами ЕС</i>	64
ГЛОБАЛЬНЫЕ И РЕГИОНАЛЬНЫЕ СИСТЕМЫ	
Д. ХАРИТОНОВА. <i>Энергетика Пакистана и его сотрудничество со странами ШОС</i>	78
ГЕОПОЛИТИКА И ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ	
В. КОНДРАТЬЕВ. <i>Азербайджано-туркменское соглашение по месторождению «Дружба» и его влияние на геоэкономику каспийского региона</i>	96
ИНФРАСТРУКТУРА ЭНЕРГЕТИЧЕСКИХ РЫНКОВ	
А. ГРОЗИН. <i>Состояние, проблемы и риски развития энергосектора республик Центральной Азии. Часть 1: Казахстан</i>	111
ЕВРАЗИЙСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ И ОБЩИЕ РЫНКИ	
А. МАРКАРОВ, В. ДАВТЯН. <i>Интеграция Армении в общий электроэнергетический рынок ЕАЭС: риски и возможности</i>	124
МОЛОДОЙ УЧЁНЫЙ	
Д. АБРАМОВА. <i>Взаимосвязь экологической и энергетической политики на примере Европейского союза</i>	139
СОКРАЩЕНИЯ, ПРИНЯТЫЕ В ТЕКСТЕ	150
СОДЕРЖАНИЕ НА АНГЛИЙСКОМ ЯЗЫКЕ	151

Владимир ЕГОРОВ

ГЕОПОЛИТИКА ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

Дата поступления в редакцию: 20.05.2021.

Для цитирования: Егоров В. Г., 2021. Геополитика транспортных коридоров. – Геоэкономика энергетики. № 2 (14). С. 6–31. DOI: 10.48137/2687-0703_2021_14_2_6

В статье представлен авторский ракурс исследования проблематики, связанной с феноменом транспортных коридоров. Тема, получившая достаточное отражение в академической литературе, по-прежнему остаётся востребованной, что связано с динамичностью самого объекта исследования. Слабо разработанным аспектом проблемы остаётся геополитическая составляющая процессов формирования, становления и развития транспортных коридоров. На восполнение этой лакуны направлена представленная статья.

В представленной работе ставилась цель изучить влияние геополитических факторов на развитие транспортных коридоров, изменения их структуры. В рамках этой цели были проведены исследования по следующим направлениям: изучение природы геополитических факторов, политических мотивов создания, управления и контроля за транспортными коридорами. В результате автором обоснован качественно новый уровень сложности мирового геополитического ландшафта, обуславливающий развитие транспортных коридоров. В статье исследованы процессы формирования двух диалектически противоположных тенденций: «сжатия» пространства за счёт увеличения интенсивности и скорости коммуникации и его «расширения» в силу интеграции в глобальную транспортную систему новых территорий. Статья дополняет содержание, которое агрегируется вокруг назревшей необходимости формирования новой научной дисциплины «геополитика транспорта».

ЕГОРОВ Владимир Георгиевич, доктор исторических наук, доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой международных отношений и геополитики транспорта Российского университета транспорта. **Адрес:** Российская Федерация, г. Москва, 127994, ул. Образцова, 9, стр. 9. **E-mail:** korcka@mail.ru. **SPIN-код:** 9130-3997. **ORCID:** <https://orcid.org/0000-0002-2473-8590>

Ключевые слова: связанность мира, транспорт, транспортные коридоры, естественные условия, глобальный, региональный и национальный уровни, геополитика.

Методы исследования

К написанию статьи был привлечён широкий круг источников: материалы европейских структур и институтов ООН, официальные сайты организаций, периодика. Селекция фактологии, отражающей определённый в статье исследовательский ракурс, потребовала использования структурно-функционального принципа организации текста работы. Видение геополитического фона развития транспортной инфраструктуры вообще и транспортных коридоров (ТК) в частности предполагало диалектический подход, позволивший представить противоречивый процесс интеграции государственных, региональных и глобальных потребностей и интересов в пространстве, вовлечённом в функционирование транспортных коридоров.

Исследуемая проблема в научной литературе

В научной литературе отсутствует устоявшееся определение транспортных коридоров. Одни исследователи склонны характеризовать ТК как «набор договорённостей, нацеленных на изменение скорости и направления движения потоков на определённом пространстве» [*Pynnöniemi*, 2008].

Другие при описании транспортных коридоров делают упор на техническое обеспечение (инфраструктуру и подвижной состав). Такой подход доминирует в определении ТК, данном на общеевропейских конференциях по транспорту в 1993–1994 гг.: «Совокупность магистральных транспортных коммуникаций (как имеющихся, так и вновь создаваемых) с соответствующим обустройством и инфраструктурой, связывающих крупные транспортные узлы, в рамках которых используются различные виды транспорта, обеспечивающие перевозки пассажиров и товаров в международном сообщении на направлении их наибольшей концентрации» [ЕАБР. Отраслевой обзор, 2009: 20].

Специалисты в области физической географии понимают под ТК пространство «вдоль главного направления масштабных перевозок грузов и пассажиров внутри или между агломерациями, включающее один или сеть параллельных маршрутов и транзитных дорог с прилегающими к ним территориями» [*Corridor planning guide...*, 2007: 11].

В российской академической литературе имеет хождение понятие ТК как направления «концентрации материальных финансовых и информационных потоков», «обеспечивающих оборачиваемость капитала и синхронизацию прохождения товаров, документов и денег в условиях преференциального режима» [*Вардомский, Тураева*, 2018: 9].

Представители юридической науки обычно при характеристике ТК основываются (особенно если речь идёт о международных транспортных коридорах) на наличии соответствующей правовой базы. Правила и договорённости являются основополагающими в характеристике ТК, содержа-

щейся в документах ООН. Транспортный коридор, согласно определению этой организации, — это «набор правил, регулирующих аспекты транспортировки и транзита товаров по определённом маршруту, которые подкреплены договором, подписанным странами-участниками»¹.

Попытка объединить все отмеченные черты содержит определение ТК Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН одной из пяти региональных организаций ЭКОСОС: «Транспортный коридор — это часть национальной или международной транспортной системы, которая обеспечивает значительные международные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими районами, включает в себя подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта, работающих на данном направлении, а также совокупность технологических, организационно-правовых условий осуществления этих перевозок» [ЕАБР. Отраслевой обзор, 2009: 6].

Содержание этого определения в артикуляции Всемирного банка дополнено положением о том, что входящие в состав ТК инфраструктура и подвижной состав координируются «национальными и международными региональными органами» и их функционирование содействует «торговым и транспортным потокам между центрами экономической деятельности и международной торговли» [Roberts, Melecky, Bougna, 2018: 2].

Обобщая опыт концептуализации понятия «транспортные коридоры», авторы аналитического доклада Института экономики РАН предложили свой вариант определения ТК как «согласованного развития и унификации технических параметров национальных магистральных путей нескольких стран, образующих международное направление перевозок между крупными центрами производства и потребления, национальных норм регулирования транзитных и внешнеторговых перевозок, логистической деятельности и широкое внедрение на этом направлении интермодальных технологий в доставке грузов» [Вардомский, Тураева, 2018].

Вместе с тем, сводя содержание ТК исключительно к их экономическому наполнению, исследователи оставляют без внимания важный с точки зрения понимания этого феномена аспект — политический. О необоснованности такого редуцирования ТК как объекта научного поиска говорится во многих работах и аналитических материалах [Калиниченко, 2018; Щербанин, 2009].

Подметив эту лакуну в научном освоении темы, авторы аналитического обзора Евразийского транспортного альянса отмечают способность транспортных коридоров «преодолеть объективные физические, политические и экономические ограничители». При этом «инструментами преодоления

¹ Международные транспортные коридоры на евразийском пространстве. Развитие широтных маршрутов // <https://index1520.com/analytics/mezhdunarodnye-transportnye-koridory-na-evraziyskom-prostranstve-razvitie-shirotnykh-marshrutov/>, дата обращения 05.05.2020.

пространства и сжатия времени являются снижение институциональных и транзакционных барьеров, использование современных цифровых технологий и кооперация международных и национальных институтов и бизнес-сообществ»².

Например, для Евразии (континентальность которой, по имеющимся расчётам, снижает темпы роста стран на 1,5%) ТК являются «естественным и неизбежным ответом на вызов континентального положения»³.

По мнению М. Захера и Б. Саттона, ТК стали реальностью благодаря имплементации норм международного права, согласно которым регулирование перевозок основано на взаимном интересе государств, а не навязывании своих предпочтений государствами-лидерами или группой могущественных стран [Zacher, Sutton, 1995].

Синергический, катализирующий эффект транспортных коридоров в социально-экономическом развитии в результате формирования системы, включающей инфраструктуру, политические институты, инвестиции и др., отмечает А. Куим [Quium, 2019: 11].

Значительная часть исследователей связывает функционирование транспортной инфраструктуры вообще и ТК в частности с позитивным эффектом для реальной экономики стран*. Однако другие учёные считают, что транспортные коридоры прежде всего обеспечивают рост благосостояния населения.

Государственную оценку сетей трафика в связи с функционированием транспортных коридоров исследовал Х. Хашеми [Hashemi, Abdelghany, 2015]. Моделированию рисков функционирования ТК посвятил свою работу Д. Ченг [Cheng, 2014; Cheng, Verma, Verter, 2017]. Анализу препятствий в осуществлении бесперебойного функционирования ТК посвятили свой научный доклад А. Бейферт и его коллеги [Beifert, Shcherbanin, Vinokurov, 2018].

Среди немногих трудов, включающих в изучение транспортных коридоров геополитический контекст, — работа Д. Тертри [Тертри, 2019] и научный доклад Института экономики РАН, подготовленный Л. Б. Вардомским и М. О. Тураевой [Вардомский, Тураева, 2018].

Транспортные коридоры в глобальном цивилизационном пространстве

Транспортные коридоры — результат качественно нового уровня связанности глобального цивилизационного пространства.

² Международные транспортные коридоры на евразийском пространстве. Развитие широтных маршрутов // <https://index1520.com/analytics/mezhdunarodnye-transportnye-koridory-na-evraziyskom-prostranstve-razvitie-shirotnykh-marshrutov/>, дата обращения 05.05.2020.

³ Там же.

* [Alder, Roberts, Tewari, 2018; Asturias, Garcia, Ramos, 2018; Berg, Deichmann, Liu, Selod, 2017; Laird, Venables, 2017].

Несмотря на разнонаправленные тенденции изменения ландшафта современного планетарного пространства, результирующим трендом его формирующейся архитектуры является взаимосвязанность. Новый цивилизационный облик обретает очертания всеобщности и нераздельности. Мир становится настолько взаимосвязанным, что позволяет говорить об ином уровне академической рефлексии, приобретаемой в видении П. Ханна возможности имплементации научной дисциплины «коннектография», рефреном которой стало утверждение «Связанность — это судьба» [Ханна, 2019].

«Связанный» миропорядок рождается в результате борьбы двух диалектически противоречивых тенденций — с одной стороны, мегатренда глобализации, с другой — нарастающей в последнее время альтернативы культурной, этнической и национальной идентичности. И та и другая разнонаправленные тенденции в равной степени «участвуют» в рождении «связанного мира». Первая, в основе которой лежит «всеобщность» базисного основания — информации, преодолевает границы идентичностей (в том числе национальных), универсализирует коммуникационные каналы, связывающие неразрывной сетью все страны, народы и континенты, обрекая на депривацию прежние структуры центров и периферии, структур, альянсов, союзов и т. д. Другая благодаря преодолению примитивного взгляда на мировой культурный ареал как на иерархию развитых и отстающих стран и народов, вызывающую отторжение перспективу общественного развития в виде репликации партикулярного культурного опыта с приданием последнему универсальных характеристик, продуцирует цивилизационный «запрос» на формирование «органического» порядка, чертой которого является неисчерпаемая ценность каждой культурно-этнической общности и востребованности их интеракции, обогащающей всех участников цивилизационного процесса.

Рассматривая транспортные коридоры в контексте проявления глобальной тенденции «взаимосвязанности», следует признать их качественно иным явлением в сравнении с традиционными транспортными путями, которые в ходе совершенствования инфраструктуры способствовали углублению взаимодействия стран и народов и территориального разделения труда.

Геополитический тренд, «сжимающий» физическое пространство, порождает иное качество коммуникаций, одним из которых становятся транспортные коридоры, агрегирующие новые технологии мульти- и интермодальности, комплексного транспортно-экспедиционного обслуживания управления транспортными потоками, контейнерными и контрейлерными перевозками. Именно транспортные коридоры как ни одна другая составляющая транспортной системы вбирают в себя все инновации, активно продвигаемые в ходе информационного обновления отрасли.

По оценкам экспертов, цифровизация транспорта вообще и ТК в частности может увеличить пропускную способность железных дорог на 40%,

а себестоимость перевозок снизить на 30% [Жунусов, 2018]. В материале, подготовленном специалистами российской Высшей школы экономики, содержатся такие данные: если в 2020 году объем востребованных транспортной отраслью России цифровых технологий составлял 89,4 млрд рублей, то к 2030 г. этот показатель может увеличиться в 7 раз, за счёт чего производительность транспорта увеличится на 20%⁴.

Виды транспортных коридоров

Транспортные коридоры в зависимости от локализации связываемых территорий и субъектов коммуникации могут быть *национальными* (внутренними), *региональными* и *международными*.

Национальные транспортные коридоры реализуют ряд задач, определяемых стратегией внутреннего развития, как то экономический рост (за счёт освоения естественных ресурсов, формирования единого рынка труда и сбыта), повышение качества жизни населения (выравнивание имеющихся диспропорций в уровне жизни), обеспечение национального суверенитета. В Транспортной стратегии России на период до 2030 года подчёркивается, что развитие отрасли не является самоцелью, а её реализация нацелена на обеспечение социально-экономического роста страны и повышение качества жизни населения⁵.

Типичным национальным транспортным коридором (до обретения конвенционального статуса) является российский Северный морской путь, проходящий через Карское море, море Лаптевых, Восточно-Сибирское и Чукотское моря и частично выходящий в Тихий океан.

Региональные транспортные коридоры, как правило, обеспечивают эффективность сообщения в границах отдельных регионов. Наиболее очевидным примером региональных ТК является Трансьевропейская транспортная сеть на территории ЕС, функционирующая параллельно с десятью панъевропейскими коридорами в Центральной и Восточной Европе, четырьмя панъевропейскими транспортными зонами и евразийским маршрутом ТРАСЕКА [*Status of the Pan-European Transport Corridors...*, 1998: 3].

Программой развития Трансьевропейской транспортной сети (*TEN-T*), рассчитанной до 2050 года, предусмотрено создание девяти ТК: Северное море – Балтика, Средиземноморский, Рейн – Дунай, Балтика – Адриатика, Северное море – Средиземное море, Средневосточный, Атлантический, Скандинавия – Средиземное море и Рейн – Альпы. Реализация

⁴ В ВШЭ считают, что цифровизация транспорта поможет реализовать транзитный потенциал России // <https://tass.ru/ekonomika/11176601>, дата обращения 02.05.2021.

⁵ Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г., 2008 // mintrans.gov.ru/documents/3/1009, дата обращения 02.05.2021.

намеченных планов будет способствовать дальнейшему сплочению пространства ЕС⁶.

Транспортные коридоры в рамках соглашения *NAFTA* обеспечивают продвижение грузового потока между Канадой, США и Мексикой. Региональный характер имеют ТК «Приморье-1», «Приморье-2», связывающие российский Дальний Восток и порты стран Юго-Восточной Азии.

Характерной чертой региональных ТК является их катализирующее влияние на рост интеграционного потенциала, который, как в случае с ЕС, продуцирует в том числе политическое взаимодействие. Создание панъевропейских коридоров отвечало геополитической потребности интеграции в единое европейское пространство стран бывшего социалистического блока, в том числе обрётших независимость прибалтийских республик. В течение восьми лет на Пражской (1991), Критской (1994) и Хельсинкской (1997) конференциях разрабатывался транспортный геополитический проект охвата сетью коммуникаций территории стран, избравших западный вектор развития после распада СССР. Панъевропейские транспортные коридоры, как и МТК (международный транспортный коридор) ТРАСЕКА, выполняют геополитическую функцию создания интегративных направлений, альтернативных центростремительным векторам, усиливающимся по мере укрепления России и роста ее внешнеполитического влияния. После того как стало очевидным несоответствие аксиологических и политических ориентиров России и Запада, панъевропейские транспортные коридоры выполняют помимо прочего миссию укрепления материального основания и военно-политического влияния на страны Восточной Европы, объективно ставшие буферной зоной между двумя цивилизациями*.

Международные транспортные коридоры — это транспортные коммуникации, обеспечивающие оптимальные направления сообщения в мире в целом.

С точки зрения геополитики в развитии международных транспортных коридоров прослеживается тенденция потенциального ограничения доступности. Стремление мировых центров к контролю над стратегически важным пространством сопровождается конкуренцией и даже отстранением стран с политической позицией, не совпадающей с позицией доминирующих государств. Особенно заметным стало проявление этой тенденции с углублением противоречий по линии Запад — не Запад. В контексте такого противоборства МТК обретают функцию политической конкуренции.

Так, Украина, политическая элита которой с 2014 г. взяла крутой курс на вестернизацию, имеющая естественные транзитные преимущества уча-

⁶ Trans-European Transport Network. European Commission // https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en, дата обращения 02.05.2021.

* В 2005 г. была разработана программа ЕС по созданию пяти международных транспортных коридоров, выходящих за пределы TEN-T. См.: Транспортные системы во имя мира и развития, 2005 // https://ec.europa.eu/ten/transport/external_dimension/doc/2005_12_07_ten_t_final_report_ru.pdf, дата обращения 14.05.2021.

ствия в МТК Восток — Запад (уменьшение пути на 520 км для доставки грузов, например, в Словакию и на юг Европы), понесла убытки от сокращения транзита на сумму 1,3 млрд долл.

С другой стороны, Европейский союз, на интеграцию с которым нацелены украинские руководители, пытается каким-то образом компенсировать деструктивные последствия разрыва отношений с Россией, Беларусью и проблем «Мотор-Сич» с КНР, негативно влияющих на участие Киева в транзите по МТК. В 2019 г. парламент Украины ратифицировал соглашение о процедуре общего транзита с ЕС, позволяющей Киеву «перевозить товары из одного места таможенной территории ЕС в другое через государство или территорию, расположенную за пределами ЕС, без изменения таможенного статуса товаров»⁷.

В этом же году на территории Украины была опробована в тестовом режиме новая компьютеризированная транзитная система (*NCTS*) ЕС, уже действующая в 35 европейских странах. «Австрийские федеральные железные дороги» (*ÖBB*) заявили о намерении модернизировать 450 км ширококолейного участка железной дороги от Чопа (Закарпатье, Украина) до Кошице (Словакия), а в перспективе — создать полноценный транспортный коридор Владивосток — Вена, позволяющий доставлять груз с одной сменой колеи на границе с КНР. В случае реализации обсуждаемых планов по передаче украинских железных дорог под операционный контроль «Германских железных дорог» (*Deutsche Bahn*) Украина сможет восстановить свои позиции в транзите грузов через Россию⁸.

Тенденция доминирования на международных транспортных коридорах инициирует формирование альтернативных транзитных маршрутов. Так, ограничение возможности развития широтного транзитного направления в связи с нарастанием политической напряжённости продуцирует меридиональный вектор транспортных коммуникаций, в частности проект «Литовских железных дорог», «Белорусских железных дорог» и «Украинских железных дорог» «Викинг» сообщением Клайпеда — Минск — Киев — Одесса — Стамбул с ответвлениями через Румынию и Болгарию, который позволил в 2019 г. осуществить перевозку 50 тыс. ДФЭ (условная единица вместимости контейнеров)⁹. Политические соображения легли в основу альтернативных маршрутов на центральном участке коридора Восток — Запад. Помимо ТРАСЕКА в этом качестве представляется проект «Транскаспийский международный транспортный маршрут» (ТМТМ), в который вошли Каспийское морское паро-

⁷ Международные транспортные коридоры на евразийском пространстве. Развитие широтных маршрутов // <https://index1520.com/analytics/mezhdunarodnye-transportnye-koridory-na-evraziyskom-prostranstve-razvitie-shirotnykh-marshrutov/>, дата обращения 05.05.2020.

⁸ Там же.

⁹ Там же.

ходство (Азербайджан), Бакинский и Батумский (Грузия) торговые порты. С 2017 г. к его реализации подключились «Турецкие железные дороги» (*TCDD Transportation*), «Украинские железные дороги» («Укрзалізниця»), а также ряд румынских, китайских компаний и «Казахстанские железные дороги»¹⁰.

Однако по объективным причинам Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ) вряд ли способен стать действительно альтернативным традиционным направлением МТК Восток – Запад. Для продвижения грузов в ЕС через ТМТМ необходимо пересечение Каспийского моря с использованием портов Актау, Курык (Казахстан) и Алят (Азербайджан), что значительно увеличивает стоимость услуг. Дальнейшее движение груза через Грузию в Турцию железной дорогой или морским путём также сопряжено с дополнительными трудностями. Таким образом, если транзитное время по евразийскому маршруту от Алтынколь или Достык (Казахстан) до границы Беларуси составляет менее 5 суток, то транзит по ТМТМ от станции Алтынколь до Батуми составляет 7 суток, а до Стамбула – 11 суток. Кроме того, транспортировка грузов через Турцию делает нецелесообразным участие Украины в транзитных поставках в Европу, так как может осуществляться непосредственно на южные европейские границы, минуя её территорию. Очевидное преимущество ТМТМ имеет только для прямого сообщения Турции с КНР.

Безусловно, структурирование ТК на национальные, региональные и международные носит условный характер, прежде всего потому, что таковые не являются феноменом статичным и способны в ходе своего развития интегрироваться в транспортные системы более высокого уровня, и, во-вторых, потому, что их функционирование в рамках локализации ограниченных территорий значительно расширяет потенциал транспортных коридоров в рамках трансрегиональных и международных коммуникационных систем. Так, Транспортная стратегия России на период до 2030 г. предполагает расширение потенциала ТК, проходящих по территории России, за счёт:

- интеграции российского транспорта в европейскую транспортную систему;
- формирования и развития общего транспортного пространства со странами СНГ;
- повышения роли России в создаваемой интегрированной транспортной системе Азиатско-Тихоокеанского региона;
- развития взаимодействия в рамках регионального сотрудничества¹¹.

Учитывая, что ТК является сложным организационным, правовым, техническим продуктом, его становление и развитие проходят достаточно про-

¹⁰ Trans Caspian Transporte Route // <https://middlecorridor.com/ru>, дата обращения 05.05.2020.

¹¹ Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г., 2008 // mintrans.gov.ru/documents/3/1009, дата обращения 02.05.2021.

тяжённые временные периоды. Таким образом, на начальном этапе своего формирования международные транспортные коридоры, несмотря на свой конвенциональный статус, могут фактически исполнять роль национальных. Так, соглашение о международном транспортном коридоре Север – Юг было подписано в 2000 г. Формально коридор был открыт в 2002 г. для обеспечения короткого (в сравнении с морским) пути из России и стран Восточной Балтии и СНГ в Индию, Иран и страны Персидского залива. Предполагалось функционирование МТК в комбинированном железнодорожно-морском исполнении. В реальности конкурентоспособность и политические препятствия позволили МТК Север – Юг функционировать в усечённом виде – обслуживать перевозки с Азербайджаном, Ираном и Туркменией, а участок маршрута Астрахань – Бусловская (на границе с Финляндией) пока имеет значение только как важная составляющая российской транспортной системы, поскольку проходит по территории многих субъектов РФ.

Условность дифференциации уровней ТК объясняется тем, что они представляют собой подвижный организм, как уже сказано, интегрирующий национальные и региональные транспортные системы в международные маршруты и постоянно развивающийся. Например, существующие тринадцать транспортных коридоров Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) согласно принятому 2–5 июня 2015 года в Улан-Баторе комплексному плану были значительно расширены:

- двенадцатый железнодорожный транспортный коридор через территорию Молдовы – от станции Окница до станции Волчицец и далее, до станции Жмеринка (Украина);
- подключены коридоры № 2, 5 и 8 к железнодорожным линиям¹²;
- Илецк – Кандыгагаш – Никельтау – Тобол в качестве ответвления второго железнодорожного транспортного коридора ОСЖД;
- Жетыген – Алтынколь в качестве ответвления пятого железнодорожного транспортного коридора ОСЖД;
- Бейнеу – Узень – Большак – восьмой транспортный коридор ОСЖД;
- Достык – Мойынты – Жезказган – Саксаульская – Бейнеу – порт Актау – десятый железнодорожный транспортный коридор ОСЖД.

Участниками программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества реализуется Транспортная стратегия ЦАРЭС, в соответствии с которой осуществляется развитие сети мультимодальных логистических хабов и модернизация пунктов пересечения границ вдоль шести коридоров ЦАРЭС¹³:

¹² Евро-азиатские транспортные связи. Введение в действие наземных транспортных соединений между Европой и Азией. ЕЭК ООН. Нью-Йорк и Женева, 2020 // <https://unepc.org/DAM/trans/doc/2019/wp5eatl/ECE-TRANS-265r.pdf>, дата обращения 14.05.2021.

¹³ CAREC Program // www.carecprogram.org, дата обращения 14.05.2021.

- *коридор 1* – Европа – Восточная Азия;
- *коридор 2* – Средиземноморье – Восточная Азия;
- *коридор 3* – Российская Федерация – Ближний Восток и Южная Азия;
- *коридор 4* – Российская Федерация – Восточная Азия;
- *коридор 5* – Восточная Азия – Ближний Восток и Южная Азия;
- *коридор 6* – Европа – Ближний Восток и Южная Азия.

Социально-экономическое и политическое значение транспортных коридоров

Географическое положение и естественные условия стран, по которым проходят транспортные коридоры, определяют их социально-экономическое и политическое значение.

Безусловно, особое значение ТК приобретают в условиях протяжённости территорий континентально локализуемых стран. Так, для России, где большую часть пространства «занимают регионы, удалённые от открытого моря на 1000 и более километров, развивающиеся в условиях дистанционной изолированности от внешних рынков», и большинства постсоветских государств интеграция в глобальные рынки и транспортные коридоры, повышающие транзитный потенциал, являются безальтернативным вариантом [*Вардомский, Тураева, 2018: 4*].

Роль транспортных коридоров в преодолении изолированности внутренних континентальных территорий возрастает, в связи с развитием производственно-сбытовых цепочек претерпевают трансформацию традиционные функции морских портов, которые благодаря «терминализации» активно включаются в создание специализированных терминалов для обслуживания внутренних регионов.

Порты в современном облике не рассматриваются как исключительно перевалочные пункты, а обретают вид комплексных сборно-распределительных центров, «функционально связанных с развитием системы дистрибуции во внутренних районах страны». Внутренние логистические центры, терминалы и сухие порты* приобретают статус узловых центров агрегирования грузов. Неотъемлемым компонентом логистического комплекса или сухого порта является интермодальный терминал, где осуще-

* Согласно Межправительственному соглашению о сухих портах, под сухим портом международного значения понимается место внутри территории страны с логистическим центром, соединённым с одним видом транспорта или более и предназначенным для обработки, временного хранения и предусматриваемого законом осмотра грузов, перевозимых в процессе международной торговли, а также совершения применимых таможенных контрольных функций и формальностей. См.: Евро-азиатские транспортные связи. Введение в действие наземных транспортных соединений между Европой и Азией. ЕЭК ООН. Нью-Йорк и Женева, 2020 // <https://unece.org/DAM/trans/doc/2019/wp5eatl/ECE-TRANS-265r.pdf>, дата обращения 14.05.2021.

ствляется перевалка грузов (контейнерных, контрейлерных или в съёмных кузовах) с одного вида транспорта на другой.

Функционирование транспортных коридоров между странами, входящими в интеграционные объединения и разделяемыми территориями с повышенными рисками, имеет критически важное значение. Именно таким образом выглядит ограниченная воздушным транспортом и не всегда благоприятным потенциалом Военно-Грузинской дороги транспортная связь России и Армении. Благодаря достигнутому соглашению между Азербайджаном, Арменией и Россией (11 января 2021 г.), положившему конец военному конфликту в Карабахе, может быть восстановлен транспортный коридор (функционировавший при СССР), соединяющий Азербайджан с анклавом Нахичевань, который должен проходить через Сюникскую область Армении и железнодорожное сообщение Еревана с Сюникской областью через Нахичевань. В случае успешной реализации планов по восстановлению ТК Азербайджан получит транспортный маршрут в Нахичевань и Турцию, РФ – в Турцию и Армению, а Армения – в Иран и Россию [Двали, 2021: 6]. Безусловно, такой исход дела особенно важен для армянской стороны. На преодоление «континентальной блокады» направлен проект формирования Кабульского коридора, который свяжет Узбекистан с портами Карачи и Гвадар на Аравийском море. В случае успеха в осуществлении этих планов Узбекистан получит выход в Мировой океан, а Пакистан – доступ к рынкам Центральной Азии [Панфилова, 2021: 5].

Транспортные коридоры в геополитике

Способность ТК «сужать» время, преодолевать и «собирать» пространство наделяет их инструментальным геополитическим содержанием. По меткому выражению французского социолога Бруно Латура, «преодоление расстояния является актом силы» [Latour, 2008].

Формирование и функционирование ТК становятся мощным фактором агрегирования и продвижения политической воли, направленной на интеграцию или изоляцию субъектов международных отношений*.

При этом притязания на власть в контексте геополитики, ТК приемлемо в артикуляции Дж. Аллена не трактовать как беспрекословное подчинение силе или авторитету, а «соотносить с эффективностью, с которой субъекты усваивают своё значение» [Allen, 2003: 65]. Действительно великим державам и ведущим региональным государствам для формирования коалиций

* По определению Д. М. Жовтуна, «политическая воля – это форма проявления политической активности, включающая в себя политическое сознание и поведение субъекта политики, направленная прежде всего на реализацию интересов и потребностей, связанных с притязанием на власть, её удержанием и укреплением» [Жовтун, 2012].

и продвижения собственных инициатив, в том числе в транспортной сфере, как правило, не приходится прибегать к демонстрации силы или прямому давлению. Их политическая воля чаще реализуется через признание странами-реципиентами лидерских позиций центров мировой силы.

И ещё одно важное замечание Дж. Аллена относительно власти, продуцируемой транспортными коридорами, в соотношении с преодолением пространства: «Власть как результат не может и не должна, — по мнению интеллектуала, — выражаться из ресурсной базы, независимо от её размера и объёма», но результируется в эффекте «близости или удалённости, присутствия или отсутствия». Другими словами, сама структура пространства «служит как ресурсом, так и средством, при помощи которого осуществляется власть» [Allen, 2003: 10–11].

Так, геополитическим отражением курса на «мирное возвышение» Китая через продвижение внешнеполитической концепции «сообщества единой судьбы» человечества стал масштабный проект Экономического пояса Шёлкового пути (ЭПШП), в рамках которого активно развиваются евразийские транспортные коммуникации вообще и коридоры в частности [Бояркина, Печерица, 2020: 23, 28–30]. К реализации этого проекта китайское руководство приступило в марте 2016 г. Инициатива «Один пояс — один путь», объединяющая ЭПШП и Морской шёлковый путь, предполагает подписание меморандумов о взаимопонимании и сотрудничестве со странами, вовлечёнными в проект.

Инициатива «Одни пояс — один путь» призвана связать Азию, Европу и Африку с помощью пяти основных маршрутов¹⁴:

Маршруты Экономического пояса Шёлкового пути:

- Китай — Европа через Центральную Азию и Российскую Федерацию;
- Китай — Ближний Восток через Центральную Азию;
- Китай — порты Индийского океана через Юго-Восточную и Южную Азию.

Маршруты Морского шёлкового пути XXI века:

- китайские морские порты — Южно-Китайское море — Индийский океан — Европа;
- китайские морские порты — Южно-Китайское море — страны южной части Тихого океана.

Напротив, претензия Китая на глобальное лидерство, не всегда комплементарно соответствующая национальным интересам, прежде всего, соседей, инициировала геополитический вектор транспортного сотрудничества стран Юго-Восточной Азии с Россией. Несмотря на наличие политических разногласий, развивается российско-японское сотрудничество в транспорт-

¹⁴ Евро-азиатские транспортные связи. Введение в действие наземных транспортных соединений между Европой и Азией. ЕЭК ООН. Нью-Йорк и Женева, 2020 // <https://unesc.org/DAM/trans/doc/2019/wp5eatl/ECE-TRANS-265r.pdf>, дата обращения 14.05.2021.

ной сфере. Началась реализация транспортных коридоров из Японии в Европу по Транссибирской железной дороге. В соответствии с достигнутыми договорённостями министерств транспорта Японии и России по Транссибу открыто движение маршрутных контейнерных поездов, или блоктрейнов (составов, которые идут из одного пункта отправления в один пункт назначения без разделения или хранения грузов в пути). В транспортировке своих товаров по ТК принимают участие крупнейшие компании Японии: нефтехимическая корпорация *Nippon Shokubai*, один из лидеров автомобилестроения *Honda Motors*, производитель медицинской техники *Nipro Corporation* и др. В проекте принимает участие японская логистическая корпорация *Nippon Express*. Как отмечает японский новостной портал *Yaho News Japan*, функционирование транспортного коридора Япония – Европа через территорию РФ позволяет сократить время доставки грузов в сравнении с морским путём через Суэцкий канал в два раза и расходы грузоотправителей – в 1,5 раза¹⁵.

Руководители ОАО «РЖД» и корпорации «Корейские железные дороги» в 2018 году подписали меморандум об изучении и проработке вопроса организации железнодорожных перевозок по коридору Республика Корея – Россия – Европа путём реализации трёхстороннего проекта Транскорейской железной дороги и Транссибирской магистрали.

Транспортные коридоры как инструмент контроля над территорией

«Собирая» пространство, ТК являются инструментом контроля над территорией. В этой связи важно отметить их особое значение для укрепления национального суверенитета и режима безопасности по периметру государственных границ.

В отмеченном аспекте транспортные коридоры, развивающиеся в рамках постсоветских интеграционных проектов, приобретают для России критически важное значение. Именно поэтому РФ уделяет большое внимание наращиванию интеграционного потенциала в рамках Евразийского экономического союза. ЕАЭС создан в 2014 году Арменией, Беларусью, Казахстаном и Российской Федерацией. С момента своего учреждения целеполагание объединения направлено на создание единого пространства перемещения рабочей силы, капитала и товаров. Безусловно, транспорт в достижении этой цели играет одну из доминирующих ролей. В декабре 2016 г. Высший евразийский экономический совет (ВЕЭС) принял основополагающие принципы скоординированной политики в сфере транспортного сообщения, которая должна устранить препятствия в создании

¹⁵ Япония налаживает доставку грузов в Европу через российский Транссиб // <https://eadaaily.com/ru/news/2020/11/16/yaponiya-nalazhivaet-dostavku-gruzov-v-evropu-cherez-rossiyskiy-transsib>

единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг к 2025 г. [Решение Высшего совета ЕАЭС..., 2017].

Реализация принятого документа инициирует создание новых транспортных коридоров и увеличение транзитного потенциала территории объединения. В настоящее время на каждую страну ЕАЭС приходится сорок и более препятствий (барьеров, изъятий, ограничений): Республика Армения – 41, Республика Беларусь – 43, Республика Казахстан – 44, Кыргызская Республика – 40, Российская Федерация – 48. На пути создания единого транспортного пространства устранение таковых с помощью транспортных коридоров увеличит экспортный потенциал каждого члена ЕАЭС на 15% в год [Чибухчян, Чибухчян, Гаспарян, 2018]. Значительно повысит эффективность транспортного сообщения в ЕАЭС цифровизация логистической инфраструктуры (создание цифровых транспортных коридоров).

Проект создания этой экосистемы был утверждён Евразийским межправительственным советом на форуме *Digital Almaty* 31 января 2020 г. В планах реализации проекта – создание сервисов для расчёта маршрутов, внедрение электронных путевых листов, электронных международных транспортных накладных, электронных протоколов проверки органами внутренних дел и т. д. [Кинякина, 2020].

По поручению глав государств – членов ЕАЭС и КНР Евразийская экономическая комиссия осуществляет работу по «совмещению» интеграционных планов ЕАЭС с китайским проектом «Экономический пояс Шёлкового пути» в целях активизации региональных производственно-сбытовых цепочек. В 2016 г. в рамках этой работы намечены более 40 проектов по расширению транспортной инфраструктуры. Осуществление запланированных проектов увеличит степень интеграции транспортной системы Евразийского экономического союза с действующими международными транспортными коридорами¹⁶.

Оценивая геополитическое значение транспортной сети ЕАЭС, Д. Тертри пишет: «Россия содействует объединению евразийского пространства через ЕАЭС, который создаёт некий политико-экономический континуум от Китая до Европы. ЕАЭС является не только сдерживающим фактором для прямых контактов Китая и Средней Азии, но и мостом между Китаем и Европой» [Тертри, 2019].

Транспортные коридоры приобретают способность «конструирования» пространства исходя из интересов субъектов политического процесса, анализируя его трансформацию в желаемом направлении.

В направлении реализации своих уставных целей ООН и ее подразделения стремятся к установлению условий развития евро-азиатского

¹⁶ ЕЭК. Транспорт, 2015. Наша цель – единое транспортное пространство Евразийского экономического союза // <http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/Транспорт.pdf>, дата обращения 15.05.2021.

транспортного сообщения. С 2002 г. реализуется совместный проект региональных организаций Европейской экономической комиссии (ЕЭК) и Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭС-КАТО) по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС). На первом этапе воплощения проекта (2002–2007 гг.) были определены автомобильные, железнодорожные и внутренние водные транспортные маршруты, речные и морские порты и расставлены приоритеты перспектив их развития и препятствия для грузовых транспортных потоков. Тщательная проработка потенциала реализации проекта результативалась в создание группы экспертов для координации процесса формирования «целостной евро-азиатской системы внутренних перевозок».

В ходе второго этапа (2008–2013 гг.) были согласованы девять железнодорожных и девять автомобильных маршрутов из предложенных 311 в качестве основных «соединений между Европой и Азией», разработана бесплатная интерактивная географическая информационная система (ГИС) с доступной базой данных маршрутов ЕАТС.

В реализации третьего этапа, в ходе которого продолжается работа по мониторингу грузовых потоков, оптимизации сроков и затрат доставки грузов, предпринимается попытка введения комплексных графиков движения по маршрутам и унификации тарифов, приняли участие 38 стран. Благодаря осуществлению третьего этапа проекта были сделаны существенные шаги в продвижении региональных и глобальной повесток, формализованных в резолюциях Генеральной ассамблеей ООН 69/213 «Роль транспортных и транзитных коридоров в обеспечении международного сотрудничества в целях устойчивого развития» (декабрь 2014 г.), 70/1 «Преобразование нашего мира: повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года» (сентябрь 2015 г.), 70/197 «На пути к обеспечению всестороннего взаимодействия между всеми видами транспорта в целях содействия созданию устойчивых мультимодальных транзитных коридоров» (декабрь 2015 г.), Венской программе, принятой второй конференцией ООН по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, на десятилетие 2014–2024 гг. (ноябрь 2014 г.), Ашхабадском процессе по устойчивому транспорту (ноябрь 2016 г.).

На сессии Комитета по внутреннему транспорту (февраль 2017 г.) министры транспорта, представители высокого уровня 58 стран и комиссар ЕС по транспорту приняли резолюцию «Вступление в новую эру устойчивого внутреннего транспорта и мобильности» и согласились действовать в направлении повышения эффективности регионального и межконтинентального транспортного сообщения¹⁷.

¹⁷ Евро-азиатские транспортные связи. Введение в действие наземных транспортных соединений между Европой и Азией. ЕЭК ООН. Нью-Йорк и Женева, 2020 // <https://unesc.org/DAM/trans/doc/2019/wp5eatl/ECE-TRANS-265r.pdf>, дата обращения 14.05.2021.

Интересы субъектов политического пространства неизбежно продуцируют конкуренцию за продвижение своего направления транспортных коммуникаций. При этом транспортные коридоры становятся мощным инструментом в этом противоборстве.

Вместе с тем противоречия, возникающие в связи с конкуренцией национально ориентированных транспортных коридоров, не всегда становятся причиной международных разногласий. Например, в практике сотрудничества стран ЕАЭС таковые преодолеваются на основе взаимовыгодного сотрудничества.

С 2010 года государства ЕАЭС активно участвуют в трансконтинентальном контейнерном транзите Китай – ЕС по Транссибу и Северному коридору Трансазиатской железнодорожной магистрали. За счёт внедрения практики перевозок контейнерных поездов (блоктрейнов) удалось добиться конкурентоспособности железнодорожного транзита грузов по Транссибу в сравнении с морским. Благодаря реализации программы «Транссиб за 7 дней» стали использоваться поезда со среднесуточной скоростью 1200 км.

Однако китайские производители (особенно с 2015 года) предпочли более короткий (приблизительно на 1 тыс. км) Северный коридор ТСЖ, проходящий через территорию Казахстана. В 2014 г. основная часть транзитных грузов КНР – ЕС – КНР шла через Забайкальск (Россия), а уже в 2016 г. 2/3 объёма китайских контейнеров стал направляться через казахстанские пограничные пункты [*Вардомский, Тураева, 2018*].

Дальнейшее продвижение транзита из Китая в Европу потребовало участия России и Беларуси. Координация деятельности этих стран, интеграция инвестиционных потоков, информационное обеспечение транзитных перевозок обусловили необходимость создания АО «Объединённая транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс» (ОТЛК ЕРА).

В 2020 г. объём широтных контейнерных перевозок компании достиг около 600 тыс. ДФЭ (в двухфутовом эквиваленте) (ТЕИ). Средняя скорость движения контейнерных поездов от пограничного пункта Достык (Казахстан) до границы ЕС составляет 5 суток.

Интеграция как альтернатива конкуренции способна активизировать формирование новых транспортных коридоров за счёт агрегирования национальных ресурсов, недостаточных для реализации масштабных проектов. Так, 50% акций АО «Улан-Баторская железная дорога», обслуживающего маршрут Китай – Монголия – Россия, принадлежит РЖД [*Тертри, 2019: 100*].

Вместе с тем было бы упрощённым представлять, что функционирование ТК результируется исключительно в интеграционные тенденции. В геополитическом ракурсе их организация и развитие всё же связаны с конку-

ренцией. Например, посол Исламской Республики Иран в Москве Казем Джалали в интервью «Ведомостям» 7 апреля 2021 г. высказал уверенность в том, что транспортный коридор Север – Юг «может составить конкуренцию Суэцкому каналу» [Лесных, 2021].

Транспортные коридоры, агрегирующие инновационные подходы в отрасли, являются важным фактором обретения субъектами международной политики геополитической статусности, определяемой в том числе уровнем развития экономики и её продвижения в инновационном переустройстве. В этой связи контроль над ТК способен предоставить определённый «аванс» состоятельности и политической значимости даже развивающемуся государству, претендующему на определённое место и роль в глобальной коммуникационной системе.

Осознание важности ТК в повышении экономического и политического потенциала страны подвигло руководство Турции, последовательно реализующее стратегию воссоздания Великой Порты, к развитию транспортных коридоров по меридиональным и широтным направлениям. В 2013 году был реализован проект «Мармарай», обеспечивший железнодорожное сообщение между азиатской и европейской частями Стамбула через тоннель под проливом Босфор протяжённостью 13,6 км. Вкупе с железнодорожной магистралью Баку – Тбилиси – Карс (2017 г.) «Мармарай» обеспечил интермодальное сообщение между странами Центральной Азии, Китаем и Европой через Турцию. Повышению транзитного потенциала Турции способствует реализация проекта «Лазуритовый коридор», пролегающего по маршруту древнего Великого шёлкового пути и способствующего активизации транспортного сообщения по направлению Афганистан – Азербайджан – Грузия – Турция – Туркменистан.

Маршрут «Викинг», соглашение о котором достигнуто в сентябре 2013 г. между «Литовскими железными дорогами» и «Турецкими государственными железными дорогами», соединил порты Балтийского и Чёрного морей¹⁸.

Геополитическим контекстом в рамках польской доктрины «Междуморья» (интеграции Польши, Украины, Беларуси, Литвы, Латвии, Эстонии, Молдавии, Венгрии, Румынии, балканских стран, Чехии и Словакии) выполняется проект транспортного коридора «Виа Карпатия», который проходит по маршруту Литва – Польша – Словакия – Венгрия – Румыния – Болгария – Греция [Скрипов, 2019].

¹⁸ Евро-азиатские транспортные связи. Введение в действие наземных транспортных соединений между Европой и Азией. ЕЭК ООН. Нью-Йорк и Женева, 2020 // <https://unesc.org/DAM/trans/doc/2019/wp5eatl/ECE-TRANS-265r.pdf>, дата обращения 14.05.2021.

Выводы

Таким образом, транспортные коридоры, структурируемые на национальные, региональные и международные, помимо своего прямого назначения – социально-экономического развития территорий и повышения уровня жизни населения – имеют важный и неотъемлемый геополитический контекст. Обладая такими свойствами, ТК становятся действенным инструментом конструирования геополитического «дизайна» цивилизационного пространства. В плане геополитики транспортные коридоры являются средством институализации её направляющих векторов, а мультимодальные логистические центры выполняют функцию «регулирующих клапанов», способных увеличивать либо ограничивать трафик по транспортным коммуникациям и, следовательно, выполнять важную роль средства конкуренции за их регулирование. В свете указанного представляется возможным определить транспортные коридоры как пространства массовых транспортных потоков, организованных на основе единой технической, управленческой и правовой инфраструктуры, имеющие важное значение с точки зрения социально-экономического развития территорий, продвижения национальных интересов и определяющие геополитический ландшафт.

Список литературы

- Бояркина А. В., Печерица В. Ф.*, 2020. Концепция Си Цзиньпина «Сообщества единой судьбы человечества» от идеи до практического воплощения / Дальневосточный федеральный университет. Владивосток. 224 с.
- Вардомский Л. Б., Тураева М. О.*, 2018. Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов (научный доклад) / Институт экономики РАН. М. 66 с.
- Двали Г.*, 2021. Сравнимая с ампутацией. Из-за соглашений между Россией, Арменией и Азербайджаном Грузия боится стать никому не нужной // Коммерсант. № 7. 19 января 2021 г. С. 6.
- Жовтун Д. Т.*, 2012. Политическая воля в государственном управлении // Социология власти. № 2. С. 20–29.
- Жунусов А. О.*, 2018. Драйверы развития инфраструктуры: цифровая повестка // Инновации транспорта. № 1 (31). С. 6.
- Калиниченко М.*, 2018. Коридорная дипломатия. Business Guide (Стратегические инвестиции). Коммерсант. Приложение № 195 // <https://kommersant.ru/apps/50140>, дата обращения 05.05.2020.
- Кинякина Е.*, 2020. Грузовой коридор в цифрах // Ведомости. № 19 (4991). 6 февраля 2020 г. С. 13.

- Лесных А.*, 2021. Выгода перевешивает риски // Ведомости. № 61 (5220). С. 5.
- Панфилова В.*, 2021. Россия готова подключиться к «Кабульскому коридору» // Независимая газета. № 77 (8128). С. 5.
- Скрипов В.*, 2019. Via Carpatia: через Карпаты сквозь Европу // <https://www.delfi.lt/ru/opinions/comments/via-carpatia-cherez-karpaty-skvoz-evropu.d?id=81274789>, дата обращения 15.05.2021.
- Тертри Д.*, 2019. Стальные коридоры Евразии и роль России // Россия в глобальной политике. Т. 17. № 3. С. 89–104.
- Ханна П.*, 2019. Коннектография. Будущее глобальной цивилизации. М.: Манн, Иванов и Фербер. 432 с.
- Чибухчан С., Чибухчан Г., Гаспарян Ш.*, 2018. Развитие логистических возможностей ЕАЭС – основа экономического роста // Логистика. № 5 (138). С. 52–55.
- Щербанин Ю. А.*, 2009. Геополитика и транспорт: о возможностях проекта «Российская транспортная дипломатия» // Мир и политика. № 4. С. 3–23.
- Alder S., Roberts M., Tewari M.*, 2018. The Effect of Transport Infrastructure on India's Urban and Rural Development // University of North Carolina at Chapel Hill. 73 p.
- Allen J.*, 2003. The lost Geographies of Power. Oxford: Blackwell Publishing. 232 p.
- Asturias J., Garcia S. M., Ramos R.*, 2018. Competition and the Welfare Gains from Transportation Infrastructure: Evidence from the Golden Quadrilateral of India // Journal of the European Economic Association. 17 p. DOI: 10.1093/jeea/jvy039.
- Beifert A., Shcherbanin Y., Vinokurov E.*, 2018. Trans-Eurasian Land Transport Corridors: Assessment of Prospects and Barriers // <https://clck.ru/VCGvP>, дата обращения 05.05.2020.
- Berg C. N., Deichmann U., Liu Y., Selod H.*, 2017. Transport Policies and Development // The Journal of Development Studies. № 53 (4). P. 465–480. DOI: 10.1080/00220388.2016.1199857.
- Chen Y. J.*, 2014. Modeling transit technology selection in a linear transportation corridor // Journal of advanced transportation. № 49 (1). P. 48–72. DOI: 10.1002/atr.1262.
- Cheng J., Verma M., Verter V.*, 2017. Impact of train makeup on hazmat risk in a transport corridor // Journal of Transportation safety & security. № 9. P. 167–194. DOI: 10.1080/19439962.2016.1162890.
- Hashemi H., Abdelghany K. F.*, 2015. Real-Time Traffic Network State Prediction for Proactive Traffic Management: Simulation Experiments and Sensitivity Analysis // Transportation Research Record Journal of the Transportation Research Board. № 73. P. 128–146. DOI: 10.3141/2491-03.
- Laird J. J., Venables A. J.*, 2017. Transport Investment and Economic Performance: A Framework for Project Appraisal // Transport Policy. Elsevier. Vol. 56 ©. P. 1–11. DOI: 10.1016/j.tranpol.2017.02.006.

Latour B., 2008. When things strike back: a possible contribution of ‘science studies’ to the social sciences // *The British Journal of Sociology*. Vol. 51. № 1. P. 107–123. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1468-4446.2000.00107.x>.

Pynnöniemi K., 2008. Pan-European/International Transport Corridors at the Conjunction of Geography and Politics in Russia // *Russia’s European Choice / Hopf T. (eds). N.-Y.: Palgrave Macmillan* // https://doi.org/10.1057/9780230612587_6.

Quium A. S. M. A., 2019. Transport Corridors for Wider Socio-Economic Development // *Sustainability*. № 11 (19). 55 p. <https://doi.org/10.3390/su11195248> // <https://www.mdpi.com/2071-1050/11/19/5248/pdf>, дата обращения 05.05.2020.

Roberts M., Melecky M., Bougna Th. Xu Y. S., 2018. Transport Corridors and Their Wider Economic Benefits: A Critical Review of the Literature // *Policy Research Working Paper*. № 8302. World Bank. Washington, DC // <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29212/WPS8302.pdf?sequence=1&isAllowed=y>, дата обращения 05.05.2020.

Zacher M., Sutton B., 1995. Governing Global Networks: International Regimes for Transportation and Communications // *Cambridge Studies in International Relations*. Cambridge: Cambridge University Press. DOI: 10.1017/CBO9780511521812.

В ВШЭ считают, что цифровизация транспорта поможет реализовать транзитный потенциал России // <https://tass.ru/ekonomika/11176601>, дата обращения 02.05.2021.

ЕАБР. Международные транспортные коридоры ЕврАзЭС: быстрее, дешевле, больше. Отраслевой обзор, 2009 // <https://eabr.org/upload/iblock/eba/Mezhdunarodnye-transportnye-koridory-EvrAzES.pdf>, дата обращения 05.05.2020.

Евразийский Железнодорожный Альянс ОТЛК // <https://www.utlc.com>, дата обращения 14.05.2021.

Евро-азиатские транспортные связи. Введение в действие наземных транспортных соединений между Европой и Азией. ЕЭК ООН. Нью-Йорк и Женева, 2020 // <https://unece.org/DAM/trans/doc/2019/wp5eatl/ECE-TRANS-265r.pdf>, дата обращения 14.05.2021.

ЕЭК. Транспорт. 2015. Наша цель – единое транспортное пространство Евразийского экономического союза // <http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/Транспорт.pdf>, дата обращения 15.05.2021.

Международные транспортные коридоры на евразийском пространстве. Развитие широтных маршрутов // <https://index1520.com/analytics/mezhdunarodnye-transportnye-koridory-na-evraziyskom-prostranstve-razvitie-shirotnykh-marshrutov/>, дата обращения 05.05.2020.

Решение Высшего Совета ЕАЭС от 26.12.2016 № 19 «Об Основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов Европейского экономического союза» // <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71552308/>, дата обращения 14.05.2021.

Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г., 2008 // mintrans.gov.ru/documents/3/1009, дата обращения 02.05.2021.

Транспортные системы во имя мира и развития, 2005 // https://ec.europa.eu/ten/transport/external_dimension/doc/2005_12_07_ten_t_final_report_ru.pdf, дата обращения 14.05.2021.

Япония налаживает доставку грузов в Европу через российский Транссиб // <https://eadaily.com/ru/news/2020/11/16/yaaponiya-nalazhivaet-dostavku-gruzov-v-evropu-cherez-rossiyskiy-transsib>, дата обращения 14.05.2021.

CAREC Program // www.carecprogram.org, дата обращения 14.05.2021.

Corridor planning guide towards a more meaningful integration of transportation and land use. Delaware Valley Regional Planning Commission. September 2007 // <https://www.dvrpc.org/Reports/07028.pdf>, дата обращения 05.05.2020.

Status of the Pan-European Transport Corridors and Transport Areas. TINA Office Vienna-Corridor Status Report, 1998. P. 3 // <http://aei.pitt.edu/39350/1/A4030.pdf>, дата обращения 02.05.2021.

Trans Caspian Transporte Poute // <https://middlecorridor.com/ru>, дата обращения 05.05.2020.

Trans-European Transport Network. European Commission // https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en, дата обращения 02.05.2021.

VLADIMIR G. EGOROV,

D. Sc. (History), D. Sc. (Economics), Professor, Head of the Department of International Relations and Transport Geopolitics of the Russian University of Transport.

Address: 9, b. 9, Obraztsova str., Moscow, 127994, Russian Federation.

E-mail: korrka@mail.ru

SPIN-code: 9130-3997

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2473-8590>

THE GEOPOLITICS OF TRANSPORT CORRIDORS

DOI: 10.48137/2687-0703_2021_14_2_6

Received: 20.05.2021.

For citation: *Egorov V. G.*, 2021. The Geopolitics of Transport Corridors. – *Geoconomics of Energetics*. № 2 (14). P. 6–31. DOI: 10.48137/2687-0703_2021_14_2_6

Keywords: connectivity of the world, transport, transport corridors, natural conditions, global, regional and national levels, geopolitics.

Abstract

The article presents the author's perspective on the problems associated with the phenomenon of transport corridors. This topic has received sufficient reflection in the academic literature, but still remains in demand due to the dynamic nature of the research object itself. The geopolitical component of the formation, and development of transport corridors is still poorly covered. This article is aimed at filling this gap.

The goal of this paper was to study the influence of geopolitical factors on the development of transport corridors and changes in their structure. As part of this goal, research was carried out in the following areas: study of the nature of geopolitical factors, political motives for the creation, management and control of transport corridors. As a result, the author substantiated a qualitatively new level of complexity of the world geopolitical landscape, which determines the development of transport corridors. The article examines the processes of formation of two dialectically opposite tendencies: «space compression» due to an increase in the intensity and speed of communications and its expansion due to the integration of new territories into the global transport system. The article supplements the content, which is aggregated around the urgent need to form a new scientific discipline «transport geopolitics».

References

Boyarkina A. V., Pecheritsa V. F., 2020. Xi Jinping's concept of the «Community of the Common Destiny of Humanity» from idea to practical implementation. Vladivostok. Far Eastern Federal University. 224 p. (In Russ.)

Vardomsky L. B., Turaeva M. O., 2018. Development of the post-soviet transport corridors in terms of contemporary geopolitical and economic challenges (scientific Report) / Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences. М. 66 p. (In Russ.)

Dvali G., 2021. Comparable to an amputation. Because of the agreements between Russia, Armenia and Azerbaijan, Georgia is afraid of becoming useless // *Kommersant*. № 7. January 19. 2021. P. 6. (In Russ.)

Zhovtun D. T., 2012. Political will in public administration // *Sociology of Power*. № 2. Pp. 20–29. (In Russ.)

Zhunusov A. O., 2018. Drivers of infrastructure development: the digital agenda // *Transport innovations*. № 1 (31). P. 6. (In Russ.)

Kalinichenko M., 2018. Corridor diplomacy. Business Guide (Strategic investments) *Kommersant*. Appendix № 195 // <https://kommersant.ru/apps/50140>, accessed 05.05.2020. (In Russ.)

Kinyakina E., 2020. Cargo corridor in numbers // *Vedomosti*. № 19 (4991). February 6, 2020. P. 13. (In Russ.)

Lesnykh A., 2021. The benefits outweigh the risks // *Vedomosti*. № 61 (5220). P. 5. (In Russ.)

Panfilova V., 2021. Russia is ready to join the Kabul corridor // *Nezavisimaya Gazeta*. № 77 (8128). P. 5. (In Russ.)

Skripov V., 2019. Via Carpatia: through the Carpathians through Europe // <https://www.delfi.lt/ru/opinions/comments/via-carpatia-cherez-karpaty-skvoz-evropu.d?id=81274789>, accessed 15.05.2021. (In Russ.)

Turtry D., 2019. The Steel corridors of Eurasia and the role of Russia // *Russia in Global Politics*. Vol. 17. № 3. Pp. 89–104. (In Russ.)

Hanna P., 2019. Connectography is the future of global civilization. М.: Mann, Ivanov, and Ferber. 432 p. (In Russ.)

Chibukhchyan S., Chibukhchyan G., Gasparyan Sh., 2018. The development of the EAEU's logistics capabilities is the basis for economic growth // *Logistics*. № 5 (138). Pp. 52–55. (In Russ.)

Shcherbanin Yu. A., 2009. Geopolitics and transport: about the possibilities of the Russian Transport Diplomacy project // *Mir i politika*. № 4. Pp. 3–23. (In Russ.)

Alder S., Roberts M., Tewari M., 2018. The Effect of Transport Infrastructure on India's Urban and Rural Development // University of North Carolina at Chapel Hill. 73 p. (In Eng.)

Allen J., 2003. *The lost Geographies of Power*. Oxford: Blackwell Publishing. 232 p. (In Eng.)

Asturias J., Garcia S. M., Ramos R., 2018. Competition and the Welfare Gains from Transportation Infrastructure: Evidence from the Golden Quadrilateral of India. // *Journal of the European Economic Association*. 17 p. DOI: 10.1093/jeea/jvy039. (In Eng.)

Beifert A., Shcherbanin Y., Vinokurov E., 2018. Trans-Eurasian Land Transport Corridors: Assessment of Prospects and Barriers // <https://clck.ru/VCGvP>, дата обращения 05.05.2020. (In Eng.)

Berg C. N., Deichmann U., Liu Y., Selod H., 2017. Transport Policies and Development // *The Journal of Development Studies*. № 53 (4). P. 465–480. DOI: 10.1080/00220388.2016.1199857. (In Eng.)

Chen Y. J., 2014. Modeling transit technology selection in a linear transportation corridor // *Journal of advanced transportation*. № 49 (1). P. 48–72. DOI: 10.1002/atr.1262. (In Eng.)

Cheng J., Verma M., Verter V., 2017. Impact of train makeup on hazmat risk in a transport corridor // *Journal of Transportation safety & security*. № 9. P. 167–194. DOI: 10.1080/19439962.2016.1162890 / (In Eng.)

Hashemi H., Abdelghany K. F., 2015. Real-Time Traffic Network State Prediction for Proactive Traffic Management: Simulation Experiments and Sensitivity Analysis // *Transportation Research Record Journal of the Transportation Research Board*. № 73. P. 128–146. DOI: 10.3141/2491-03. (In Eng.)

Laird J. J., Venables A. J., 2017. Transport Investment and Economic Performance: A Framework for Project Appraisal // *Transport Policy*, Elsevier. Vol. 56 ©. P. 1–11. DOI: 10.1016/j.tranpol.2017.02.006. (In Eng.)

Latour B., 2008. When things strike back: a possible contribution of ‘science studies’ to the social sciences // *The British Journal of Sociology*. Vol. 51. № 1. P. 107–123. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1468-4446.2000.00107.x>. (In Eng.)

Pynnöniemi K., 2008. Pan-European/International Transport Corridors at the Conjunction of Geography and Politics in Russia // *Russia’s European Choice / Hopf T. (eds). N.-Y.: Palgrave Macmillan*. https://doi.org/10.1057/9780230612587_6. (In Eng.)

Quium A. S. M. A., 2019. Transport Corridors for Wider Socio-Economic Development // *Sustainability*. № 11 (19). 55 p. <https://doi.org/10.3390/su11195248> // <https://www.mdpi.com/2071-1050/11/19/5248/pdf>, accessed 05.05.2020. (In Eng.)

Roberts M., Melecky M., Bougna Th. Xu Y. S., 2018. Transport Corridors and Their Wider Economic Benefits: A Critical Review of the Literature // *Policy Research Working Paper*. № 8302. World Bank. Washington, DC // <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29212/WPS8302.pdf?sequence=1&isAllowed=y>, accessed 05.05.2020. (In Eng.)

Zacher M., Sutton B., 1995. Governing Global Networks: International Regimes for Transportation and Communications // *Cambridge Studies in International Relations*. Cambridge: Cambridge University Press. DOI: 10.1017/CBO9780511521812. (In Eng.)

The HSE believes that the digitalization of transport will help to realize the transit potential of Russia // <https://tass.ru/ekonomika/11176601>, accessed 02.05.2021. (In Russ.)

EDB. EurAsEC international Transport Corridors: faster, cheaper, bigger. *Industry Review*, 2009 // <https://eabr.org/upload/iblock/eba/Mezhdunarodnye-transportnye-koridor-y-EvrAzES.pdf>, accessed 05.05.2020. (In Russ.)

Eurasian Railway Alliance OTLK // <https://www.utlc.com>, accessed 14.05.2021. (In Russ.)

Euro-Asian transport links. Introduction of land transport links between Europe and Asia. UN / ECE. New York and Geneva, 2020 // <https://unece.org/DAM/trans/doc/2019/wp5eatl/ECE-TRANS-265r.pdf>, accessed 14.05.2021. (In Russ.)

ECE. Transport, 2015. Our goal is a single transport space of the Eurasian Economic Union // <http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/Transport.pdf>, accessed 15.05.2021. (In Russ.)

International transport corridors in the Eurasian space. Development of latitudinal routes // <https://index1520.com/analytics/mezhdunarodnye-transportnye-koridory-na-evraziyskom-prostranstve-razvitie-shirotnykh-marshrutov/>, accessed 05.05.2020. (In Russ.)

Decision of the Supreme Council of the EAEU of 26.12.2016 № 19 «On the main directions and stages of implementation of the coordinated (coordinated) transport Policy of the Member States of the European Economic Union» // <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71552308/>, accessed 14.05.2021. (In Russ.)

Transport Strategy of the Russian Federation for the period up to 2030, 2008 // mintrans.gov.ru/documents/3/1009, accessed 02.05.2021. (In Russ.)

Transport Systems for Peace and Development, 2005 // https://ec.europa.eu/ten/transport/external_dimension/doc/2005_12_07_ten_t_final_report_ru.pdf, accessed 14.05.2021. (In Russ.)

Japan sets up cargo delivery to Europe via the Russian Trans-Siberian Railway // <https://eadaily.com/ru/news/2020/11/16/yaponiya-nalazhivaet-dostavku-gruzov-v-evropu-cherez-rossiyskiy-transsib>, accessed 14.05.2021. (In Russ.)

CAREC Program // www.carecprogram.org, accessed 14.05.2021. (In Russ.)

Corridor planning guide towards a more meaningful integration of transportation and land use. Delaware Valley Regional Planning Commission. September 2007 // <https://www.dvrpc.org/Reports/07028.pdf>, accessed 05.05.2020. (In Russ.)

Status of the Pan-European Transport Corridors and Transport Areas. TINA Office Vienna-Corridor Status Report, 1998. P. 3 // <http://aei.pitt.edu/39350/1/A4030.pdf>, accessed 02.05.2021. (In Russ.)

Trans Caspian Transporte Poute // <https://middlecorridor.com/ru>, accessed 05.05.2020. (In Russ.)

Trans-European Transport Network. European Commission // https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en, accessed 02.05.2021. (In Russ.)

Сергей ЖИЛЬЦОВ

ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА ТУРЦИИ В КАСПИЙСКОМ РЕГИОНЕ

Дата поступления в редакцию: 20.05.2021.

Для цитирования: Жильцов С. С., 2021. Энергетическая политика Турции в Каспийском регионе. – Геоэкономика энергетики. № 2 (14). С. 32–47. DOI: 10.48137/2687-0703_2021_14_2_32

После распада СССР Турция приступила к формированию энергетической политики в отношении Каспийского региона. В силу географического положения и экономических возможностей турецкая энергетическая политика сделала акцент на развитии отношений с Азербайджаном. Этому способствовала позиция западных стран, которые поддержали проекты доставки нефти и газа, добываемых в Азербайджане, в сторону Турции. Через реализацию серии трубопроводных проектов с Азербайджаном и Грузией Турция получила доступ к Каспию. В результате Турция превратилась в ключевого игрока, который, с одной стороны, получил рычаги влияния на Баку, с другой стороны, имеет возможность регулировать объем поставок газа в Европу. Усилив свои позиции на западном побережье Каспийского моря, Турция была заинтересована расширить своё присутствие, в том числе в сфере энергетики, на восточном побережье – в Туркменистане и Казахстане. Осуществить это возможно при условии строительства транскаспийских трубопроводов или реализации энергетических коридоров по Каспию. Однако в этом вопросе Турция должна будет учитывать положения Конвенции о правовом статусе Каспийского моря, которая была принята в 2018 г. Документ определил подходы к прокладке экспортных трубопроводов по дну Каспия. Кроме того, турецкая политика столкнется с позицией России и Ирана, которые не заинтересованы в усилении Турции в Каспийском регионе и, тем более, реализации проектов трубопроводов. В начале 2021 г. Азербайджан и Туркменистан договорились о разработке

ЖИЛЬЦОВ Сергей Сергеевич, доктор политических наук, заведующий кафедрой политологии и политической философии Дипломатической академии МИД России. Адрес: Российская Федерация, г. Москва, 119021, ул. Остоженка, д. 53/2. E-mail: serg.serg56@yandex.ru. SPIN-код: 4297-7880. ORCID: 0000-0002-4898-2627.

Ключевые слова: Турция, Каспийский регион, энергетическая политика, Азербайджан, трубопроводы, нефть, газ.

спорного нефтегазового месторождения на Каспии, тем самым сделав шаг к налаживанию энергетического сотрудничества. Этим фактом постарается воспользоваться Турция, для которой азербайджано-туркменское сотрудничество придаст новый импульс к продвижению своих интересов на Каспии.

Введение

Интерес Турции к Каспийскому региону начал формироваться после распада СССР. Турцию привлекали месторождения каспийской нефти и газа. В этот же период в Турции начинают разрабатывать различные проекты трубопроводов, которые ориентированы на доставку будущих углеводородных ресурсов на внешние рынки. Именно Турция одной из первых обратила внимание на каспийские углеводородные ресурсы.

Турция была заинтересована в строительстве новых трубопроводов, которые могли обеспечить доставку азербайджанской, а в перспективе — и казахстанской нефти в порт Джейхан на Средиземном море. Основное внимание Турции было обращено на расширение энергетического сотрудничества с Азербайджаном.

В начале 90-х годов речь шла в первую очередь о транспортировке азербайджанской нефти, хотя Турция «держала в уме» и казахстанскую нефть. Турецкие планы определялись геополитическими задачами, истоки которых уходили в историю. В новой геополитической ситуации, которая сложилась после распада СССР, Турция рассчитывала получить надёжный выход не только на западный берег Каспийского моря, но и на его восточное побережье. В этом контексте организация экспорта нефти из Азербайджана, а в перспективе — и из Казахстана рассматривалась в Турции в качестве решения геополитической задачи, которая была поставлена ещё в XVI в. В тот период Турция завоевала западное побережье Каспийского моря. Тогда Турция рассчитывала, что установит контроль и над восточным берегом Каспия. Это позволило бы отрезать Россию от среднеазиатских ханств и преградить ей путь в Персию. Однако выход Турции на берега Каспийского моря был непродолжительным. В итоге этот геополитический проект не был реализован, а позже Турция ушла с Каспия.

Распад СССР вновь предоставил Анкаре шанс выйти на берега Каспия в качестве основного геополитического игрока и торгово-экономического партнёра. На рубеже XX—XXI вв. вместо завоевательных походов Турция стала использовать инвестиции и трубопроводы, которые стали ключевыми инструментами в реализации амбициозных планов.

Первые итоги турецкой политики

Первым итогом переговоров Турции с Азербайджаном стало подписание в 1993 г. соглашения о строительстве нефтепровода Баку — Тбилиси —

Джейхан (БТД). Мощность будущего трубопровода должна была составить 50 млн т в год, длина – 1920 км. Турция заявила о готовности финансировать строительство участка нефтепровода, который шёл по её территории [Kasenov, 1995: 67–79].

Турция была заинтересована в скорейшей реализации данного проекта. Экономические интересы переплетались с геополитическими амбициями. «Первоначальный план Анкары представлялся грандиозным, турецкое руководство было настроено на выстраивание тесных связей с Казахстаном, Узбекистаном, Кыргызстаном, Туркменистаном и Азербайджаном. В тот период были разговоры даже о создании единого государства под главенством Турции» [Парубочая, 2011: 113–120].

Опираясь на долгосрочные интересы США, которые поддерживали формирование новой трубопроводной архитектуры на Каспии, турецкая энергетическая политика преследовала долгосрочные интересы. В частности, через реализацию трубопроводных проектов и получение доступа к «газовому вентилю» Анкара стремилась повысить свою роль в Каспийском регионе. Кроме того, Турция рассчитывала расширить своё влияние на восточном побережье Каспия, в частности в Казахстане. Однако в 90-х годах Турция не смогла реализовать свои амбиции по ряду причин. В частности, ей не хватало экономической мощи [Balci, Liles, 2018: 11–26].

Помимо укрепления своих позиций в Азербайджане и продвижения трубопроводных проектов, турецкая политика была направлена на расширение своего влияния в Грузии. Через территорию этого причерноморского государства должен был транспортироваться основной объём будущих ресурсов, добываемых в Азербайджане. Также Турция рассчитывала развивать торгово-экономические отношения с Грузией, которая представляла для Анкары большой интерес. В частности, Турция усилила своё присутствие в отдельных регионах Грузии, заняв доминирующие позиции в ряде секторов экономики. В свою очередь, в Грузии также проявили интерес к трубопроводным инициативам Турции. Участие в новых инфраструктурных проектах, которые поддерживали Турция и Запад, рассматривалось в качестве дополнительной возможности получить поддержку в реализации прозападного политического курса и получить экономические выгоды от прокачки углеводородных ресурсов через свою территорию.

В 1993–1994 гг. стало понятно, что, несмотря на все усилия, энергетическая политика Турции не достигла поставленных целей. С одной стороны, Анкаре не хватало геополитического веса и экономических возможностей, чтобы продвинуть новые трубопроводные проекты. С другой стороны, Азербайджан ориентировался в первую очередь на США, которые наращивали своё влияние в Каспийском регионе. Азербайджанская сторона рассматривала Вашингтон в качестве основного партнёра, который оказывал доминирующее влияние на политику новых прикаспийских государств.

В сентябре 1994 г. Азербайджан подписал контракт с крупными нефтяными компаниями о разработке нефтяных месторождений на шельфе Каспия (месторождения Азери, Гюнешли, Чираг) («контракт века»). Данные договорённости оказали большое влияние на выбор направления экспорта азербайджанских углеводородных ресурсов. Соглашение активизировало усилия Турции, которая рассматривала возможность подключить к проекту Казахстан. Его ресурсы могли усилить нефтяной поток из Азербайджана.

В середине 90-х годов Турция не оставляла попыток занять лидирующие позиции в прикаспийских государствах и оказывать влияние на их подходы к выбору маршрутов транспортировки будущих объёмов нефти. В тот период Турция фактически опередила США, которые лишь через несколько лет сформулировали цели своей политики на Каспии, в том числе в отношении трубопроводов.

Летом 1995 г. премьер-министр Турции Т. Чиллер совершила поездку по столицам прикаспийских государств. Анкара рассчитывала зафиксировать за собой доминирующее право на «раннюю» нефть Азербайджана. В Турции считали, что на первом этапе ежегодные объёмы поставок составят 5–6 млн т.

Помимо углеводородов Азербайджана, турецкую сторону привлекала тенгизская нефть, которая добывалась в Казахстане. Турция планировала в перспективе объединить в трубопровод азербайджанскую и казахстанскую нефть [*Палария*, 1995]. В совместной Декларации о дальнейшем развитии и углублении сотрудничества между Казахстаном и Турцией 1995 г. было подтверждено, что «обе стороны будут продолжать сотрудничество, нацеленное на технические, финансовые и другие аспекты строительства трубопровода к Средиземному морю через территорию Турции, с тем чтобы доставить казахстанскую нефть на мировой рынок» [*Жильцов, Зонн, Ушков*, 2003: 126]. Однако задачи, которые ставились в подписанном документе, не были реализованы на практике. Кроме того, своё влияние усилили США, которые поддерживали маршруты трубопроводов, идущих в обход территории России. Тем не менее целенаправленная политика Запада дала свои результаты. Азербайджан стал поддерживать западный маршрут экспорта своей нефти.

Впрочем, несмотря на доминирование в регионе США, Турция не отказалась от своих планов. Казахстанская нефть по-прежнему находилась в фокусе внимания турецкой политики. «До сих пор турецкие интересы ограничивались контролем над транспортировкой нефти, добываемой в соседнем Азербайджане. После визита в Алма-Ату премьер-министра Турции эта наиболее экономически развитая страна региона вступила в гораздо более крупную и потому много более опасную игру. Ставка в этой игре потрясает воображение: контроль над нефтяным потоком, направляющимся из Каспийского моря на Запад»¹. По крайней мере, уже с 1996 г. тенгизская нефть пошла через территорию Грузии. Перевозки осуществлялись танкерами.

¹ Старый враг. Старые друзья. Новый конфликт // <https://www.kommersant.ru/doc/11430>, дата обращения 13.04.2021.

Турция создаёт нефтяной коридор

В июне 1997 г. впервые в отношении маршрута Баку – Тбилиси – Джейхан было введено понятие «Основной экспортный трубопровод» (ОЭТ). Геополитические интересы США и ЕС доминировали в принятии решений относительно новых трубопроводных проектов. Подобное развитие событий отвечало интересам Турции, которая пыталась привлечь к новым трубопроводам, идущим в западном направлении, Казахстан. Так, в сентябре того же года премьер-министр Турции М. Йылмаз совершил визит в Казахстан. Стороны вновь обсуждали вопросы транспортировки казахстанской нефти через турецкую территорию. Анкара рассчитывала использовать заинтересованность Казахстана в получении надёжного маршрута для экспорта своих углеводородных ресурсов. В свою очередь, казахстанская сторона не отвергала такую возможность. Эта позиция потом не раз подтверждалась руководством Казахстана [Керимова, 2005]. Кроме того, руководство Казахстана выражало надежду на скорейшее строительство подводного нефтепровода Актау – Баку. Эта позиция была высказана во время встречи в Казахстане с премьер-министром Турции М. Йылмазом (9–10 сентября 1997 г.), а также во время визита Э. Шеварднадзе в Казахстан (11–12 ноября 1997 г.). Проект позволил бы «сделать страну практически независимой от давления других государств, диктующих нам (Казахстану.— Прим. авт.) сегодня условия нашего вывоза нефти» [Разумов, 1997].

Тем не менее в силу различных обстоятельств в конце 90-х годов XX в. Турция сконцентрировала своё внимание на азербайджанских углеводородах. Тем более что Запад отводил Турции стратегическую роль, рассматривая маршрут через турецкую территорию в качестве ключевого направления экспорта. Соответственно энергетическая политика Турции была направлена на реализацию проекта Баку – Джейхан. В целом он продвигался достаточно успешно, особенно на фоне дискуссий о транспортировке азербайджанской нефти через российскую территорию. Продвижение Турции к Каспийскому морю означало образование на юге от Кавказского хребта такого же турецкого барьера, какой Россия всегда старалась прорвать на Северном Кавказе [Полиевктов, 1996: 522–548].

В октябре 1998 г. президенты Турции, Азербайджана, Грузии, Казахстана, Узбекистана и министр энергетики США подписали Анкарскую декларацию в поддержку маршрута Баку – Тбилиси – Джейхан. В ней, в частности, отмечалось, что «президенты на пороге принятия решения относительно основного азербайджанского экспортного трубопровода сильно озабочены реализацией их намерения по осуществлению каспийско-средиземноморского проекта (Баку – Тбили-

си – Джейхан) как основного экспортного трубопровода» [Анкарская декларация..., 1998]².

Энергетическая политика Турции, которая последовательно совместно с США и ЕС продвигала проекты новых трубопроводов, дала свои результаты. В 2005 г. нефтепровод Баку – Тбилиси – Джейхан был построен. В результате реализации данного проекта «была разрушена российская монополия на нефтепроводы, по которым экспортировалась каспийская нефть, а нефтепровод Баку – Новороссийск, позволявший России оказывать влияние на нефтяную политику Азербайджана, утратил своё стратегическое значение» [Каймаразова, 2008: 434].

Турция проводила энергетическую политику, которая соответствовала долгосрочным интересам США. Речь шла о подключении к трубопроводному проекту Баку – Джейхан казахстанской нефти. Ранее Азербайджан и Казахстан заключили договор о стратегическом партнёрстве и союзнических отношениях. Кроме того, при участии Грузии, Турции и США была подписана Декларация о развитии и расширении энергетического коридора Восток – Запад. Казахская сторона поддерживала идею строительства трубопровода от Актау до Баку мощностью 20 млн т в год [Заславский, 2005: 84].

В январе 2007 г. в Астане был подписан меморандум о взаимопонимании по проекту создания казахстанской каспийской системы транспортировки нефти, предназначенной для танкерного экспорта казахстанской нефти через Каспий. Вначале мощность данной системы планировалась на уровне 25 млн т нефти в год с дальнейшим увеличением до 38 млн т. Реализовать данный маршрут предполагалось к 2012–2013 гг. В этот период Казахстан рассчитывал начать добычу нефти на Кашагане [Центральная Азия: геополитика и экономика региона, 2010: 39]. Также было подписано соглашение между Казахстаном и Азербайджаном о поставках танкерами до 10 млн т казахстанской нефти для трубопровода Баку – Тбилиси – Джейхан.

Каспийский газ привлёк Турцию

Помимо постоянного внимания к вопросам экспорта нефти, в фокусе турецкой политики находился азербайджанский газ. В 2007 г. был построен газопровод Баку – Тбилиси – Эрзерум. Его реализация усилила позиции Турции, которая получила возможность экспортировать каспийские углеводороды. Таким образом, через трубопроводную инфраструктуру Турция вышла на Каспий. При этом турецкая политика была направлена на получение доступа к углеводородным ресурсам, которые добывали прикаспийские

² Анкарская декларация от 29 октября 1998 года // https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=1030098, дата обращения 15.05.2021.

государства, расположенные на восточном побережье моря. В то же время Анкара не имела возможностей для самостоятельной реализации подобных амбициозных проектов. Это требовало значительных финансовых ресурсов. Кроме того, амбиции Анкары не отвечали интересам России и Ирана, которые выступали против прокладки трубопроводов по дну Каспийского моря. Повышенный интерес к нефти и газу прикаспийских государств, расположенных на восточном побережье, проявлял Китай. Пекин реализовал проект газопровода, который позволял Туркмении экспортировать свои ресурсы в восточном направлении. По этой причине Турция поддержала трубопроводный проект, который инициировал ЕС в 2011 г. Так, 8 июня в турецком городе Кайсери было подписано соглашение о поддержке проекта газопровода «Набукко». Документ подписали представители *Nabucco Gas Pipeline International* и профильные министерства пяти транзитных стран – Австрии, Болгарии, Венгрии, Румынии и Турции.

Предлагая масштабный проект, ЕС рассчитывал усилить политическое влияние на Азербайджан, расширить энергетическое сотрудничество с Туркменистаном и в конечном итоге «дотянуться» до туркменских углеводородов. Однако ЕС не сумел реализовать проект «Набукко», составной частью которого должен был стать Транскаспийский газопровод. Проект столкнулся с отсутствием необходимых запасов сырья. Политика Туркменистана в тот период ориентировалась на сотрудничество с Китаем, который фактически забирал все объёмы добываемого газа. Против реализации Транскаспийского газопровода выступали Россия и Иран, которые проводили курс на подписание Конвенции о правовом статусе Каспийского моря.

Сложности с реализацией проекта и заинтересованность Азербайджана обеспечить дополнительные возможности для экспорта своего газа на внешний рынок привели к разработке нового трубопроводного проекта. В 2011 г. Азербайджан и ЕС подписали декларацию о реализации проекта «Южный газовый коридор». Предлагаемый маршрут должен был состоять из трёх частей. Он должен был включать в себя газопровод Баку – Тбилиси – Джейхан, а также Трансанатолийский трубопровод (*TANAP*) и Транс-адриатический трубопровод (*TAP*).

Проект поддерживал Азербайджан, рассчитывая укрепить свои позиции в качестве поставщика природного газа на европейский газовый рынок. Такая возможность открылась для Азербайджана в начале XXI в., когда были разведаны значительные запасы газа. Турция проявляла большой интерес к запасам Азербайджана, обсуждая различные трубопроводные проекты.

В 2012 г. Азербайджан и Турция подписали договор о строительстве Трансанатолийского трубопровода. Турция видела для себя выгоды от реализации данного проекта, хотя рассматривала различные варианты экспорта газа – из России через «Южный поток», а также через увеличение поставок сжиженного газа из Катара [Austvik, Rzaeva, 2017: 539–547]. «Южный

поток» позже трансформировался в проект газопровода «Турецкий поток», но это не изменило общую направленность турецкой политики.

Проект газопровода *TANAP* получил поддержку ЕС. Таким образом ЕС планировал диверсифицировать источники получения газа. В итоге готовность Баку и Анкары реализовывать данный проект газопровода, поддержка западных стран, которые продвигали его строительство, позволили приступить к осуществлению Южного газового коридора.

Рост внимания Турции к каспийским углеводородам определялся рядом факторов. Турция не отказалась от планов расширения своего присутствия на Каспии. Участие в реализации новых трубопроводов «позволяло рассчитывать на то, чтобы стать энергетическим узлом на перекрёстке между Каспийским регионом, Ближним Востоком и Европой» [*Kim, Blank, 2015: 37–55*].

В последующие годы проект «Южный газовый коридор» последовательно реализовывался Азербайджаном и Турцией при политической поддержке Запада. В 2016 г. Еврокомиссия одобрила строительство Трансадриатического газопровода (*TAP*). В мае 2018 г. Трансанатолийский газопровод (*TANAP*) был запущен. Он начинался на грузино-турецкой границе и заканчивался на западной границе Турции. Мощность трубопровода составляет 16 млрд куб. м.

В конце 2020 г. проект *TAP* был завершён. Трубопровод проходит по территории Греции, Албании, далее по дну Адриатического моря и идёт на территорию Италии. Мощность газопровода составила 16 млрд куб. м газа. Из них 6 млрд куб. м газа предназначается Турции, 10 млрд куб. м газа – Италии, Греции и Болгарии.

В проекте «Южный газовый коридор» приняли участие Азербайджан, Грузия, Турция, Греция, Болгария, Албания и Италия. Общая протяжённость Южного газового коридора составила 3500 км. Единственным источником наполнения системы газопроводов являлось каспийское месторождение Шах-Дениз.

С введением в строй Трансадриатического трубопровода был завершена реализация проекта Южного газового коридора. Для Азербайджана открылась возможность транспортировать свой газ в европейские страны: Грецию и Италию. Создание Южного газового коридора отвечало интересам Турции, которая получила дополнительные возможности контролировать поставки газа в европейские страны.

Реализацию масштабного проекта поддержал ЕС. Энергетический коридор, который открыл прямой доступ каспийским ресурсам в Европу, рассматривался в контексте политики диверсификации маршрутов получения углеводородного сырья. При этом объёмы поставок азербайджанского газа в европейские страны были незначительными. В 2021 г. в Европу должно поступить 6,2 млрд куб. м каспийского газа. В последующие годы поставки

должны возрасти, если будет увеличена добыча газа в Азербайджане. Так, в 2022 г. экспорт должен составить 10,5 млрд куб. м газа [Аббасова, 2021].

Расчёт Турции на увеличение поставок в Южную Европу основывается на ожиданиях, что Азербайджан увеличит добычу и соответственно объёмы экспорта в направлении турецкой территории. «На проектную мощность входящие в коридор трубопроводы должны выйти в ближайшие годы. По крайней мере, это позволяют ожидать темпы добычи газа в Азербайджане, которые росли в последние годы. В 2020 г. добыча газа составила 36,7 млрд куб. м. На очереди — разработка новых месторождений в Азербайджане, газ с которых должен наполнить трубопроводы. Пока поставки азербайджанского газа по построенным газопроводам незначительны. В 2020 г. Азербайджан поставил в Турцию около 11 млрд куб. м газа» [Жильцов, 2021].

Изначально, когда проект Южного газового коридора обсуждался, Турция рассчитывала, что мощность построенных трубопроводов будет увеличена. В отношении *TANAP* речь шла об увеличении пропускной способности до 31 млрд куб. м газа к 2026 г., а в отношении *TAP* — до 20 млрд куб. м газа³.

На реализацию данных планов окажет влияние не только уровень добычи углеводородного сырья в Азербайджане, но и уровень потребления газа в европейских странах. Кроме того, Азербайджану следует учитывать планы ЕС по декарбонизации экономики. ЕС ставит амбициозные планы, которые предполагают снижение потребления углеводородного сырья к 2050 г. Можно ожидать, что ЕС хотя бы частично реализует намеченные цели. В этом случае политика Азербайджана, направленная на увеличение поставок углеводородных ресурсов, окажется под сильным влиянием европейской политики. Соответственно это может сказаться на энергетической политике Турции.

Перспективы турецкой политики

До завершения реализации Южного газового коридора Турция и западные страны вновь усилили внимание к проекту прокладки Транскаспийского газопровода. Подписание в августе 2018 г. Конвенции о правовом статусе Каспийского моря лишь на очень непродолжительное время снизило накал дискуссий о строительстве Транскаспийского газопровода. Однако уже в октябре — декабре 2018 г. вопрос о его реализации вновь стал обсуждаться в ряде прикаспийских государств с участием ЕС и США. Так, на переговорах с представителями Туркменистана «ЕС выразил готовность

³ Названы сроки выхода газопровода *TANAP* на максимальную проектную мощность // <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/244450-nazvany-sroki-vykhoda-gazoprovoda-tanap-na-maksimalnyu-proektnuyu-moshchnost/>, дата обращения 14.05.2021.

содействовать привлечению инвестиций в строительство Транскаспийского газопровода» [Савосин, 2018a]. Позже заместитель министра иностранных дел Азербайджана Х. Халафов заявил, что «Азербайджан готов рассмотреть предложения туркменской стороны по организации транзита энергоресурсов в рамках реализации проекта строительства Транскаспийского магистрального газопровода» [Савосин, 2018b].

В последние годы данный вопрос активно обсуждался прикаспийскими государствами, прежде всего Азербайджаном и Туркменистаном, а также при участии Турции и Запада. Так, уже в августе 2019 г. «Консорциум компаний — европейские *Edison Technologies GmbH*, *MMEC Mannesmann GmbH*, *Air Liquide Global E&C Solutions* совместно с китайской *SINOPEC Engineering Group* — выразил готовность реализовать проект Транскаспийского газопровода (ТКГ)» [Савосин, Бахтина, 2019].

В 2020—2021 гг. идею прокладки Транскаспийского газопровода продвигали США. Так, в 2021 г. Центр каспийской политики (США) в своём докладе отмечал стратегическую важность Каспийского региона [Repass, 2021]. Сходные выводы были сделаны в других материалах, опубликованных в первой половине 2021 г. [Russia's historical defense..., 2021; Balanced geopolitics..., 2021]. Повышенное внимание США к Каспийскому региону сформировало политический фон, на котором происходило обсуждение проекта Транскаспийского газопровода. Политика США способствовала расширению политического диалога Азербайджана и Туркменистана, в чём была заинтересована Турция, которая поддерживала продвижение проекта газопровода.

Импульс энергетической политике Турции дали договорённости Туркменистана и Азербайджана относительно спорного месторождения на Каспии (в Туркменистане — Сердар, в Азербайджане — Кяпаз). В январе 2021 г. два прикаспийских государства урегулировали спор, который начался в 90-х годах XX в. Достигнутые соглашения открыли Туркменистану дорогу к участию в совместных проектах, одновременно возродив обсуждение проекта Транскаспийского газопровода.

За политикой Азербайджана, который уже сделал политические заявления о заинтересованности получать туркменский газ, стоят интересы Турции. Считается, что подписанию документа способствовала турецкая сторона, которая положительно отнеслась к тому, что «туркменские энергоресурсы должны пойти в сторону Европы через территорию Турции. И наивно предполагать, что без активного дипломатического сопровождения с турецкой стороны это соглашение было бы достигнуто» [Панфилова, 2021]. Основная идея была именно такой — открыть ворота туркменскому газу в Европу через территорию Турции. По словам министра иностранных дел Турции М. Чавушоглу, «Турция готова предпринять всё от неё зависящее для начала поставок туркменского газа в Турцию и далее в Европу» [Савосин, 2021].

Заключение

Каспийские углеводородные ресурсы вновь, как и тридцать лет назад, оказались в фокусе внимания внерегиональных государств. Турция, ЕС и США уделяют добыче и транспортировке нефти и газа из Каспийского региона на внешний рынок повышенное внимание.

Подписание Конвенции о правовом статусе Каспийского моря не рассматривается частью стран региона и внерегиональными государствами в качестве препятствия для прокладки Транскаспийского газопровода. Турция, ЕС и США выступают за создание нового энергетического маршрута, который обеспечит доставку углеводородных ресурсов не только с западного, но и с восточного побережья Каспия на европейский рынок. В этом вопросе активную политику проводит Турция, которая последовательно укрепляет свои позиции в качестве основного транзитёра для каспийских ресурсов. Сохранение данной политики со стороны Турции может усилить борьбу за выбор маршрутов доставки потенциальных объёмов нефти и газа, которые прикаспийские страны намерены добывать в ближайшее десятилетие.

Список литературы

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

Заславский М., 2005. Дело труба. М.: Европа. 177 с.

Каймаразова М. А., 2008. Прикаспийские территории России и сопредельных государств в новых геополитических условиях // Российская политика соседства: Сб. докл. междунар. науч. конф. (Москва, 12–13 октября 2007 г.) 456 с.

Парубочая Е. Ф., 2011. Саммиты тюркских государств (1992–2001 гг.): реальная платформа для сближения? // Вестник Волгоградского государственного университета. Сер. 4. История. № 1 (19). С. 113–120.

Полиевктов М. А., 1996. Выход к морю // Каспийский транзит. Т. II / Сост. и подготовка А. И. Куркчи. М.: ДИ-ДИК Танаис. 616 с.

Austvik O. G., Rzaeva G., 2017. Turkey in the geopolitics of energy // Energy Policy. № 107. 539–547. DOI: 10.1016/j.enpol.2017.05.008.

Balci B., Liles T., 2018. Turkey's Comeback to Central Asia. Insight Turkey. P. 11–26. DOI: 10.25253/99.2018204.06.

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.

Kim Y., Blank S., 2015. The new great game of Caspian energy in 2013–14: Turk Stream, Russia and Turkey // Journal of Balkan and Near Eastern Studies. № 18 (1). P. 37–55. DOI: 10.1080/19448953.2015.1094250.

Центральная Азия. Геополитика и экономика региона, 2010 / Ин-т стратегических оценок и анализа; Под общ. ред. В. А. Гусейнова. М.: Красная звезда. 290 с.

Разумов Я., 1997. Казахстан и Грузия подписали Меморандум о сотрудничестве в транспортировке углеводородов на международные рынки // Панорама. 14 ноября. С. 29.

Hoagland R. E., Repass M. S., Wolkov N., 2021. Russia's historical defense ties and China's rising military presence in Central Asia. A Caspian Policy Center Policy Brief // Caspian Policy Center. February 2021 // https://www.caspianpolicy.org/wp-content/uploads/2021/04/Russias-Historical-Defense-Ties-and-Chinas-Rising-Military-Presence-in-Central-Asia.pdf?mc_cid=8878fa9063&mc_eid=3b26b05bbf&mc_cid=090427ab74&mc_eid=3b26b05bbf, дата обращения 15.05.2021.

Hoagland R. E., Wolkov N., Schulz D., 2021. Balanced geopolitics: international actors in Central Asia. A Caspian Policy Center Policy Brief // <https://www.caspianpolicy.org/wp-content/uploads/2021/04/International-Actors-in-Central-Asia.pdf>, дата обращения 15.05.2021.

Repass M. S., 2021. The Caspian Basin: why it matters in great power competition. A Caspian Policy Center Special Policy Brief by Major General U. S. Army (Ret.) Michael S. Repass // Caspian Policy Center // <https://www.caspianpolicy.org/wp-content/uploads/2021/01/The-Caspian-Basin-Why-It-Matters-In-Great-Power-Competition.pdf>, дата обращения 15.05.2021.

Аббасова Н., 2021. Транзит через *TANAP* азербайджанского газа в Европу в 2021 году составит 6,2 млрд куб. м // <https://nangs.org/news/midstream/tranzit-cherez-tanap-azerbaydzhanskogo-gaza-v-evropu-v-2021g-sostavit-62-mlrd-kubometrov>, дата обращения 14.05.2021.

Жильцов С. С., 2021. Каспийским энергоресурсам открыли коридор в Европу // https://www.ng.ru/ng_energiya/2021-04-12/11_8126_europe.html, дата обращения 14.05.2021.

Керимова У., 2005. Нурсултан Назарбаев: «Маршрут Баку – Тбилиси – Джейхан станет для Казахстана одним из основных путей поставки нефти на мировые рынки» // <https://news.day.az/economy/25494.html>, дата обращения 12.05.2021.

Палария А., 1995. Азартна любая игра в карты. Особенно в географические // Коммерсантъ Власть. С. 12 // <https://www.kommersant.ru/doc/11429>, дата обращения 13.05.2021.

Панфилова В., 2021. Туркменскому газу пробивают путь в Европу // https://www.ng.ru/cis/2021-05-13/5_8147_friendship.html, дата обращения 24.04.2021.

Савосин Д., 2018а. ЕС готов проинвестировать строительство Транскаспийского газопровода // <https://neftegaz.ru/news/finance/197561-es-gotov-proinvestirovat-stroitelstvo-transkaspiskogo-gazoprovoda/>, дата обращения 16.05.2021.

Савосин Д., 2018б. Азербайджан готов рассмотреть предложения Туркменистана по Транскаспийскому газопроводу // <https://neftegaz.ru/news/transport->

and-storage/196425-azerbaydzhan-gotov-rassmotret-predlozheniya-turkmenistanano-transkaspiskomu-gazoprovodu/, дата обращения 12.05.2021.

Савосин Д., 2021. Турция готова помочь Туркменистану в поставках природного газа в Европу // <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/667129-turtsiya-gotova-pomoch-turkmenistanu-v-postavkakh-prirodnogo-gaza-v-evropu/>, дата обращения 24.04.2021.

Савосин Д., Бахтина О., 2019. Консорциум европейских и китайских компаний готов построить Транскаспийский газопровод // <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/480357-konsortsium-evropeyskikh-i-kitayskikh-kompaniy-gotov-postroit-transkaspiskiy-gazoprovod/>, дата обращения 15.05.2021.

Старый враг. Старые друзья. Новый конфликт // <https://www.kommersant.ru/doc/11430>, дата обращения 13.04.2021.

Анкарская декларация от 29 октября 1998 года // https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=1030098, дата обращения 15.05.2021.

Названы сроки выхода газопровода *TANAP* на максимальную проектную мощность // <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/244450-nazvany-sroki-vykhoda-gazoprovoda-tanap-na-maksimalnuyu-proektnuyu-moshchnost/>, дата обращения 14.05.2021.

SERGEY S. ZHILTSOV,

D. Sc. (Politics), Diplomatic Academy of the Ministry of Foreign Affairs
of Russia

E-mail: serg.serg56@yandex.ru

Address: 53/2, Ostozhenka str., Moscow, 119021, Russian Federation

SPIN-код: 4297-7880

ORCID: 0000-0002-4898-2627

TURKEY'S ENERGY POLICY IN THE CASPIAN REGION

DOI: 10.48137/2687-0703_2021_14_2_32

Received: 20.05.2021.

For citation: *Zhiltsov S. S.*, 2021. Turkey's Energy Policy in The Caspian Region. – Geoeconomics of Energetics. № 1 (13). P. 32–47. DOI: 10.48137/2687-0703_2021_14_2_32

Keywords: Turkey, Caspian region, energy policy, Azerbaijan, pipelines, oil, gas.

Abstract

After the collapse of the USSR, Turkey began to shape its energy policy towards the Caspian region. Turkish energy policy focused on the development of relations with Azerbaijan, due to geographical location and economic opportunities. This was facilitated by Western countries, which supported projects for the delivery of oil and gas from Azerbaijan to Turkey. Due to the implementation of a series of pipeline projects with Azerbaijan and Georgia, Turkey gained access to the Caspian Sea. As a result, Turkey has become a key player, which, on the one hand, has gained leverage on Baku, and on the other hand, has the ability to regulate the volume of gas supplies to Europe. Having strengthened its position on the western coast of the Caspian Sea, Turkey was interested in expanding its presence, including in the energy sector, on the eastern coast – in Turkmenistan and Kazakhstan. This can be done by the construction of trans-Caspian pipelines or the implementation of energy corridors across the Caspian. However, Turkey will have to take into account the provisions of the Convention on the Legal Status of the Caspian Sea, which was adopted in 2018. The document determined the approaches to the laying of export pipelines on the seabed of the Caspian Sea. In addition, Turkish policy will clash with the position of Russia and Iran, which do not support Turkey's strengthening in the Caspian region, and even more so, the implementation of pipeline projects. In early 2021, Azerbaijan and Turkmenistan agreed to develop a controversial oil and gas field in the Caspian, thereby taking a step towards establishing energy cooperation. Turkey will try to take advantage of this fact, as the Azerbaijani-Turkmen cooperation will give a new impetus to the promotion of its interests in the Caspian Region.

References

- Zhil'tsov S. S., Zonn I. S., Ushkov A. M.*, 2003. Geopolitics of the Caspian region. M.: International relations. 196 p. (In Russ.)
- Zaslavsky M.*, 2005. Trumpet Case. M.: Europe. 177 p. (In Russ.)
- Kaymarazova M. A.*, 2008. Caspian territories of Russia and neighboring states in new geopolitical conditions // Russian Neighborhood Policy: Collection of reports of the international scientific conference (Moscow, October 12–13, 2007). M. 456 p. (In Russ.)
- Parubochaya E. F.*, 2011. Summits of Turkic States (1992–2001): A Real Platform for Rapprochement? // Bulletin of the Volgograd State University. Series 4. History. 2011. № 1 (19). P. 113–120. (In Russ.)
- Polievktov M. A.*, 1996. Exit to the sea // Caspian transit. T. II. Compiled by and preparation by A. I. Kurkchi. M.: DI–DIK Tanais. 616 p. (In Russ.)
- Austvik O. G., Rzayeva G.*, 2017. Turkey in the geopolitics of energy // Energy Policy. № 107. P. 539–547. DOI: 10.1016/j.enpol.2017.05.008. (In Eng.)
- Balci B., Liles T.*, 2018. Turkey's Comeback to Central Asia // Insight Turkey. P. 11–26. DOI: 10.25253/99.2018204.06. (In Eng.)
- 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.)
- Kim Y., Blank S.*, 2015. The new great game of Caspian energy in 2013–14: Turk Stream, Russia and Turkey // Journal of Balkan and Near Eastern Studies. 18 (1). P. 37–55. DOI: 10.1080/19448953.2015.1094250. (In Eng.)
- Central Asia. Geopolitics and economy of the region, 2010 / Institute of Strategic Assessments and Analysis; Under the general editorship of V. A. Guseinov. M.: Red Star. 290 p. (In Russ.)
- Razumov Ya.*, 1997. Kazakhstan and Georgia signed a Memorandum of cooperation in the transportation of hydrocarbons to international markets // Panorama. November 14. P. 29. (In Russ.)
- Hoagland R. E., Repass M. S., Wolkov N.*, 2021. Russia's historical defense ties and China's rising military presence in Central Asia. A Caspian Policy Center Policy Brief // Caspian Policy Center, February 2021 // https://www.caspianpolicy.org/wp-content/uploads/2021/04/Russias-Historical-Defense-Ties-and-Chinas-Rising-Military-Presence-in-Central-Asia.pdf?mc_cid=8878fa9063&mc_eid=3b26b05bbf&mc_cid=090427ab74&mc_eid=3b26b05bbf, accessed 15.05.2021. (In Eng.)
- Hoagland R. E., Wolkov N., Schulz D.*, 2021. Balanced geopolitics: international actors in Central Asia. A Caspian Policy Center Policy Brief // <https://www.caspianpolicy.org/wp-content/uploads/2021/04/International-Actors-in-Central-Asia.pdf>, accessed 15.05.2021. (In Eng.)
- Repass M. S.*, 2021. The Caspian Basin: why it matters in great power competition. A Caspian Policy Center Special Policy Brief by Major General U. S. Army (Ret.)

Michael S. Repass // Caspian Policy Center // <https://www.caspianpolicy.org/wp-content/uploads/2021/01/The-Caspian-Basin-Why-It-Matters-In-Great-Power-Competition.pdf>, accessed 15.05.2021. (In Eng.)

Abbasova N., 2021. The transit of Azerbaijani gas to Europe via TANAP in 2021 will amount to 6.2 billion cubic meters // <https://nangs.org/news/midstream/tranzit-cherez-tanap-azerbaydzhanskogo-gaza-v-evropu-v-2021g-sostavit-62-mlrd-kubometrov>, accessed 14.05.2021. (In Russ.)

Zhiltsov S. S., 2021. Caspian energy resources opened a corridor to Europe // https://www.ng.ru/ng_energiya/2021-04-12/11_8126_europe.html, accessed 14.05.2021. (In Russ.)

Kerimova U., 2005. Nursultan Nazarbayev: «The Baku – Tbilisi – Ceyhan route will become one of the main ways for Kazakhstan to supply oil to world markets» // <https://news.day.az/economy/25494.html>, accessed 12.05.2021. (In Russ.)

Palaria A., 1995. Any card game is a gamble. Especially in geographical areas // *Kommersant Vlast*. P. 12 // <https://www.kommersant.ru/doc/11429>, accessed 13.05.2021. (In Russ.)

Panfilova V., 2021. Turkmen gas is being forced to make its way to Europe // https://www.ng.ru/cis/2021-05-13/5_8147_friendship.html, accessed 24.04.2021. (In Russ.)

Savosin D., 2018a. The EU is ready to invest in the construction of the Trans-Caspian gas pipeline // <https://neftegaz.ru/news/finance/197561-es-gotov-proinvestirovat-stroitelstvo-transkaspiskogo-gazoprovoda/>, accessed 16.05.2021. (In Russ.)

Savosin D., 2018b. Azerbaijan is ready to consider Turkmenistan's proposals on the Trans-Caspian gas pipeline // <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/196425-azerbaydzhan-gotov-rassmotret-predlozheniya-turkmenistana-po-transkaspiskomu-gazoprovodu/>, accessed 12.05.2021. (In Russ.)

Savosin D., 2021. Turkey is ready to help Turkmenistan supply natural gas to Europe // <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/667129-turtsiya-gotova-pomoch-turkmenistanu-v-postavkakh-prirodnogo-gaza-v-evropu/>, accessed 24.04.2021. (In Russ.)

Savosin D., Bakhtina O., 2019. Consortium of European and Chinese companies ready to build Trans-Caspian gas pipeline // <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/480357-konsortsium-evropeyskikh-i-kitayskikh-kompaniy-gotov-postroit-transkaspiskiy-gazoprovod/>, accessed 15.05.2021. (In Russ.)

An old enemy. Old friends. New conflict // <https://www.kommersant.ru/doc/11430>, accessed 13.04.2021. (In Russ.)

Ankara Declaration of October 29, 1998 // https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=1030098, accessed 15.05.2021. (In Russ.)

The terms of the TANAP gas pipeline reaching its maximum design capacity are named // <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/244450-nazvany-sroki-vykhoda-gazoprovoda-tanap-na-maksimalnyu-proektnyu-moshchnost/>, accessed 14.05.2021. (In Russ.)

Сергей ЛАВРЕНОВ

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ РОССИИ И МОЛДАВИИ В ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ СФЕРЕ: ТЕНДЕНЦИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Дата поступления в редакцию: 11.05.2021.

Для цитирования: Лавренов С. Я., 2021. Взаимодействие России и Молдавии в энергетической сфере: тенденции и перспективы. – Геоэкономика энергетики. № 2 (14). С. 48–63. DOI: 10.48137/2687-0703_2021_14_2_48

В статье рассматриваются особенности взаимодействия России с Молдавией в энергосфере, основные направления инвестиционной политики России в данной сфере, анализируются итоги реализации инвестиционной программы АО «Молдовагаз» (*Moldovagaz*) в 2020 г., исходя из того что в целом объем инвестиций в развитие сетей в системе «Молдовагаза» в прошедшем году увеличился втрое.

В статье утверждается, что активная инвестиционная политика в газовой сфере республики в значительной степени стала возможной благодаря поставкам российского газа Молдавии по льготной цене. В статье рассматривается также обоснованность критики «Молдовагаза» относительно её эффективности. Статья рассматривает перспективы присоединения страны к Третьему энергопакету ЕС в текущем году, целью которого является попытка Кишинёва выйти на европейский энергетический рынок с одновременным ослаблением жёсткой зависимости от российского газа. Препятствием на этом пути является большая совокупная задолженность Молдавии перед «Газпромом», негативное отношение которого к условиям Третьего энергопакета давно известно.

ЛАВРЕНОВ Сергей Яковлевич, доктор политических наук, профессор, заведующий отделом Молдовы и Приднестровья Института стран СНГ. Адрес: Российская Федерация, г. Москва, 119180, ул. Большая Полянка, 7/10, стр. 3. E-mail: lavrs2009@yandex.ru. SPIN-код: 439-5583.

Ключевые слова: «Газпром», «Молдовагаз», Третий энергопакет ЕС, российские инвестиции, инвестиции в энергосферу, газовый долг.

Взаимодействие с энергосферой Молдавии российская сторона осуществляет прежде всего через АО «Молдовагаз»*. Компания была создана в 2013 г. как единый субъект административного, экономического и организационного регулирования газового рынка Республики Молдова.

Главными акционерами АО «Молдовагаз» являются: ПАО «Газпром» (Россия) – 50 % акций (более 6,6 млн акций), Агентство государственной собственности при Министерстве экономики Республики Молдова – 35,33 % (4,7 млн акций), Государственный комитет по управлению имуществом Приднестровской Молдавской Республики – 13,44 % (1,79 млн акций)**, также управляет принадлежащим Тирасполю пакетом из 13,44 % акций), остальные акционеры владеют пакетами менее 5 %. В настоящее время АО «Молдовагаз» снабжает в республике природным газом свыше 600 тыс. потребителей (в том числе 20 тыс. экономических агентов).

Основные направления инвестиционной политики

По итогам 2020 г. инвестиционная программа АО «Молдовагаз» и его зависимых обществ выполнена в объёме 109,68 млн леев*** (без НДС), что составляет 88,6 % от первоначально запланированного бюджета [Стенанов, 2021]. Свыше 71,7 млн леев было направлено на строительство новых, а также реконструкцию, модернизацию и расширение существующих газовых сетей. В частности, 19,88 млн леев было израсходовано на обновление устаревшего и изношенного парка спецтранспорта газораспределительных предприятий. Около 6,51 млн леев потрачено на закупку приборов и оборудования, включая газоизмерительное, 2,5 млн леев – на компьютерную технику.

В истекшем году газораспределительные сети страны в 55 населённых пунктах были расширены примерно на 130 км. В частности, была проведена внутренняя газификация села Добруша в районе Шолдэнешть и в селе Нукэрень Теленештского района, где на первом этапе было построено око-

* Акционерное общество «Молдовагаз» является одним из самых крупных энергетических предприятий энергетического комплекса Республики Молдова и одним из самых крупных налогоплательщиков страны.

Деятельность предприятия и его зависимых обществ направлена на беспереывное предоставление качественных услуг по поставке, транспортировке и распределению природного газа более чем 740 тыс. потребителей – физическим и юридическим лицам Республики Молдова, а также транзит природного газа в балканском направлении. Для обеспечения энергетической безопасности Республики Молдова предприятия АО «Молдовагаз» обеспечивают безопасное обслуживание и эксплуатацию сетей природного газа (<https://www.moldovagaz.md/rus/o-kompanii>, дата обращения 05.05.2021).

** С 2006 г. Приднестровье передало свой пакет акций в доверительное управление «Газпрому».

*** 1 молдавский лей – 4,24 руб.

ло 1,5 км газопровода высокого давления и пост контроля давления газа на въезде в посёлок. Кроме того, в рамках проекта по внедрению систем телеметрии на газорегуляторных пунктах установлено 49 единиц спецоборудования, а также реконструирована трансформаторная подстанция на газокompрессорной станции в Вулканешты. В целом объем инвестиций в развитие сетей в системе «Молдовагаза» в 2020 г. увеличился втрое¹.

В последующие два года, по информации «Молдовагаза», инвестиции в газовые сети планируется увеличить, они должны составить около 290 млн леев, включая НДС. Всего предполагается построить более 500 км газопровода, из которых 150 км – междугородные сети².

Активная инвестиционная политика в значительной степени стала возможной благодаря поставкам российского газа Молдавии по льготной цене.

Так, в 2020 г. Молдавия закупила у России 1,127 млрд куб. м природного газа (на 70 млн (6,6 %) больше, чем в 2019 г.), при этом в денежном выражении закупки уменьшились на 31,7 % (1,363 млрд леев) – до 2,934 млрд леев (163 млн долл.) – из-за сокращения закупочной цены с 4064 до 2604 леев за 1 тыс. куб. м газа (на 35,9 %). Основную часть газа потребило население – 372,7 млн куб. м (+7,2 %) – и энергетический сектор – 371,4 млн (+1,9 %).

Примечательно, что тариф для потребителей уменьшился в 2020 г. с 4760 до 4531 леев (на 4,8 %), но при этом поставщик собрал с потребителей 4,965 млрд леев, что на 2,030 млрд леев больше стоимости закупки у «Газпрома»³. При этом цена для конечного потребителя снизилась на 12 %. Как следствие газовые тарифы в Молдавии сопоставимы с тарифами в соседних Румынии и Украине, и это с учётом того, что в этих странах есть собственные разработанные залежи газа.

В целом снижение цены на импорт российского сырья в 2020 г. позволило «Молдовагазу» сэкономить 40 млн долл.⁴ за счёт разницы между закупочными ценами у «Газпрома» и среднегодовыми котировками на европейских газовых хабах. По итогам года цена российского газа составила порядка 148 долл. за тысячу куб. м, включая затраты на транспортировку. Если бы голубое топливо закупалось Кишинёвом на спотовом рынке, его среднее ценовое значение за год составило бы не менее 190 долл.

¹ «Молдовагаз»: Работы по расширению газораспределительных сетей близятся к завершению // <https://noi.md/ru/jekonomika/moldovagaz-raboty-po-rasshireniyu-gazoraspredelitelinyh-setej-blizyatsya-k-zaversheniyu>, дата обращения 09.04.2021.

² Там же.

³ Компания «Молдовагаз» закупила в 2020 г. российского газа на 2,934 млрд леев // <https://point.md/ru/novosti/ekonomika/kompaniia-and-34-moldovagazand-34-zakupila-v-2020-godu-rossiiskogo-gaza-na-2-934-mlrd-leev>, дата обращения 20.04.2021.

⁴ Критика «Молдовагаза»: эффективность работы компании в 2020 г. // <https://ehomd.info/2021/01/28/kritika-moldovagaza-effektivnost-raboty-kompanii-v-2020-godu/>, дата обращения 22.04.2021.

При этом компания «Молдовагаз» не удовлетворилась лишь одним снижением цены, а инициировала обсуждение нового проекта соглашений с «Газпромом», в соответствии с которым должны учитываться сезонные колебания цены на газ на спотовом рынке. Поскольку в Молдавии около 80% потребления газа приходится на холодный период года, компания настаивает на том, чтобы в тёплое время года цена «Газпрома» соответствовала ситуации на спотовом рынке. Подобный подход в случае его одобрения руководством «Газпрома» даст Кишинёву новую возможность сэкономить и предложить промышленным предприятиям конкурентоспособную цену.

Несмотря на очевидную выгоду долгосрочных отношений Кишинёва с Россией в газовой сфере, компания «Молдовагаз» подвергается критике, прежде всего по политическим мотивам. Проевропейские силы обвиняют руководство компании в нежелании ослабить слишком жёсткую зависимость от «Газпрома».

Компанию критикуют также за то, что потребители неоправданно выплачивают «Молдовагазу» миллионы леев вследствие больших потерь газа в распределительных трубопроводах, а также благодаря коррупционным схемам⁵. Так, эксперты сообщества *WatchDog.MD* С. Тофилат и Т. Шойту утверждают, что неэффективное управление компанией привело к необоснованному росту расходов и хищению имущества предприятия. Часть этих неоправданных расходов включается в тарифы на газ, одновременно растут долги компании. По их утверждению, нарушения, обнаруженные в ходе проверок Счётной палаты или Национального агентства по регулированию энергетики (НАРЭ), не привели к наказанию ответственных лиц администрации «Молдовагаза». По мнению этих экспертов, из-за падающего транзита газа через молдавскую территорию «Молдовагаз» ежегодно теряет около 22% доходов, в том числе потому, что эти доходы необоснованно распределяются поровну между Молдавией и Приднестровским регионом⁶.

Нет дыма без огня, не случайно молдавский парламент в начале марта 2021 г. проголосовал за вотум недоверия НАРЭ, которое подозревается в причастности к коррупционным схемам компании и косвенной поддержке картельных соглашений на газовом и топливном рынках, вследствие чего произошёл рост цен на ГСМ. Вотум недоверия подразумевает, что директора НАРЭ должны добровольно подать в отставку, даже если по закону пар-

⁵ Схемы в «Молдовагаз»: Ежегодно потребители неоправданно выплачивают более 4 млн долл. // <https://noi.md/ru/jekonomika/shemy-v-moldovagaz-ezhegodno-potrebiteli-neopravdanno-vyplachivayut-bolee-4-mln?prev=1>, дата обращения 07.04.2021.

⁶ Снизился объём транзита природного газа по территории Республики Молдова // <https://noi.md/ru/obshhestvo/snizilsya-obiem-tranzita-prirodnogo-gaza-po-territorii-respubliki-moldova>, дата обращения 17.04.2021.

ламент не имеет полномочий, чтобы снять их с должности⁷. Однако этого не произошло: руководство НАРЭ отказалось уходить в отставку.

Вместе с тем есть ряд свидетельств, минимизирующих обвинения компании в неэффективной деятельности. В частности, в 2020 г. «Молдовагаз» сумел сэкономить свыше 10 млн леев по сравнению с изначально заложенными в бюджет инвестпрограмм цифрами. Этого удалось достичь за счёт отбора наиболее выгодных в ценовом отношении коммерческих предложений при проведении тендеров с сохранением регламентного качества поставляемых товаров и услуг⁸.

Кроме того, «Молдовагазу» в прошлом году удалось снизить объёмы технических и коммерческих потерь природного газа. План по снижению потерь выполнили все 12 газораспределительных предприятий. Уровень технических потерь природного газа является отражением качества эксплуатации газораспределительных сетей и их технического состояния, а коммерческие потери демонстрируют работу персонала с каждым местом потребления газа, включая борьбу с несанкционированным отбором.

Вместе с тем в полном объёме запланированную инвестиционную программу «Молдовагаза» выполнить не удалось. В частности, в прошлом году предусматривалась реорганизация всех дочерних предприятий «Молдовагаза» в рамках программы по внедрению Третьего энергетического пакета. В официальном сообщении «Молдовагаза» сообщалось, что «цель реорганизации — создать одну распределительную компанию, одну газотранспортную и одну компанию, которая будет заниматься поставкой природного газа»⁹. Данный процесс, помимо прочего, предполагает обеспечение финансовой и юридической независимости газотранспортного предприятия, а также свободный доступ к системе всех участников газового рынка, включая потребителей. Не в последнюю очередь это затронет также транзитные потоки и соответствующее ценообразование на эту услугу.

В настоящее время на правом берегу страны транзит осуществляется газотранспортным предприятием ООО «Молдоватрансгаз» (*Moldovatransgaz*), а по территории левобережья — компанией «Тираспольтрансгаз-Приднестровье». Они и делят в равных долях доходы, связанные с транзитной транспортировкой. Обеспечение их финансовой и юридической независимости

⁷ Парламент проголосовал за вотум недоверия НАРЭ // <https://noi.md/ru/obshhestvo/parlament-progolosoval-za-votum-nedoveriya-narje>, дата обращения 14.03.2021.

⁸ Каковы были инвестиции АО «Молдовагаз» в 2020 г. и на что потрачены деньги // <https://noi.md/ru/jekonomika/kakovy-byli-investicii-ao-moldovagaz-v-2020-g-i-na-cto-potracheny-denigi?prev=1>, дата обращения 16.03.2021.

⁹ В 2020 году «Молдовагаз» планирует провести реорганизацию всех дочерних предприятий // <https://nokta.md/v-2020-godu-moldovagaz-planiruet-provesti-reorganizatsiju-vseh-dochernih-predpriyatij/>, дата обращения 19.03.2021.

предполагает сложные переговоры, учитывая контекст взаимоотношений Кишинёва и Тирасполя.

Тем не менее, по официальным утверждениям руководства «Молдовагаза», внедрение Третьего энергетического пакета ЕС в Молдавии близится к завершению. Это намерение во многом носит голословный характер, поскольку на пути его реализации существует немало препятствий.

Гладко было на бумаге...

Проблема внедрения Третьего энергопакета в Молдавии имеет долгую историю, включающую в себя постоянные отсрочки. Ещё в 2012 г. энергетическое сообщество в ответ на просьбу тогдашнего премьера В. Филата согласилось перенести срок его внедрения на 1 января 2020 г., на этот раз – в качестве окончательной даты. Осенью 2019 г., видя, что «Молдовагаз» не укладывается в срок с разделением компании, власти вновь обратились в секретариат Энергетического сообщества за отсрочкой – сначала на полгода, потом до конца 2020 г. Последней согласованной датой являлось 31 мая 2021 г. Однако и эта дата оказалась сорванной, несмотря на то что Кишинёв постоянно заявляет о своей готовности довести дело до конца [Мельник, 2021].

Ранее совет директоров НАРЭ утвердил детальный план мероприятий по отделению «Молдоватрансгаза», предусматривавший 12 этапов¹⁰. Среди основных мероприятий: формирование самостоятельной договорной базы на поставку и транспортировку газа; передача оператору активов с правами собственности; обеспечение независимости персонала и управления компании; предоставление «Молдоватрансгазу» необходимых финансовых ресурсов для деятельности по транспортировке природного газа; формирование отдельного фирменного стиля; предоставление предприятию эффективного права принимать решения, независимые от «Молдовагаза», в отношении активов, необходимых для эксплуатации, обслуживания, модернизации и развития газотранспортных сетей, а также права на получение финансирования на рынках капитала, в частности, за счёт займов и взносов капитала. Имплементация этих положений в конечном счёте должна привести к либерализации газового и электрического рынков Молдавии [Лавренов, 2020b].

В декабре 2019 г. компания «Молдоватрансгаз» на основе этого плана разработала Кодекс газовых сетей, предусматривающий обеспечение равного доступа к сетям передачи природного газа, в том числе к трансгранич-

¹⁰ Чебан: «Молдоватрансгаз» должен стать независимым к концу года // <http://www.vedomosti.md/news/cheban-moldovatrangaz-dolzhen-stat-nezavisimym-k-koncu-goda>, дата обращения 21.03.2021.

ным операциям, установление единых процедур взаимодействия между системными операторами Молдавии и соседних стран¹¹.

Для того чтобы дело сдвинулось с места, «Молдовагаз» должен передать транспортной компании «Молдоватрансгаз» активы в собственность, обеспечить ей независимость в подборе персонала, а также право принимать самостоятельные решения и т. д. [Мельник, 2021]. Однако главная проблема для Кишинёва заключается в том, что российский концерн «Газпром» фактически контролирует АО «Молдовагаз», в распоряжении которого находится большая часть газотранспортных и газораспределительных сетей страны.

По объективным причинам, которые диктует рынок, «Газпром» не заинтересован в утверждении принципа равного доступа к транзиту, на котором настаивает Энергетическое сообщество ЕС. В противном случае «Газпрому» пришлось бы продать или, оставаясь собственником, передать в управление независимому системному оператору газопроводную сеть, что сразу сказало бы на объёме прибылей.

У «Газпрома» сохраняется сильный рычаг воздействия на Кишинёв и в виде огромной задолженности «Молдовагаза» перед «Газпромом». Кроме того, присоединение к Третьему энергетическому пакету предполагает значительные инвестиции в развитие газораспределительной инфраструктуры республики. Несмотря на то что Молдавия в этом отношении в значительной степени ориентируется на финансовую помощь как «Газпрома», так и ЕС, этого может оказаться недостаточно.

Не менее важно то, что внедрение Третьего энергопакета не гарантирует энергетическую безопасность страны. Примером тому является Литва, которая значительно раньше инкорпорировала энергетическое законодательство ЕС, но вплоть до сегодняшнего дня продолжает закупать значительный объем российского газа на европейских спотовых рынках¹².

Столь сложная конфигурация проблем стала причиной очередной отсрочки с внедрением Третьего энергетического пакета на газовом рынке Молдавии (до 31 мая), а предлогом — пандемия, оказавшая форс-мажорное влияние на процесс подготовки, согласования и выполнения всех необходимых процедур.

Формально срыв согласованной даты может повлечь за собой санкции со стороны Энергетического сообщества вплоть до штрафов и лишения Молдавии права голоса в организации. Так, национальное агентство

¹¹ Какие изменения ожидаются в 2020 году в «Молдовагаз» // <https://noi.md/ru/jekonomika/kakie-izmeneniya-ozhidayutsya-v-2020-godu-v-moldovagaz>, дата обращения 01.05.2021.

¹² Брюссель для троих. Готова ли Молдавия к особому формату отношений с ЕС // <https://newsmaker.md/rus/novosti/bryussel-dlya-troih-gotova-li-moldova-k-osobomu-formatu-otnosheniy-s-es-34780/>, дата обращения 11.02.2021.

по регулированию энергетики (НАРЭ) уже сообщило, что нарушение положений закона «О природном газе» (которым предусматривается внедрение Третьего энергетического пакета) предусматривает штраф от 5 до 10 % от оборота компании. В свою очередь, глава газового отдела секретариата Энергетического сообщества Предраг Груйичич заявил, что «невыполнение требований европейской газовой директивы может повлечь за собой серьёзные последствия». По его мнению, возбуждение дела против Молдавии из-за неразделения «Молдовагаза» может снизить доверие к республике, а также ухудшить отношения с европейскими учреждениями и финансовыми организациями.

Европейский чиновник добавил, что молдавские власти должны действовать в соответствии с национальным законодательством (законом «О природном газе» № 108 от 27 мая 2016 г.) и обеспечить плавный процесс разделения «Молдовагаза», где государство является к тому же одним из акционеров [Мельник, 2021].

По его оценке, секретариат Энергетического сообщества по-прежнему ждёт юридического и функционального разделения трёх системных операторов, работающих в сфере природного газа, — «Молдоватрансгаза» и «Кишинёвгаза» (*Chi in ugaз*) — от «Молдовагаза», а также улучшения корпоративного управления компаний *MTG*, *CG* и «ВестМолдТрансгаз» (*VestMoldTransgaz*) в соответствии со сроками и условиями, предусмотренными законом «О природном газе».

Но, вероятнее всего, в случае невыполнения этих требований Молдавии вряд ли будет угрожать штраф со стороны ЕС, понимающего, что юридическое разделение «Молдовагаза» на три независимые компании представляет собой не только экономический, но и крайне сложный политизированный процесс, который не может быть реализован без непосредственного участия «Газпрома». В первую очередь это касается задолженности Приднестровья за потреблённый российский газ, а также ряда других проблем, урегулирование которых, по большому счёту, находится вне компетенции «Молдовагаза».

В сложившейся ситуации единственное, на что может решиться ЕС в качестве показательной меры, — это приостановить финансирование ряда макропроектов в энергосфере Молдавии. По крайней мере, об этом свидетельствует пресс-релиз Европейской комиссии, опубликованный после визита 3 октября 2020 г. в Кишинёв верховного представителя Европейского союза по иностранным делам и политике безопасности, вице-председателя Европейской комиссии Федерики Могерини¹³.

¹³ Moldstreet: Евросоюз ждёт от Молдавии разделения в энергетической сфере // <https://point.md/ru/novosti/ekonomika/moldstreet-evrosoiuz-zhdet-ot-moldovy-razdeleniia-v-energeticheskoi-sfere>, дата обращения 11.02.2021.

Газовая задолженность как камень преткновения

Кишинёву, для того чтобы начать внедрение условий Третьего энергопакета, необходимо договориться с Россией относительно путей погашения задолженности за поставки российского газа, а также согласовать соответствующие процедурные аспекты с «Тираспольтрансгазом».

В настоящее время долг Республики Молдова за поставленный российский газ составляет астрономическую сумму – почти восемь миллиардов долларов, из которых около семи миллиардов приходится на левый берег Днестра. Долг правого берега Днестра составляет около 715 млн долл., в основном это долги таких теплоэнергетических компаний, как *CET-Nord* и «Термоэлектрика» (*Termoelectrica*)¹⁴.

По сообщению председателя правления «Молдовагаза» Вадима Чебана, в течение 2020 г. были изучены несколько способов урегулирования этой задолженности и даже было составлено соглашение, которое будет представлено на обсуждение акционеров. Сам текст соглашения носит конфиденциальный характер, но уже обсуждался на слушаниях в парламентской комиссии по контролю за публичными финансами.

Смысл документа заключается в том, что «Газпром» для одобрения окончательного отделения «Молдоватрансгаза» от головной компании намерен обязать Молдавию взять на себя долги Приднестровья за поставленный газ. Вероятнее всего, срок выплаты долга будет определён в течение двух-трёх лет. Для Молдавии это непреодолимое требование.

В связи с этим представитель Агентства госсобственности Молдовы М. Соцкий отметил, что молдавская сторона будет требовать разделения долга между «Молдоватрансгаз». В свою очередь, директор НАРЭ Ш. Крянгэ заявил, что подобное соглашение «станет для Молдовы капканом. На закрытом заседании правительства 25 марта врио премьера А. Чоккой заявил, что не подпишет такое соглашение. Правительство не может брать на себя долг». Этот долг, по его мнению, должно выплачивать ООО «Тираспольтрансгаз».

После того как президент М. Санду назвала «нечестным» долг Республики Молдова перед «Газпромом», генпрокуратура Молдавии начала расследование относительно того, как используется российский газ Приднестровьем. Но подобное расследование малопродуктивно. Договоры на поставку российского газа в Приднестровье подписывало молдавское правительство, причём при всех президентах независимо от их геополитических пристрастий. И по этим договорам Молдавия обязана платить

¹⁴ Долг Молдавии за природный газ почти достиг восьми миллиардов долларов, из них 6,8 миллиарда – долг Приднестровья // <https://www.kp.md/daily/27265/4397888/>, дата обращения 11.02.2021.

за использованный в Приднестровье газ. В противном случае Кишинёв, отстаивая подобную позицию, фактически отказывается от Приднестровья, несмотря на то что законом «Об основных положениях особого правового статуса населённых пунктов левобережья Днестра (Приднестровья)» от 22.07.2005 ПМР объявлялась административно-территориальной единицей республики [Лавренов, 2020а].

Кроме того, ежегодно начиная с 2008 г. «Газпром» инициирует судебные процессы против «Молдовагаза» в Международном коммерческом арбитражном суде при Торгово-промышленной палате РФ и выигрывает их. В частности, 17 сентября 2020 г. международный арбитраж в очередной раз удовлетворил иск «Газпрома» о взыскании с «Молдовагаза» 246,4 млн долл. задолженности за поставленный газ.

В создавшейся ситуации, если придерживаться реалистической позиции, проблема газовой задолженности Приднестровья может быть решена лишь после окончательного урегулирования молдавско-приднестровского конфликта, в контексте которого газовый долг будет списан или реструктурирован. Но окончательное урегулирование приднестровской проблемы не просматривается даже в отдалённой перспективе. Тирасполь готов обсуждать возможность уплаты своей части долга при единственном условии — после того, как Приднестровье получит статус независимого государства, признанного международным сообществом.

Но и для Кишинёва соблазн внедрить Третий энергопакет чрезвычайно высок. После того как Россия и Румыния в начале этого года приняли решение о прекращении контракта на транспортировку природного газа в третьи страны, Бухарест получил возможность использовать свою инфраструктуру для транспортировки газа, в том числе в Молдавию, на территории которой реверсный участок газопровода был сооружён в период президентства И. Додона. Он соединил юг Молдавии с Румынией. Но для того, чтобы Молдавия получила возможность получать газ по одной схеме с Румынией и Болгарией, ей ещё предстоит построить интерконнекторы.

Привлекательным для Кишинёва является то, что к точке стыковки российского и турецкого газопроводов может присоединиться Азербайджан. Если учесть, что в последнее время Турция и Азербайджан ведут переговоры о совместных газовых проектах с Туркменией, то Молдавия в перспективе может рассчитывать на азербайджанский газ. Как рассчитывает Кишинёв, это может привести к резкому ослаблению зависимости Молдавии от российского газа и создаст условия для постепенной интеграции в европейское энергетическое пространство.

Ещё одной попыткой Кишинёва ослабить зависимость от российского газа является усиление взаимодействия в газовой сфере с Украиной. «Молдовагаз» начал поставки газа для хранения в украинских подземных хранилищах (ПХГ) в октябре 2020 г., компания планировала закачать здесь около

100 млн куб. м газа. 24 марта 2021 г. «Молдовагаз» начал отбор природного газа в Молдавию из украинских ПХГ, где он находился в режиме «таможенного склада»¹⁵. Украина впервые экспортирует в республику относительно большие объёмы газа: за первые шесть дней было экспортировано 26 млн куб. м природного газа.

Заключение

Таким образом, Молдавия последовательно (пусть и не всегда эффективно) предпринимает попытки по диверсификации газовых поставок. В настоящее время резервным вариантом для поставок газа в Молдавию являются поставки газа посредством трансбалканского коридора (с использованием возможностей «Турецкого потока») реверсом через территорию Болгарии и Румынии.

Помимо этого, паллиативным решением газовой проблемы для Кишинёва является строительство собственных подземных хранилищ или их аренда в соседних странах (прежде всего на Украине), позволяющих обеспечить страховой запас газа на случай непредвиденных обстоятельств. Несмотря на подорожание конечной цены на газ, в данном случае политические соображения оказываются выше финансово-экономических. Санду уже неоднократно ставила в Брюсселе вопрос о выделении средств для создания собственного хранилища природного газа.

Ещё одной надеждой Молдавии является пока ещё не используемый газопровод Яссы – Унген – Кишинёв. Этот вариант является предпочтительным как для Кишинёва, так и для Бухареста, поскольку через подключение к румынской газовой системе облегчается доступ к европейской газовой системе.

Однако проблема задолженности Кишинёва может быть использована «Газпромом» для торможения процесса интеграции молдавской энергетической системы в европейское пространство. При этом проблема погашения «исторической» задолженности «Молдовагаза» в ближайшей перспективе практически неразрешима. Проблема усугубляется нарастанием долга «Молдовагаза» за текущие платежи и необходимостью модернизации самой компании.

В сложившейся ситуации возможны лишь компромиссные варианты. В частности, «Молдовагаз» мог бы, формально оставаясь собственником трубопроводов, но при этом утратив управление системой транзита газа, сохранить право на дивиденды «Молдоватрансгаза». Ещё один вариант предполагает ограничение контроля «Молдовагаза» над «Молдоватрансгазом» при сохранении права утверждать финансовые планы, управлять долгом и дивидендами.

¹⁵ Молдавия начала экспорт газа из украинских хранилищ // <https://noi.md/ru/jekonomika/moldova-nachala-jeksport-gaza-iz-ukrainskih-hranilishh>, дата обращения 11.04.2021.

Список литературы

Лавренов С. Я., 2020а. Новый этап газовых отношений России и Молдавии // Геоэкономика энергетики. № 1. С. 48.

Лавренов С. Я., 2020б. Энергетическая политика Молдавии в условиях коронавирусной эпидемии // Геоэкономика энергетики. № 2. С. 50.

Мельник Н., 2021. Moldovagaz вышел срок. Почему Молдавия провалила Третий энергопакет, и что нам за это будет? // <https://newsmaker.md/rus/novosti/moldovagaz-vyshel-srok-pochemu-moldova-provalila-tretij-energopaketa-i-cto-nam-za-eto-budet/>, дата обращения 18.03.2021.

Степанов Г., 2021. Куда и сколько инвестировало АО «Молдовагаз» в прошлом году // <https://noi.md/ru/jekonomika/kuda-i-skoliko-investirovalo-ao-moldovagaz-v-proshlom-godu/>, дата обращения 10.05.2021.

АО «Молдовагаз». Официальный сайт // <https://www.moldovagaz.md/rus/o-kompanii/>, дата обращения 05.05.2021.

Брюссель для троих. Готова ли Молдавия к особому формату отношений с ЕС // <https://newsmaker.md/rus/novosti/bryussel-dlya-troih-gotova-li-moldova-k-osobomu-formatu-otnosheniy-s-es-34780/>, дата обращения 11.02.2021.

В 2020 г. «Молдовагаз» планирует провести реорганизацию всех дочерних предприятий // <https://nokta.md/v-2020-godu-moldovagaz-planiruet-provesti-reorganizatsiju-vseh-dochernih-predpriyatij/>, дата обращения 19.03.2021.

Долг Молдавии за природный газ почти достиг восьми миллиардов долларов, из них 6,8 миллиарда – долг Приднестровья // <https://www.kp.md/daily/27265/4397888>, дата обращения 11.02.2021.

Какие изменения ожидаются в 2020 году в «Молдовагаз» // <https://noi.md/ru/jekonomika/kakie-izmeneniya-ozhidayutsya-v-2020-godu-v-moldovagaz>, дата обращения 01.05.2021.

Каковы были инвестиции АО «Молдовагаз» в 2020 г. и на что потрачены деньги // <https://noi.md/ru/jekonomika/kakovy-byli-investicii-ao-moldovagaz-v-2020-g-i-na-cto-potracheny-denigi?prev=1>, дата обращения 16.03.2021.

Компания «Молдовагаз» закупила в 2020 г. российского газа на 2,934 млрд леев // <https://point.md/ru/novosti/ekonomika/kompaniia-and-34-moldovagazand-34-zakupila-v-2020-godu-rossiiskogo-gaza-na-2-934-mlrd-leev>, дата обращения 20.04.2021.

Критика «Молдовагаза»: эффективность работы компании в 2020 г. // <https://ehomd.info/2021/01/28/kritika-moldovagaza-effektivnost-raboty-kompanii-v-2020-godu/>, дата обращения 22.04.2021.

Молдавия начала экспорт газа из украинских хранилищ // <https://noi.md/ru/jekonomika/moldova-nachala-jeksport-gaza-iz-ukrainskih-hranilishh>, дата обращения 11.04.2021.

«Молдовагаз»: Работы по расширению газораспределительных сетей близятся к завершению // <https://noi.md/ru/jekonomika/moldovagaz-raboty-po-rasshireniyu-gazoraspre-delitelinyh-setej-blizyatsya-k-zaversheniyu>, дата обращения 09.04.2021.

Парламент проголосовал за вотум недоверия НАРЭ // <https://noi.md/ru/obshhestvo/parlament-progolosoval-za-votum-nedoveriya-narje>, дата обращения 14.03.2021.

Снизился объём транзита природного газа по территории Республики Молдова // <https://noi.md/ru/obshhestvo/snizilsya-obiem-tranzita-prirodnogo-gaza-po-territorii-respubliki-moldova>, дата обращения 17.04.2021.

Схемы в «Молдовагаз»: Ежегодно потребители неоправданно выплачивают более 4 млн долл. // <https://noi.md/ru/jekonomika/shemy-v-moldovagaz-ezhegodno-potrebiteli-neopravdanno-vyplachivayut-bolee-4-mln?prev=1>, дата обращения 07.04.2021.

Чебан: «Молдоватрансгаз» должен стать независимым к концу года // <http://www.vedomosti.md/news/cheban-moldovatrangaz-dolzhen-stat-nezavisimym-k-koncu-goda>, дата обращения 21.03.2021.

Moldstreet: Евросоюз ждёт от Молдавии разделения в энергетической сфере // <https://point.md/ru/novosti/ekonomika/moldstreet-evrosoiuz-zhdet-ot-moldovy-razdeleniia-v-energeticheskoi-sfere>, дата обращения 11.02.2021.

Sergey Ya. LAVRENOV,

D. Sc. (Politics), Professor, Head of Department on Moldova And Pridnestrové of The Institute of CIS

Address: 7/10 b. 3 B. Polyanka str., Moscow, 119180, Russian Federation.

E-mail: lavrs2009@yandex.ru

SPIN-code: 439-5583

COOPERATION BETWEEN RUSSIA AND MOLDOVA IN THE ENERGY SECTOR: TRENDS AND PROSPECTS

DOI: 10.48137/2687-0703_2021_14_2_48

Received: 11.05.2021.

For citation: *Lavrenov S. Ya., 2021. Cooperation Between Russia and Moldova In the Energy Sector: Trends and Prospects. – Geoeconomics of Energetics. № 2 (14). P. 48–63. DOI: 10.48137/2687-0703_2021_14_2_48*

Keywords: Gazprom, Moldovagaz, Third EU energy package, Russian investments, investments in the energy sphere, gas debt.

Abstract

The article examines the specifics of Russia's interaction with Moldova in the energy sphere, the main directions of Russia's investment policy in this area, and analyzes the results of the implementation of the investment program of Moldovagaz JSC in 2020, based on the fact that the volume of investments in the development of networks in the Moldovagaz system has tripled in the past year.

The author argues that the active investment policy in the gas sector of Moldova, to a large extent, was made possible by the supply of Russian gas to Moldova at a preferential price. The article also examines the validity of Moldovagaz's criticism of its effectiveness. The article examines the prospects for Moldova's accession to the EU's Third Energy Package this year, which aims at Chisinau's attempt to enter the European energy market while reducing its heavy dependence on Russian gas. An obstacle on this path is the large aggregate debt of Moldova to Gazprom, whose negative attitude to the terms of the Third Energy Package has long been known.

References

Lavrenov S. Ya., 2020a. New Stage of Russia And Moldova Gas Relations // Geoeconomics of Energetics. № 1 (9). P. 41. (In Russ.)

Lavrenov S. Ya., 2020b. Moldova's Energy Policy in The Context of The Coronavirus Epidemic // *Geoeconomics of Energetics*. № 2 (10). P. 38. (In Russ.)

Melnik N., 2021. Moldovagaz has reached the deadline. Why did Moldova fail the Third Energy Package, and what will we get for it? // <https://newsmaker.md/rus/novosti/moldovagaz-vyshel-srok-pochemu-moldova-provalila-tretij-energopaket-ichto-nam-za-eto-budet/>, accessed 18.03.2021. (In Russ.)

Stepanov G., 2021. Where and how much did Moldovagaz invest last year // <https://noi.md/ru/jekonomika/kuda-i-skoliko-investirovalo-ao-moldovagaz-v-proshlom-godu>, accessed 10.05.2021. (In Russ.)

JSC «Moldovagaz». Official website // <https://www.moldovagaz.md/rus/okompanii>, accessed 15.05.2021. (In Russ.)

Brussels for three. Is Moldova ready for a special format of relations with the EU // <https://newsmaker.md/rus/novosti/bryussel-dlya-troih-gotova-li-moldovak-osobomu-formatu-otnosheniy-s-es-34780/>, accessed 11.02.2021. (In Russ.)

In 2020, Moldovagaz plans to reorganize all its subsidiaries // <https://nokta.md/v-2020-godu-moldovagaz-planiruet-provesti-reorganizatsiju-vseh-dochernih-predpriyatij/>, accessed 19.03.2021. (In Russ.)

Moldova's debt for natural gas has almost reached eight billion dollars, of which 6.8 billion is the debt of Pridnestrovie // <https://www.kp.md/daily/27265/4397888/>, accessed 11.02.2021. (In Russ.)

What changes are expected in 2020 in Moldovagaz // <https://noi.md/ru/jekonomika/kakie-izmeneniya-ozhidayutsya-v-2020-godu-v-moldovagaz>, accessed 01.05.2021. (In Russ.)

What were the investments of Moldovagaz JSC in 2020 and what was the money spent on? // <https://noi.md/ru/jekonomika/kakovy-byli-investicii-ao-moldovagaz-v-2020-g-i-na-chto-potracheny-denigi?prev=1>, accessed 16.03.2021. (In Russ.)

Moldovagaz purchased 2,934 billion lei worth of Russian gas in 2020 // <https://point.md/ru/novosti/ekonomika/kompaniia-and-34-moldovagazand-34-zakupila-v-2020-godu-rossiiskogo-gaza-na-2-934-mlrd-leev>, accessed 20.04.2021. (In Russ.)

Criticism of Moldovagaz: the company's performance in 2020 // <https://ehomd.info/2021/01/28/kritika-moldovagaza-effektivnost-raboty-kompanii-v-2020-godu/>, accessed 22.04.2021. (In Russ.)

Moldova started exporting gas from Ukrainian storage facilities // <https://noi.md/ru/jekonomika/moldova-nachala-jeksport-gaza-iz-ukrainskih-hranilishh>, accessed 11.04.2021. (In Russ.)

Moldovagaz: The expansion of gas distribution networks is nearing completion // <https://noi.md/ru/jekonomika/moldovagaz-raboty-po-rasshireniyugazoraspredeletelinyh-setej-blizyatsya-k-zaversheniyu>, accessed 09.04.2021. (In Russ.)

The Parliament voted for a vote of no confidence in ANRE // <https://noi.md/ru/obshhestvo/parlament-progolosoval-za-votum-nedoveriya-narje>, accessed 14.03.2021. (In Russ.)

The volume of natural gas transit through the territory of the Republic of Moldova has decreased // <https://noi.md/ru/obshhestvo/snizilsya-obiem-tranzita-prirodnogo-gaza-po-territorii-respubliki-moldova>, accessed 17.04.2021. (In Russ.)

Schemes in Moldovagaz: Annually consumers unjustifiably pay more than 4 million dollar // <https://noi.md/ru/jekonomika/shemy-v-moldovagaz-ezhegodno-potrebiteli-neopravdanno-vyplachivayut-bolee-4-mln?prev=1>, accessed 07.04.2021. (In Russ.)

Cheban: Moldovatrangaz should become independent by the end of the year // <http://www.vedomosti.md/news/cheban-moldovatrangaz-dolzhen-stat-nezavisimym-k-koncu-goda>, accessed 21.03. 2021. (In Russ.)

Moldstreet: The European Union expects Moldova to divide in the energy sector // <https://point.md/ru/novosti/ekonomika/moldstreet-evrosoiuz-zhdet-ot-moldovy-razdeleniia-v-energeticheskoi-sfere>, accessed 11.02.2021. (In Russ.)

Elena ROZHANSKAYA
Anastasiya BOBOSHKO

ENERGY COOPERATION BETWEEN SWITZERLAND AND THE EU COUNTRIES

Received: 29.05.2021.

For citation: *Rozhanskaya E. A., Boboshko A. V., 2021. Energy Cooperation Between Switzerland and the EU Countries — Geoeconomics of Energetics. № 2 (14). P. 64–77. DOI: 10.48137/2687-0703_2021_14_2_64*

Funding: This paper has received funding from the European Union Erasmus + Programme – Jean Monnet Action Project number: 599877-EPP-1-2018-1-RU-EPPJMO-MODULE

Abstract

The article is devoted to the study of the energy sector development in the Swiss Confederation. The key trends in the Swiss energy market are identified: a reduction in the total volume of energy consumption in the country, which energy carriers occupy the largest share in the consumption structure, trends in the legislative framework regulating the energy sector. In 2017, a new Energy Strategy until 2050 was adopted, the main message of which is to phase out the use of nuclear energy and switch to renewable energy sources. The most important types of energy used in Switzerland are oil, electricity from nuclear and hydroelectric power plants, and natural gas. The largest amount of energy is consumed by the transport sector. Also, the dynamics and the ratio of indicators of production, export, import of energy in Switzerland were analyzed. Due to the very small number of mineral deposits, about 75% of the energy is supplied to the country by partner states. Fuel resources (oil and oil products) account for a significant share in

ELENA A. ROZHANSKAYA, candidate of economic sciences, Associate Professor of Academic Department of International Business and Customs Affairs at the Plekhanov Russian University of Economics, Address: 36, Stremyanny lane, Moscow, 117997, Russian Federation. *E-mail:* Rozhanskaia.EA@rea.ru. SPIN-code: 3083-8770. *ORCID:* <https://orcid.org/0000-0002-9210-6309>.

ANASTASIYA V. BOBOSHKO, student of the Plekhanov Russian University of Economics. Address: 36, Stremyanny lane, Moscow, 117997, Russian Federation. *E-mail:* an.boboshko@mail.ru.

Keywords: energy, energy resources, energy sources, energy cooperation, resource endowment, renewable and non-renewable energy, energy strategy, Switzerland, European Union.

imports, and electricity – in exports. The energy cooperation between Switzerland and the countries of the European Union is considered – the current stage, the dynamics of the supply of fuel energy resources, the prospects for the development of relations in the energy sector are identified. Over the past 10 years, the countries of the European Union have occupied about 100 % of the supply of fuel resources to Switzerland. Switzerland has been in talks with the EU on a bilateral agreement in the electricity sector since 2007. A key perspective in energy cooperation between the European Union and the Swiss Confederation is the transition from the use of non-renewable fuel energy resources and nuclear energy to renewable energy sources.

Introduction

The energy component of the country's resource supply is undoubtedly one of the main factors in the development of the country's economy as a whole. Energy, specifically energy sources, play the role of the foundation for launching various business processes: production, distribution, exchange and consumption of goods, services, works, etc. This applies both the use of energy resources for industrial purposes and for domestic purposes. It should be noted that the provision level of the state with energy resources directly relates to the issue of national security of the country. There is such a thing as raw material safety – this is the state of the raw material base, in which there are no serious problems with the implementation of the volumes and rates of increase in the reserves of the entire complex of minerals, established based on the needs of the national economy and the requirements of the country's economic independence, the extraction of which is necessary for the normal progressive development of the state economy [*Perchik*, 2003: 118]. The availability of energy resources is an integral part of the state's raw material security. Consequently, the state needs to develop an energy strategy, which will indicate measures to ensure raw material security within the framework of energy resources: their efficient use, what types of energy sources are used to service economic processes, what percentage of energy resources the country can import, etc.

Switzerland's economy and its level of resource endowments

The Swiss Confederation belongs to the group of highly developed small countries. Despite its small territory and limited amount of natural resources, Switzerland has remained for many years one of the most highly developed economies in Europe. In the dynamics of the main macroeconomic indicator – the (GDP) of Switzerland over the past 10 years, a fairly stable trend can be traced: in the period 2011–2015 there was an increase, then in 2015–2018 – a slight decrease in the indicator, and an increase to 656 billion euros in 2020¹ (fig. 1).

¹ The statistical office of the European Union // <https://ec.europa.eu/eurostat>, accessed 25.05.2021.

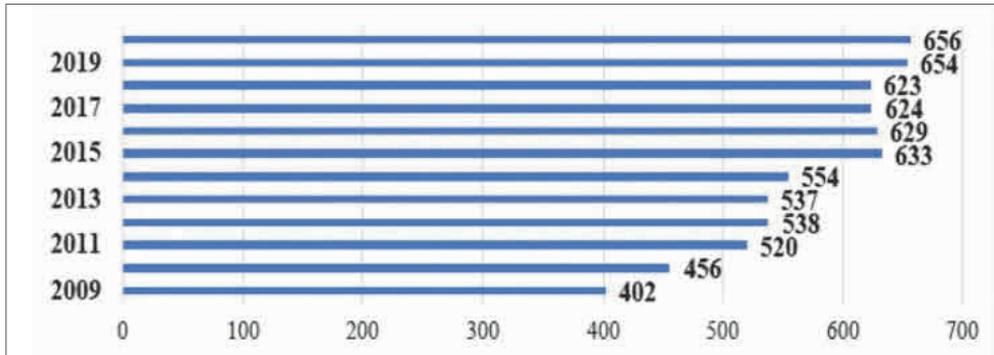


Fig. 1. The dynamics of the Switzerland GDP during 2009–2020, billion euros

Source: The statistical office of the European Union

The second place in the world in terms of GDP per capita for 2019 appears to be a confirmation of the highly developed economy of the country and a high level of national welfare.

In Switzerland, the greatest economic activity is observed in the service sector – this sector generates about 70 % of the gross domestic product. The industrial sector, which accounts for 25 % of GDP, is also an important pillar of the economy, with the extraction of natural resources accounting for only 0.7 % of GDP (fig. 2). Key industries are pharmaceuticals, finance, ICT, as well as mechanical engineering, electrical engineering and metallurgy. It should be noted that the Swiss

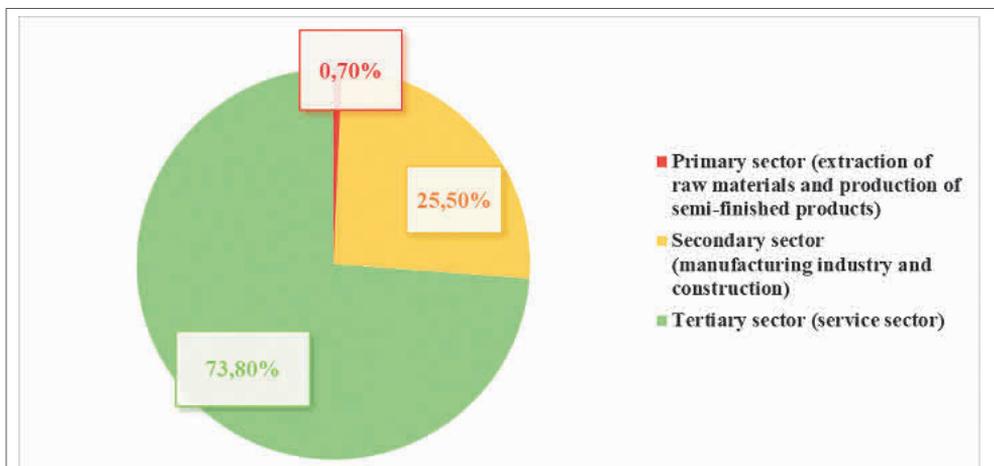


Fig. 2. The Distribution of the Switzerland GDP by economic sectors in 2019, %

Source: Handbook for investors – Switzerland Global Enterprise

economy has been export-oriented for many years, the ratio of export to GDP in Switzerland is one of the highest in the world. The European Union (EU) plays a key role here, accounting for 55 % of exports and 71.6 % of imports of Confederation. Small and medium-sized enterprises (SMEs) dominate the Swiss economy. More than 99 % of companies have fewer than 250 full-time employees. However, Switzerland is also home to multinational companies, which account for about one third of the country's value creation².

The provision of the state with natural resources is a bottleneck in the Swiss economy. The territory of the Swiss Confederation is not rich in minerals. There are small deposits of iron ore, graphite, coal, talc, asphalt. The only natural gas field (near Finsterwald in the canton of Lucerne) was closed in 1994, and no other potential deposits were explored. Coal mining in Switzerland was almost completely stopped by the beginning of the twentieth century. The advantage of the state in the field of natural resources is the abundance of water bodies and forest areas, which is also reflected in the use of these types of resources for energy purposes [Schrepfer-Proskuryakov, 2018].

The energy situation in Switzerland is characterized by the following trends. The fundamental regulatory document in Swiss legislation in this area is the Energy Strategy until 2050. The main coordinator for the implementation of the Energy Strategy is the Swiss Federal Office for Energy (SFOE), the national competence center for energy supply and consumption, part of the Federal Department for the Environment, Transport, Energy and Communications (DETEC). In 2007, the Federal Council developed an energy strategy that includes four main areas: energy efficiency, renewable energy sources, replacement / construction of new large power generation facilities (including nuclear power plants) and external energy policy. However, after the accident at Japan's Fukushima-1 nuclear power plant in 2011, the Federal Council presented an updated state energy strategy document, the main change of which was to ban the construction of new nuclear power plants or make any significant changes to existing nuclear power plants. Existing nuclear power plants can remain in operation as long as they remain safe. The Federal Nuclear Safety Inspectorate (ENSI) inspects the conditions for safe operation. [Petrov., Reisser, 2017] At the moment, there are four nuclear power plants in Switzerland – Beznau 1 and 2, Gösgen and Leibstadt. The nuclear power plant in Mühleberg was decommissioned in 2019. It is noted that the updated Energy Strategy 2050 was supported by 58.2 % of citizens of the Swiss Confederation in a referendum in 2017.³ Only 4 out of 26 cantons and half-cantons – Schwytze, Obwalden, Glarus and Argau – expressed their opposition to the transition to re-

² Handbook for investors – Switzerland Global Enterprise // <https://www.s-ge.com/ru/publication/spravochnik-investora/spravochnik-investora>, accessed 25.05.2021

³ Supporters of nuclear power plant abandonment won referendum in Switzerland // <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/4269144>, accessed 25.05.2021

newable energy sources [Yorio, 2018]. In connection with the introduction of the new energy strategy, some federal laws have also undergone changes: The Federal Law on Energy, the Federal Law on Electricity and the Federal Law on Electricity.

Accordingly, the set of measures provided for in the Energy Strategy 2050 is aimed at improving energy efficiency and promoting the development of renewable energy sources, including hydroelectric power plants, wind turbines and solar installations, with economic stimulation of this process from the state. In addition, the Alpine Republic intends to reduce the use of imported hydrocarbon energy resources through savings and energy efficiency measures. Stimulation from the state is manifested in various support measures, namely:

- operators of enterprises producing electricity from solar, wind and geothermal energy, as well as from biomass can apply for preferential remuneration;
- operators of small and large photovoltaic systems can apply for a one-time fee, that is, a one-time contribution to the investment costs of a facility, this fee covers a maximum of 30 % of the investment costs of a comparable facility;
- investments in buildings aimed at improving energy efficiency are not subject to taxation;
- in the future, licensing procedures for generating electricity from renewable sources will be reduced and simplified, etc. [Swiss Federal Office of Energy].

Statistical figures and facts show the following situation in the Swiss energy market. Dynamics of the total volume of energy consumption in the country in the period 2005–2019 demonstrates a gradual trend towards a decrease in energy consumption today (fig. 3). This trend is a consequence of one of the goals of the

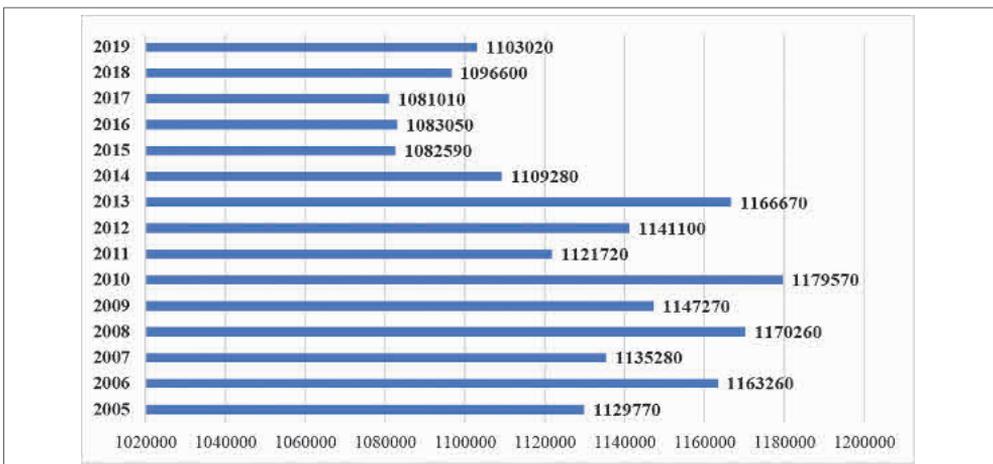


Fig. 3. The dynamics of the total energy consumption in the Swiss Confederation during 2005–2019, Tj

Source: Swiss Federal Office of Energy

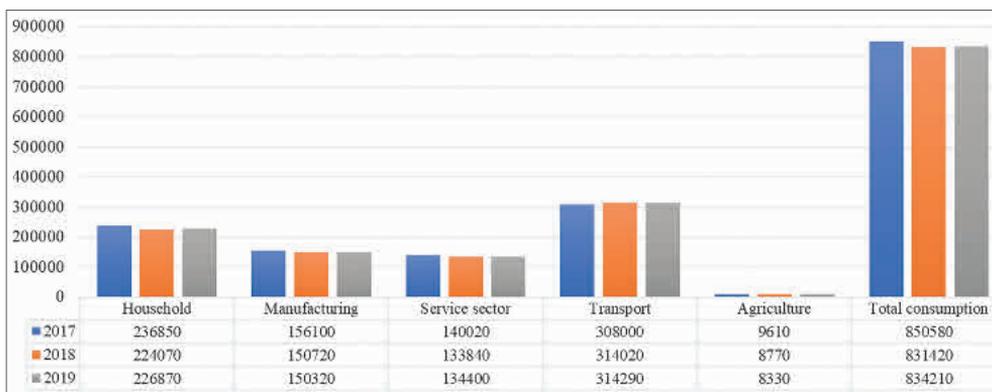


Fig. 4. The distribution of the energy consumption in the Swiss Confederation by economic sectors in 2017–2019, TJ

Source: Swiss Federal Office of Energy

Switzerland Energy Strategy – by 2035, the average energy consumption per capita should be reduced by 43 % [Swiss Federal Office of Energy].

According to statistics from the Swiss Federal Office of Energy, over the past three years, the largest share of energy consumption has been in the transport sector, followed by household energy consumption, third by the industrial sector, followed by the service sector and the least consumption is in agriculture (fig. 4).

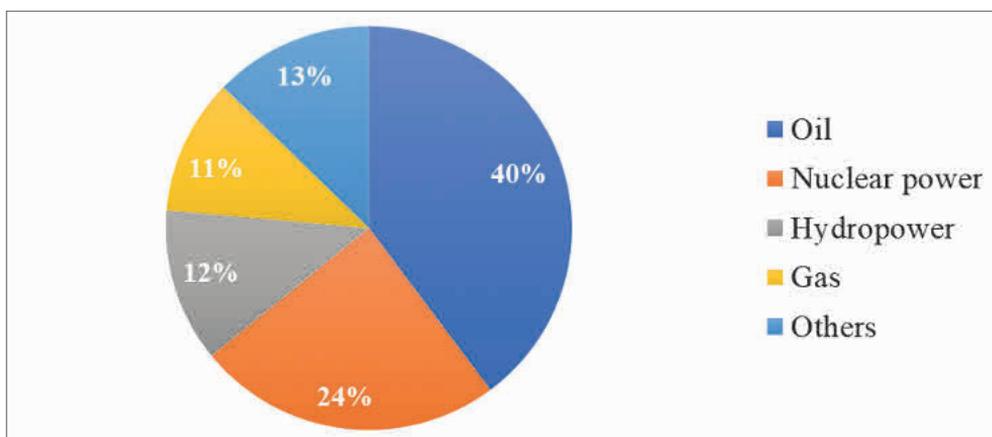


Fig. 5. The distribution of the energy consumption in the Swiss Confederation by type of energy carrier in 2019, %

Source: Swiss Federal Statistical Office

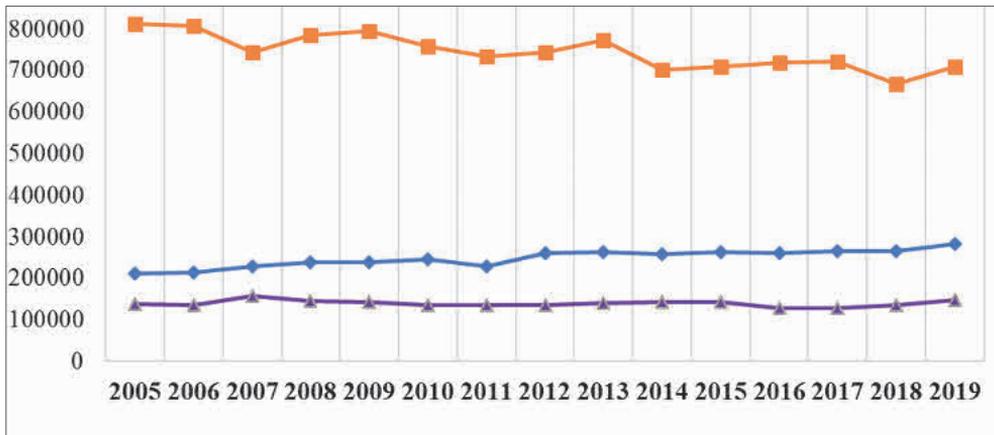


Fig. 6. The dynamics of the volumes of local production, import and export of energy in Switzerland during 2005–2019, TJ

Source: Swiss Federal Office of Energy

The most important types of energy used in Switzerland are oil, electricity from nuclear and hydroelectric power plants, and natural gas (fig. 5) [Swiss Federal Statistical Office].

The main types of renewable energy generated in Switzerland are hydropower, solar energy, heat from the environment (heat pumps), biomass (wood), wind energy and energy from waste incineration [Krishtal, 2021].

Switzerland has about 638 hydroelectric power plants. They provide 59.9% of the total electricity generated in the country. The largest dam in Switzerland is the Grand Dixens dam in the Valais canton, which is 285 meters high. Grand Dixens is the third highest gravity dam in the world.

It should be noted, as it was mentioned earlier, the Swiss Confederation is not rich in natural resources, including energy resources, and despite the export orientation of the Swiss economy, about 75% of energy consumption is filled by imports of non-renewable energy (fig. 6) [Swiss Federal Office of Energy]. The dynamics of the volumes of own production, import and export of energy in the Swiss Confederation in the period 2005–2019 demonstrates a significant prevalence of the volume of energy import over the volumes of its own generation and export. It should also be noted that there is a slight decrease in imported energy, which confirms the fact of the gradual achievement of the goal of the state's energy strategy.

Imported energy categories mainly include fuel and mineral resources: the largest share in the structure of Switzerland's energy import for 2020 is oil and

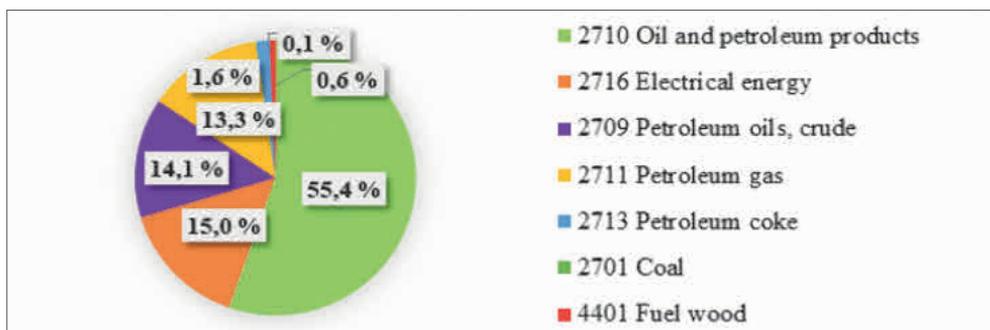


Fig. 7. The distribution of Swiss import by types of energy carriers in 2020,%

Source: The Statistical base on international trade Trademap

oil products obtained from bituminous rocks, except for raw (55.4%) (fig. 7,8). Switzerland's export structure is dominated by the share of electricity – 80.2%⁴.

The statistics on the types of imported energy resources seem to be extremely obvious, due to the small number of mineral deposits in the territory of the Confederation.

In addition to the commodity structure, it is also advisable to analyze the geography of supplies of various types of energy resources to Switzerland (fig. 8)⁵.

⁴ The Statistical base on international trade Trademap // <https://www.trademap.org/Index>, accessed 25.05.2021.

⁵ The Statistical base on international trade Trademap // <https://www.trademap.org/Index>, accessed 25.05.2021.

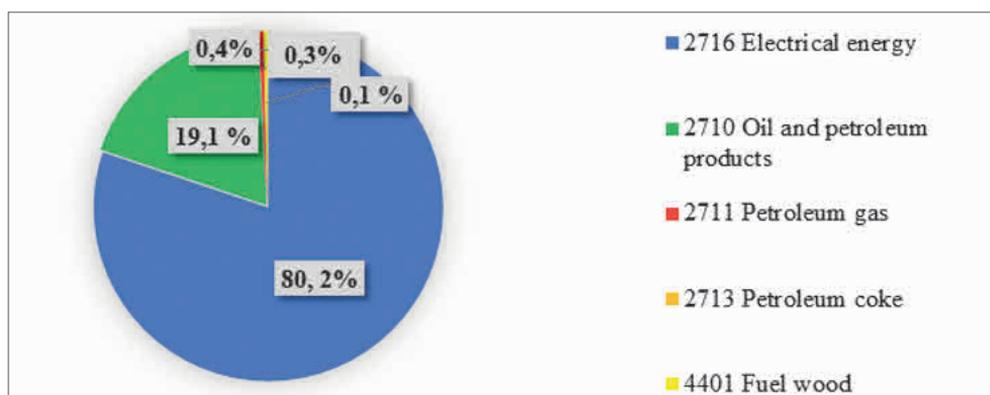


Fig. 8. The distribution of Swiss export by types of energy carriers in 2020,%

Source: The Statistical base on international trade Trademap

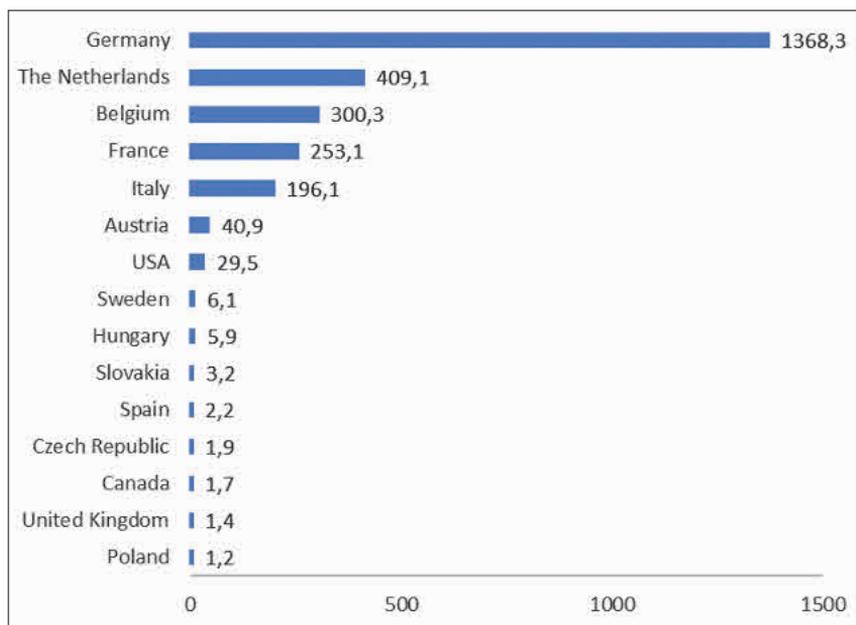


Fig. 9. Top-15 import partner countries of Switzerland in terms of oil and oil products in 2020, USD million

Source: The Statistical base on international trade Trademap

Figure 9 shows the top 15 countries that supply oil and petroleum products to Switzerland in 2020. Consequently, there is a clear orientation of the Swiss Confederation towards the countries of the European Union in the matter of energy cooperation: 12 out of 15 states. There is no publicly available full-fledged statistics on the distribution of Switzerland's electricity exports by recipient countries, however, it should be noted that, according to available data, the EU countries also occupy the leading positions, namely Italy, Germany, France, Austria.

Energy cooperation between the Swiss Confederation and the countries of the European Union

Switzerland's energy supply is highly dependent on imports of fossil fuels and combustible materials, as well as on imports of nuclear fuel – about 75% of consumed energy in Switzerland is imported. This high dependence on imports, the need to guarantee security of supply and the stated sustainable development goals in Switzerland's energy policy mean that close cooperation with international energy organizations and foreign energy authorities is a key point for the state. In

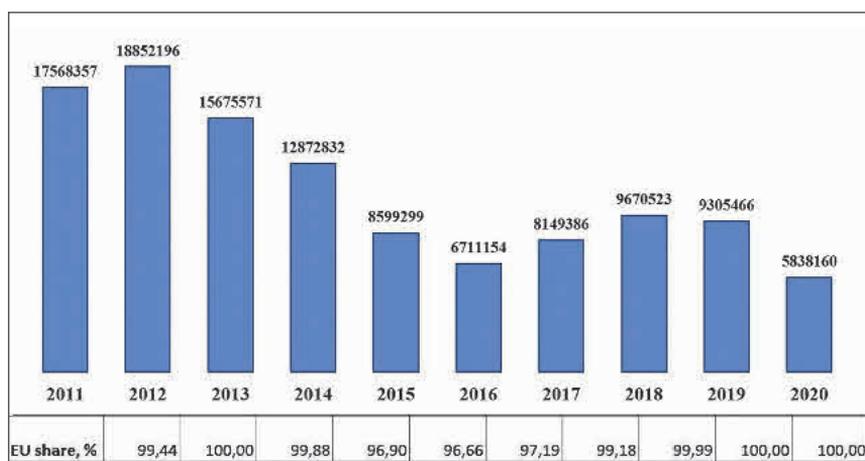


Fig. 10. The dynamics of the volume of import of mineral fuel, oil and products of their distillation (HS code 27) of Switzerland from the EU countries, USD thousand

Source: The Statistical Base on International Trade Trademap

accordance with the strategy of the Federal Council for 2008, different priorities arise in relation to cooperation with different institutions.

Switzerland maintains high-level contacts (Federal Council and heads of federal authorities) on a regular basis with neighboring countries. The broad area of cooperation extends from security of supply to the promotion of renewable energy sources, energy efficiency and energy research.

As the statistics in the field of energy cooperation show, the Swiss Confederation focuses on the countries of the European Union. This fact does not seem surprising, as the EU is Switzerland's strategic partner in many areas of foreign economic cooperation, including trade.

Switzerland has been in talks with the EU on a bilateral agreement in the electricity sector since 2007. In autumn of 2010, the Federal Council expanded its negotiating mandate to include the latest legal changes in the EU. It is supposed that the mandate is intended to lead to a long-term and comprehensive energy agreement with the EU. For both sides, the focus is on security of supply, which, due to the highly ramified energy sector, cannot be achieved by any single country alone. Consequently, the agreement between Switzerland and the EU should regulate cross-border electricity trade, harmonize safety standards, ensure free market access and guarantee Switzerland's membership in various committees [Swiss Federal Office of Energy].

The expanded mandate also facilitates to including of an EU Directive promoting the use of renewable energy to the negotiation. This means Switzerland will be

able to position itself in the renewable energy sector across Europe, which could open up new business opportunities in the Swiss electricity and clean technology sector. In addition, the aforementioned Directive will also lead to the mutual recognition of certificates of origin for electricity from renewable sources such as water, wind and sun.

The dynamics of import volumes of mineral fuel, oil and products of their distillation (CN FEA code 27) Switzerland from the EU countries during 2011–2020 is characterized by a declining trend. (fig. 10)⁶ As the data is given in monetary units, it follows keep in mind that they do not fully demonstrate an objective picture, because they do not take into account inflationary phenomena, as well as the dynamics of prices for fuel resources, which depends on the ratio of supply and demand in the market. An example is the record decline in oil prices in spring of 2020, which contributed to a decrease in the volume of trade in oil of various grades in value terms, but might not imply a decrease in this indicator in physical units.

It should be noted the dynamics of the shares of the European Union countries in the total volume of Switzerland's imports of fuel resources – for 10 years, the EU countries accounted for almost 100% of the total volume of imports, that is another confirmation of the fact that the EU is an important strategic partner for Switzerland, in particular in the energy sector.

A key prospect in energy cooperation between the European Union and the Swiss Confederation is the transition from the use of non-renewable fuel energy resources and nuclear energy to renewable energy sources. This trend may lead to a decrease in the volume of imports of mineral resources in Switzerland and, conversely, to an increase in the turnover of safe renewable energy resources, in particular solar, wind and biomass energy. This development of events is dictated not only by the new Energy Strategy of Switzerland until 2050, but also by the energy strategy in the European market as a whole.

Conclusion

Based on the research done, the following conclusions can be drawn. The energy situation in Switzerland is characterized by several trends. The main one is the suspension and phasing out of the use of nuclear energy, which was spelled out in the Energy Strategy until 2050. The dynamics of the total energy consumption in the country demonstrates the consistent achievement of the goals of the Energy Strategy – reducing the total volume of energy consumption by 43% by 2025. The largest amount of energy is consumed by the transport sector. In the matter of supplying the economy with energy, Switzerland largely depends on the outside world – 75% of energy resources are imported, the European Union acts as a key

⁶ The Statistical Base on International Trade Trademap // <https://www.trademap.org/Index>, accessed 25.05.2021.

strategic partner in energy cooperation – almost all of the fuel resources are supplied to Switzerland from the EU countries.

A key perspective in energy cooperation between the European Union and the Swiss Confederation is the transition from the use of non-renewable fuel energy resources and nuclear energy to renewable energy sources.

References

Krishtal I. S., 2021. The Price Environment in the Global Hydrocarbon Market. // *Geoeconomics of Energetics*. № 1 (13). P. 6–23. DOI: 10.48137/2687-0703_2021_13_1_6. (In Russ.)

Perchik A. I., 2003. The Legal Support of Raw Materials Safety – Oil and gas. Moscow. 324 p. // <http://elib.gubkin.ru/content/23567>, accessed 25.05.2021. (In Russ.)

Petrov I., Reisser K., 2017. The Energy Strategy at the Referendum – online news and information service SWI swissinfo.ch // <https://clck.ru/V9Cd9>, accessed 25.05.2021. (In Russ.)

Schrepfer-Proskuryakov A., 2018. The Natural Resources of Switzerland // <https://clck.ru/T4LZz>, accessed 25.05.2021. (In Russ.)

Yorio L., 2018. How Switzerland Makes Energy Transit // <https://clck.ru/V9CXB>, accessed 25.05.2021. (In Russ.)

Handbook for Investors – Switzerland Global Enterprise // <https://www.s-ge.com/ru/publication/spravochnik-investora/spravochnik-investora>, accessed 25.05.2021. (In Russ.)

Supporters of Nuclear Power Plant Abandonment Won Referendum in Switzerland // <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/4269144>, accessed 25.05.2021. (In Russ.)

Swiss Federal Office of Energy // <https://www.bfe.admin.ch/bfe/en/home.html>, accessed 25.05.2021. (In Eng.)

Swiss Federal Statistical Office // <https://www.bfs.admin.ch/bfs/en/home.html>, Accessed 25.05.2021. (In Eng.)

Swiss Federal Office of Energy // <https://www.bfe.admin.ch/bfe/en/home.html>, accessed 25.05.2021. The Statistical Base on International Trade Trademap // <https://www.trademap.org/Index>, accessed 25.05.2021. (In Eng.)

The Statistical Office of the European Union // <https://ec.europa.eu/eurostat>, accessed 25.05.2021. (In Eng.)

РОЖАНСКАЯ Елена Александровна,

кандидат экономических наук, доцент кафедры международного бизнеса и таможенного дела, Российского экономического университета им. Г. В. Плеханова.

Адрес: Российская Федерация, г. Москва, 115093, Стремянный пер., д. 36.

E-mail: Rozhanskaia.EA@rea.ru.

SPIN-код: 3083-8770.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9210-6309>

БОБОШКО Анастасия Валентиновна,

магистр Российского экономического университета им. Г. В. Плеханова.

Адрес: Российская Федерация, г. Москва, 115093, Стремянный пер., д. 36.

E-mail: an.boboshko@mail.ru.

ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО МЕЖДУ ШВЕЙЦАРИЕЙ И СТРАНАМИ ЕС

Дата поступления в редакцию: 29.05.2021.

Для цитирования: Рожанская Е. А., Бобошко А. В., 2021. Энергетическое сотрудничество между Швейцарией и странами ЕС. – Геоэкономика энергетики. № 2 (14). С. 64–77. DOI: 10.48137/2687-0703_2021_14_2_64

Финансирование: European Union Erasmus + Programme – Jean Monnet Action Project number: 599877-EPP-1-2018-1-RU-EPPJMO-MODULE

Ключевые слова: энергетика, энергоресурсы, источники энергии, энергетическое сотрудничество, обеспеченность ресурсами, возобновляемая и не возобновляемая энергия, энергетическая стратегия, Швейцария, Европейский союз.

Статья посвящена исследованию развития энергетического сектора в Швейцарской Конфедерации. Выявлены ключевые тенденции на швейцарском энергетическом рынке: сокращение общего объема потребления энергии в стране, какие энергоносители занимают наибольшую долю в структуре потребления, тенденции в законодательной базе, регулирующей энергетический сектор. В 2017 году была принята новая Энергетическая стратегия до 2050 года, основной посыл которой заключается в постепенном отказе от использования ядерной энергии и переходу на возобновляемые источники энергии. Наиболее важными видами энергии, используемыми в Швейцарии, являются нефть, электричество от атомных и гидроэлектростанций и природный газ. Наибольшее количество энергии потребляет транспортный сектор. Также были проанализированы динамика и соотношение показателей собственной выработки, экспорта, импорта энергии Швейцарии. По причине очень маленького коли-

чества месторождений полезных ископаемых около 75% энергии поставляются в страну государствами-партнёрами. В импорте значительную долю занимают топливные ресурсы (нефть и нефтепродукты), в экспорте – электроэнергия. Рассмотрено энергетическое сотрудничество Швейцарии и стран Европейского Союза – современный этап, динамика поставок топливных энергоресурсов, выявлены перспективы развития взаимоотношений в энергетической сфере. На протяжении 10 последних лет страны Европейского Союза занимают около 100% в структуре поставок топливных ресурсов в Швейцарию. Швейцария ведёт переговоры с ЕС о двустороннем соглашении в электроэнергетическом секторе с 2007 года. Ключевой перспективой в энергетическом сотрудничестве Европейского Союза и Швейцарской Конфедерации является переход от использования не возобновляемых топливных энергетических ресурсов и ядерной энергетики к возобновляемым энергоносителям.

Список литературы

Кришталь И. С., 2021. Ценовая конъюнктура на мировом рынке углеводородов. // Геоэкономика энергетики. № 1 (13). С. 6–23. DOI: 10.48137/2687-0703_2021_13_1_6.

Перчик А. И., 2003. Правовое обеспечение сырьевой безопасности. От стереотипов к реальности. М. Изд-во: Нефть и газ. 324 с. // <http://elib.gubkin.ru/content/23567>, дата обращения 25.05.2021.

Петров И., Ройссер К. 2017. Энергетическая стратегия на референдуме // <https://clck.ru/V9Cd9>, дата обращения 25.05.2021.

Шрепфер-Проскураков А., 2018. Природные ресурсы Швейцарии // <https://clck.ru/T4LZz>, дата обращения 25.05.2021.

Йорйо Л., 2018. Как Швейцария совершает энергетический транзит // <https://clck.ru/V9CXV>, дата обращения 25.05.2021.

Справочник инвестора – Switzerland Global Enterprise // <https://www.s-ge.com/ru/publication/spravochnik-investora/spravochnik-investora>, дата обращения 25.05.2021.

На референдуме в Швейцарии победили сторонники отказа от АЭС // <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/4269144>, дата обращения 25.05.2021.

Swiss Federal Office of Energy // <https://www.bfe.admin.ch/bfe/en/home.html>, дата обращения 25.05.2021.

Swiss Federal Statistical Office // <https://www.bfs.admin.ch/bfs/en/home.html>, дата обращения 25.05.2021.

Swiss Federal Office of Energy // <https://www.bfe.admin.ch/bfe/en/home.html>, дата обращения 25.05.2021.

The Statistical Base on International Trade Trademap // <https://www.trademap.org/Index>, дата обращения 25.05.2021.

The Statistical Office of the European Union // <https://ec.europa.eu/eurostat>, дата обращения 25.05.2021.

Дарья ХАРИТОНОВА

ЭНЕРГЕТИКА ПАКИСТАНА: ОСОБЕННОСТИ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА СО СТРАНАМИ ШОС

Дата поступления в редакцию: 28.05.2021.

Для цитирования: Харитонов Д. В., 2021. Энергетика Пакистана и его сотрудничество со странами ШОС. – Геоэкономика энергетики. № 2 (14). С. 78–95. DOI: 10.48137/2687-0703_2021_14_2_78

В статье автор рассматривает нефтегазовый сектор энергетики Пакистана, который является нетто-импортёром энергетических ресурсов. Исследователь отмечает, что развитию энергетики препятствует нестабильная социально-политическая ситуация в республике (объединение оппозиционных партий, митинги и беспорядки с требованием отставки правительства), а также процесс выхода республики из экономического кризиса и выполнение взятых на себя обязательств по выплатам кредитов (от МВФ, а также от Китая и Саудовской Аравии). Всё это существенно сказывается на ситуации в энергетической сфере, где северная густонаселённая провинция Пенджаб не обеспечена энергетическими ресурсами в полной мере. Тем не менее правительство И. Хана прилагает усилия по модернизации энергетической сферы республики. Так, в конце 2020 г. был подписан дополнительный протокол к межправительственному соглашению 2015 г. между Россией и Пакистаном, который позволит начать строительство в июле 2021 г. магистрального газопровода «Пакистанский поток» (бывший Север – Юг). Он свяжет юг страны, г. Карачи и г. Гвадар, где расположены регазификационные терминалы сжиженного природного газа, и г. Лахор на севере страны. Несомненно, это будет способствовать социально-экономическому развитию населения. Исследователь отмечает, что в планах Исламабада – помимо строительства «Пакистанского потока» реализовать другой магистральный газопровод – Иран – Пакистан – Индия. Пакистан

ХАРИТОНОВА Дарья Викторовна, заместитель заведующего отделом евразийской интеграции и развития ШОС Института стран СНГ. Адрес: Российская Федерация, г. Москва, 119180, ул. Большая Полянка, 7/10, стр. 3. E-mail: dariahar09@gmail.com. SPIN-код: 7555-4681.

Ключевые слова: Пакистан, энергетика, МГП «Пакистанский поток», МГП ИПИ, Саудовская Аравия, Катар, Оман, Россия, Иран, Китай, Азербайджан.

планирует завершить строительство его на своей территории в 2024 г., однако всё ещё сохраняются факторы риска при его реализации – в частности, Индия снова вышла из данного проекта.

Автор обращает внимание на то, что в настоящее время Исламская Республика сосредоточена на покупке СПГ и именно поэтому ведётся активное строительство регазификационных терминалов СПГ. Несмотря на проблемы с безопасностью внутри республики (террористическая активность в провинции Белуджистан) и наличие общей протяжённой границы с Афганистаном, Исламская Республика стремится улучшить свой инфраструктурный и будущий транзитный потенциал. Это происходит не только с помощью основного инвестора со стороны Китая, который несколько осторожнее, чем до пандемии новой коронавирусной инфекции, стал относиться к инвестициям в инфраструктурные проекты, в частности в Пакистан. Исламабад со своей стороны пытается заручиться поддержкой других платёжеспособных региональных государств – монархий Персидского залива. Инвестиции монархий Персидского залива не отменяют экономический кризис и рост инфляции в Исламской Республике, но несколько спасают страну от полного экономического коллапса.

Внутриполитическая ситуация в Пакистане

На парламентских выборах в июле 2018 г., в том числе в самой крупной по численности населения провинции Пенджаб, одержала победу партия «Техрик-и-Инсаф» («Движение за справедливость») во главе с бывшим участником национальной сборной Пакистана по крикету И. Ханом. Парламентским и местным выборам способствовал политический и экономический кризис в Исламской Республике Пакистан, где в результате ряда коррупционных скандалов и Панамгейта от власти в 2017 г. был отстранён премьер-министр, лидер партии «Пакистанская мусульманская лига (Н)» Н. Шариф. Таким образом, победа на выборах новой партии ознаменовала временное окончание борьбы за власть двух главных политических партий – Пакистанской мусульманской лиги (Н) и Пакистанской народной партии (клан Зардари-Бхутто) – во внутриполитическом процессе в Пакистане.

И. Хан поставил целью своего правления борьбу с коррупцией на всех уровнях власти и сокращение внутреннего и внешнего долга страны [Малик, 2021] Однако в полной мере это реализовать пока не удалось. Через два года после выборов премьер-министр подвергся критике со стороны оппозиционных партий, которые объявили о кампании по отстранению его от должности. В середине 2020 г. на фоне борьбы с пандемией новой коронавирусной инфекции *COVID-19*, нерешёнными структурными макроэкономическими проблемами Пакистанской народной партией была организована межпартийная конференция. В ней приняли участие 14 политических партий, включая крупнейшие партии Пакистана – Пакистанскую мусульманскую лигу (Н) во главе с дочерью экс премьер-министра Пакистана Н. Шарифа Марьям Наваз Шариф и Пакистанскую народную

партию во главе с Билавалом Зардари-Бхутто, сыном экс-премьера Беназир Бхутто и экс-президента Асифа Али Зардари. К участию в конференции также присоединилась крупная исламская партия «Джамийат Улема-е-Ислам (Фазл)» («Объединение мусульманских богословов (Фазл)») во главе с лидером партии Мауланом Фазл-ур-Рехманом, который обвинил пакистанские специальные службы в покровительстве радикальным исламистским группировкам и незаконных им денежных переводах [Строкань, 2020].

Необходимо отметить, что это уже не первые антиправительственные выступления данной партии. Так, в 2018 г. около ста тысяч сторонников исламской партии «Фазл» уже выступали против премьер-министра И. Хана и партии «Движение за справедливость» с требованиями о его отставке, проведении досрочных выборов и ограничении влияния военных на политику¹. Однако на тот момент протесты удалось остановить. Тем не менее в Пакистане отмечается тенденция к голосованию на выборах за радикальные исламские партии, например за ультрарелигиозную партию «Техрик-э-Лаббайк Пакистан» с лидером Хадимом Хусейном Ризви (умер в ноябре 2020 г. от коронавирусной инфекции), которая пользуется большой поддержкой молодого сельского населения страны.

В сентябре 2020 г. девять основных оппозиционных партий по инициативе Н. Шарифа сформировали совместную платформу под названием «Пакистанское демократическое движение» (ПДМ) (англ. *The Pakistan Democratic Movement*), чтобы начать общенациональную агитацию против правительства. Уже в конце 2020 г. по стране прошли акции протеста в крупных городах Гуджранвала, Карачи, Кветта, которые объединили десятки тысяч человек. Главным требованием оппозиции стала отставка действующего премьер-министра, который, по их мнению, пришёл к власти с помощью поддержки военных, и пересмотр легитимности выборов. Исходя из оппозиционных лозунгов и раскачивания внутривнутриполитической ситуации в стране, армия сделала заявление о невмешательстве в политическую жизнь страны.

В данных условиях правительство принимает меры по выходу страны из экономического и политического кризиса. Так, правящая партия «Техрик-и-Инсаф» внесла в парламент несколько законопроектов и законов, связанных с соблюдением требований ФАТФ (*FATF*)*: первый закон о борьбе с терроризмом (поправка), законопроект 2020 г. о борьбе с отмывани-

¹ В Пакистане 100 тысяч демонстрантов требуют отставки правительства // <https://www.dw.com/ru/>, дата обращения 28.04.2021.

* *Financial Action Task Force on Money Laundering (FATF)* – межправительственная организация, которая занимается выработкой мировых стандартов в сфере противодействия отмыванию преступных доходов и финансированию терроризма (ПОД/ФТ), а также осуществляет оценку соответствия 228 национальных систем ПОД/ФТ этим стандартам. Основным инструментом ФАТФ в реализации своего мандата являются 40 рекомендаций в сфере ПОД/ФТ, которые подвергаются ревизии в среднем один раз в пять лет.

ем денег (вторая поправка) и законопроект об имуществе вакф столичной территории Исламабада. Оппозиция не поддержала данные инициативы. Тогда правящая партия инициировала арест капитана в отставке из партии «Пакистанская мусульманская лига (Н)» в провинции Синд. Несмотря на то что впоследствии капитан был отпущен, это создало дополнительные основания для критики действующей власти.

На этом фоне происходит другая общественно-политическая тенденция, заключающаяся в радикализации умеренных клерикальных политических партий. Лидер ультраправой политической партии «Техрик-э-Лаббайк Пакистан» (штаб-квартира организации – в бывшей столице Пакистана г. Равалпинди) Саад Ризви (сын Х. Ризви) потребовал от правительства Пакистана выслать посла Франции и разорвать торговые связи с этой страной за публикацию кощунственных карикатур на пророка Мухаммеда в парижском издании *Charlie Hebdo*². Власти обещали рассмотреть его обращения в апреле 2021 г., но этого не последовало. После этого лидер «Техрик-э-Лаббайк Пакистан» С. Ризви призвал своих сторонников к акциям протеста и был арестован полицией за подстрекательство к беспорядкам. В связи с этим активисты его партии организовали массовые протестные выступления в Лахоре, Исламабаде, Гуджранвале, Пешаваре и других крупнейших городах Пакистана.

Необходимо заметить, что участники протестов оказали ожесточённое сопротивление полиции с применением огнестрельного оружия, блокированием дорог и центральных городских магистралей столицы республики г. Исламабад. По данным полиции, в северо-восточной провинции Пенджаб в столкновениях получили ранения 300 полицейских, двое из сотрудников сил правопорядка были убиты. В связи с попытками дальнейшей эскалации правительство Пакистана приняло решение о размещении в крупнейших городах для поддержания законности и порядка подразделений сил специального назначения.

Далее правительство временно заблокировало работу социальных сетей и мессенджеров: *Twitter, Facebook, WhatsApp, YouTube* и *Telegram*. Управление электросвязи Пакистана заявило, что доступ к некоторым социальным сетям должен быть ограничен «в целях поддержания общественного порядка и безопасности». Средства массовой информации связали блокировку с запретом накануне крайне правой исламистской партии «Техрик-и-Лаббайк Пакистан» (ТЛП). Её признали террористической организацией и запретили деятельность³. До этого ТЛП участвовала на довыборах

² СМИ: в Пакистане четыре человека погибли в столкновениях с полицией // <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/11141967>, дата обращения 28.04.2021.

³ Пакистан временно заблокировал работу соцсетей // <https://www.kommersant.ru/doc/4773767>, дата обращения 28.04.2021.

в Национальную ассамблею г. Карачи в апреле 2021 г., где партия заняла третье место, набрав 10 668 голосов. Как отмечают эксперты, ТЛП не только смогла получить значительное количество голосов на выборах, которые прошли с низкой явкой, но и выступила лучше, чем правящая партия. Её эффективность свидетельствует о том, что за короткий промежуток времени она смогла сформировать электоральную базу для сочувствия и поддержки [Ramachandran, 2021].

С другой стороны, намечается тенденция к некому вытеснению левых партий из альянса ПДМ. Так, на встрече лидеров оппозиционных партий по стратегии антиправительственных выступлений не были представлены левые организации Пакистанская народная партия (клан Зардари-Бхутто) и Национальная партии Авами из-за неоправданных ожиданий других лидеров ПДМ. Заметим, что протесты в Исламской Республике продолжают после празднования Ид-аль-Фитр (Ураза-байрам) [Noor, 2021]. Как отмечают эксперты, основной риск, с которым может столкнуться антиправительственный альянс, заключается в невозможности завершить начатое по техническим причинам. Это включает в себя мобилизацию тысяч рабочих по всей стране, борьбу с огромным государственным бюрократическим аппаратом, проведение длительной сидячей забастовки в столице, поддержание мотивации рабочих и единство в рядах всех вовлечённых сторон. Даже если ПДМ успешно справится со всеми этими вызовами, маловероятно, что движение обеспечит свержение действующего правительства, тем более без поддержки военного руководства [Шашок, 2020].

Таким образом, борьба оппозиционных сил против правительства будет продолжена, но её эффективность будет снижаться. Для действующего премьер-министра И. Хана исключительно важно сохранить стабильную социально-политическую обстановку в республике, возможно заручившись поддержкой дружественных партий (движений), влиятельных религиозных лидеров, общественных деятелей. Только в таком случае это будет способствовать снятию существенной социально-политической напряжённости в стране и отодвинет политические планы экс-преьера Н. Шарифа с помощью дочери М. Наваз и ультраправых религиозных политических партий добиться досрочных парламентских выборов.

Энергетика Пакистана

Состояние экономики и энергопотребление

Несомненно, напряжённая социально-политическая обстановка, сложившаяся за последнее время, и борьба с новой коронавирусной инфекцией *COVID-19* оказывают влияние не только на экономику страны, но и на состояние энергетики. Перед приходом к власти партии «Техрик-и-Инсаф»

во главе с И. Ханом экономика республики находилась в трудном положении. Правительство И. Хана полагало, что администрация Н. Шарифа проводила неправильную экономическую политику, которая была неспособна предотвратить вывод государственных средств из страны.

Политическое решение правительства под руководством партии «Пакистанская мусульманская лига (Н)» не менять стоимость национальной валюты рупии нанесло ущерб экономическим интересам страны. Экспортные товары потеряли конкурентоспособность, а Центральный банк начал субсидировать импорт. Эта политика привела к высоким дефицитам по счёту текущих операций и истощению валютных резервов. В настоящее время дефицит текущего счёта страны составляет около 12 млрд долл., что является неустойчивым показателем, так как его предел, по данным МВФ, составляет от 3 до 4 млрд долл. Результатом этого стало падение рупии по отношению к доллару, что ещё больше уменьшило доходы людей с низким достатком. В 2020 г. государственный бюджет Пакистана имел 45 %-ный дефицит в размере примерно 19,3 млрд долл. [*Юзик, 2021*].

Более того, прежним правительством на протяжении нескольких лет предпринимались попытки списать долговую ситуацию на китайские кредиты. В этой связи новому пакистанскому руководству необходимо было способствовать преодолению экономического кризиса и соблюдать компромисс между поддержкой экономического роста, защитой внутренних потребителей и выполнением внешних обязательств. В этой ситуации правительству И. Хана необходимо было принять жёсткие меры по урегулированию макроэкономических показателей. Например, повысить цены на газ и электроэнергию, сократить субсидии, расширить налоговую базу для сокращения бюджетного дефицита или отказаться от финансирования крупных проектов.

После победы на парламентских выборах И. Хан попытался изменить экономическую ситуацию с помощью взыскания налогов с крупных предпринимателей или налоговых резидентов Пакистана, живущих за границей. Однако данное решение задевало интересы политической элиты Пакистана, которая имела отношение к «Панамскому досье», и это не принесло существенных результатов. В данной ситуации у руководства Пакистана было несколько вариантов для выхода из экономического кризиса. Первый вариант заключается в обращении к Международному валютному фонду (МВФ). В 2019 г. правительство И. Хана обратилось в Международный валютный фонд (МВФ) за кредитом в размере 6 млрд долл.

Второй вариант заключался в кредитовании Пакистана заинтересованными странами, в частности Китаем и монархиями Персидского залива. В ходе официального визита премьер-министра Пакистана И. Хана в КСА была достигнута договорённость о выделении займа в размере 6 млрд долл. до июня 2019 г. Кредит был разделён на две части: одна направлена на улуч-

шение валютнообменной ситуации внутри Пакистана, а вторая — на финансирование программы поставок нефти.

Кроме прямой финансовой помощи Эр-Рияд выделял Исламабаду средства на реализацию проекта Китайско-пакистанского экономического коридора (КПЭК) в размере около 1 млрд долл., на развитие инфраструктуры глубоководного морского порта Гвадар и на строительство там нефтеперерабатывающего завода — в размере 10 млрд долл. Пакистанское правительство также договорилось с ОАЭ о предоставлении кредита до июня 2019 г. в размере 3 млрд долл. В настоящее время ввиду сложной социально-экономической обстановки в Пакистане КСА и ОАЭ продлили сроки погашения кредитов на фоне преодоления противоречий в международных отношениях (кашмирский вопрос и война в Йемене после прихода к власти Джо Байдена в США).

Несмотря на некоторую отсрочку по кредитам монархий Персидского залива, Исламабад стремится заручиться поддержкой Всемирного банка и получить кредит в размере 12 млрд долл., а с другой стороны, предпринимает усилия по смягчению жёстких условий кредита от МВФ. По мнению экспертов, Всемирный банк и МВФ под взятые займы, скорее всего, потребуют проведения непопулярных экономических мер, повышения налоговой базы и сокращения государственных расходов. В апреле 2021 г. инфляция в республике достигла 11,1 % (самый высокий показатель за последний год), а экспорт в региональные страны упал на 5,7 % [Карнов, 2021]. Таким образом, напряжённая социально-экономическая ситуация отражается на благополучии населения и развитии энергетической отрасли экономики.

Пакистан является нетто-импортёром энергоресурсов. Вместе с этим государство сталкивается с рядом проблем, в том числе с дефицитом финансовых средств для импорта углеводородных ресурсов из-за рубежа, ограниченных мощностями электросетей. По производству электроэнергии Пакистан находится на уровне беднейших государств мира, проблема заключается в затоплении сельскохозяйственных угодий, которые являются основой экспорта пакистанской экономики (выращивание хлопка). Как следствие руководством Пакистана совместно с Китаем было принято решение о строительстве двух энергоблоков АЭС «Карачи» мощностью 1,1 тыс. МВт каждый [Пакистан за рамками стереотипов, 2019: 92]. Необходимо отметить, что в ходе визита в Пакистан министра иностранных дел России С. Лаврова был поднят вопрос о взаимодействии в сфере неэнергетического использования ядерной энергии в мирных целях, в частности в медицине и промышленности [Строкань, 2021].

Из-за несовершенной инфраструктуры газо- и нефтераспределения и отсутствия значительных запасов невозобновляемых источников энергии объем запасов нефти — около 350 млн баррелей, объем ежедневной добычи — около 84 тыс. баррелей в день. Пакистан располагает достаточным

количеством природного газа для удовлетворения собственного спроса примерно на 20 лет, ориентировочная добыча — 41 млрд куб. м в год. В этом году добыча газа увеличена до 150 млн куб. футов в день, включая 50 млн куб. футов с Марийского газового месторождения⁴.

Вместе с этим республика обладает значимыми запасами сланцевого газа в провинции Белуджистан. Добыча остального затруднена в силу как экономических (низкие цены на газ внутри страны, недостаток инвестиций и т. д.), так и политических причин (проблемы с безопасностью). Таким образом, Пакистан вынужден импортировать большую часть нефти и газа, из-за колебания цен на энергоресурсы экономика республики будет уязвима без развития и инвестиций в собственное производство и добычу (шельф Аравийского моря, развитие газотранспортной сети, строительство СПГ-терминалов и магистральных газопроводов).

Ввиду напряжённой ситуации с потреблением газа в этом году правительство приняло решение прекратить поставки газа на внутренние электростанции не экспортно ориентированных отраслей, использующих газ в качестве топлива для производства собственной электроэнергии, чтобы обеспечить достаточное количество поставок для бытовых потребителей. Как вариант получения электроэнергии промышленным предприятиям было предложено использовать электроэнергию из других источников, таких как регазификация сжиженного природного газа, уголь и ядерная энергия [*Haris, Mohanty, 2021*].

С другой стороны, правительство по мере финансовых возможностей работает над развитием газовой инфраструктуры. Так, Управление по регулированию нефтегазовой промышленности Пакистана поручило компании *K-Electric*, единственной вертикально интегрированной энергетической компании в Пакистане, строительство и эксплуатацию газопровода протяжённостью 2,4 км. Трубопровод будет способен транспортировать до 250 млн куб. футов газа в сутки для потребителей в столице провинции Синд г. Карачи [*Siddiqui, 2021*].

Энергетическое сотрудничество со странами Персидского залива, ЕС, Россией, Ираном и Азербайджаном

Дефицит энергии создаёт спрос со стороны промышленных предприятий и населения для удовлетворения энергетических потребностей. Исламская Республика — перспективный рынок для экспорта нефтегазовых ресурсов, особенно из стран Персидского залива, где ценовая и географическая близость также остаются определяющими. Однако Исламабад на-

⁴ Pakistan-Russia to build 1,100-kilometre gas pipeline from July // <https://gulfnews.com/business/energy/pakistan-russia-to-build-1100-kilometre-gas-pipeline-from-july-1.1609735184764>, дата обращения 21.05.2021.

ряду с другими государствами-импортёрами энергетических ресурсов дифференцирует потенциальных поставщиков, наблюдая за котировками цен на энергоносители. Ввиду меньших затрат на строительство и инфраструктуру СПГ республика планирует ввести в эксплуатацию семь СПГ-терминалов к 2030 г. На данный момент в работе четыре СПГ-терминала: *Engro, Pakistan GasPort, Energas* и *Mitsubishi's Tabeer Energy* [Савосин, 2021]. Пакистан ввиду увеличения закупки СПГ при непосредственном участии нидерландских корпораций *Enrgo* и *Royal Vopak* в марте 2015 г. ввёл в эксплуатацию первый СПГ-терминал. Через него в страну поступает газ из Катара.

Второй СПГ-терминал введён в эксплуатацию в конце ноября 2017 г. в порту Касим (г. Карачи). Его задача состоит в том, чтобы содействовать обеспечению потребности трёх тепловых газотурбинных электростанций в провинции Пенджаб. Заметим, что долгосрочный контракт на поставку во второй СПГ-терминал был заключён с итальянской *Eni*, среднесрочный – со швейцарской *Gunvor*. Однако данные компании поставляют только 2 млрд куб. м газа в год. Остальную часть газа Исламабад закупает на споте. Тем не менее с начала 2018 г. цены на газ на спотовом рынке не устраивают руководство страны. Тогда было принято решение о заключении более дешёвых, чем на споте, прямых контрактов на поставки СПГ из Омана, Малайзии и России.

В марте 2021 г. в связи с вводом в эксплуатацию ещё двух СПГ-терминалов в г. Карачи государственная нефтегазовая компания Катара *Qatar Petroleum* подписала ещё одно соглашение с государственной нефтяной компанией Пакистана на поставку 3 млн тонн СПГ в год на протяжении десяти лет. Отметим, что поставки СПГ на пакистанские станции по приёму СПГ начнутся в 2022 г. и продолжатся до конца 2031 г. Это второе по счёту такого рода соглашение между Катаром и Пакистаном. В 2016 г. они договорились о поставках в Пакистан на долгосрочной основе ежегодно 3,75 млн тонн СПГ⁵.

В связи с тяжёлой экономической ситуацией и кризисом платёжного баланса Саудовская Аравия (КСА) предоставила Пакистану отсрочку платежей за нефть. Данный шаг со стороны саудитов принципиально важен для Пакистана. Более того, КСА рассматривает Пакистан как важное звено в создании устойчивой транспортной и трубопроводной нефте- и газотранспортной системы для обеспечения надёжных поставок нефти в Китай по КПЭК, где взаиморасчёты между Пекином и Эр-Риядом по ресурсным контрактам происходят в китайской национальной валюте – юане. На политическом уровне КСА изъявила желание стать партнёром по диалогу в Шанхайской организации сотрудничества. Таким образом, Эр-Рияд стре-

⁵ Катар и Пакистан подписали соглашение о поставках природного газа // <https://1prime.ru/energy/20210226/833126833.html>, дата обращения 21.05.2021.

мится опираться не только на Запад, но и на других международных игроков, особенно после убийства саудовского журналиста Д. Хашогги в октябре 2018 г. и политической ситуации вокруг этого события.

Ввиду поставок СПГ как более перспективного направления развития нефтегазового бизнеса национальная нефтяная компания *Saudi Aramco* в прошлом году впервые осуществила первую в своей истории поставку СПГ из Сингапура в Индию. В перспективе КСА собирается поставлять трейдинговый СПГ из Юго-Восточной Азии и в Пакистан. Они заключаются в темпах роста рынка, спроса и предложения при учёте определённых факторов: цен на углеводороды (в разрезе межтопливной конкуренции), экономического роста, эффективности использования энергоресурсов, национальных законодательств по экологической политике.

В октябре 2017 г. Москва и Исламабад подписали межправительственное соглашение о сотрудничестве в сфере поставок СПГ. Однако кабинет министров Пакистана в начале декабря 2017 г. утвердил, а в феврале 2018 г. — уже подписал межправительственное соглашение о поставках СПГ из Омана. Согласно ему, Пакистан в рамках правительственного механизма удовлетворения энергетических потребностей страны может продвигать контракты на импорт СПГ и нефтепродуктов из Омана. Необходимо отметить, что Маскат занимает нейтральную позицию по отношению к политическим (дипломатическим) кризисам и военным конфликтам на Ближнем Востоке.

Наряду с ростом поставок СПГ из Омана и Катара Пакистан планирует также строительство нескольких магистральных газопроводов на своей территории. В октябре 2015 г. между Россией и Пакистаном было заключено межправительственное соглашение о строительстве магистрального газопровода (МГП) Север — Юг. Проект подразумевает строительство МГП протяжённостью 1,1 тыс. км и пропускной способностью до 12,4 млрд куб. м из городов Карачи и Гвадар (свяжет СПГ-терминалы) до города Лахор. Город находится на северо-востоке страны и является одним из крупнейших торгово-экономических центров и вторым по численности населения. В административном центре провинции Пенджаб должны быть построены электростанции, работающие на этом газе. Гарантом соглашения с российской стороны выступил российский сырьевой холдинг «РТ — Глобальные ресурсы», который является дочерней компанией ГК «Ростех». Тем не менее договорённость о строительстве МГП Север — Юг была отложена до 2019 г. из-за односторонних западных санкций, наложенных на российскую компанию «РТ — Глобальные ресурсы».

Проект получил продолжение в декабре 2020 г., после подписания протокола о внесении изменений в межправительственное соглашение 2015 г. МГП Север — Юг изменил название на «Пакистанский поток». МГП «Пакистанский поток» будет принимать газ с также ещё не построенного газопровода Туркмения — Афганистан — Пакистан — Индия (ТАПИ). Отметим,

что для реализации проекта «Пакистанский поток» Министерство энергетики России, а также российские компании ЕТК и ТМК учредят компанию специального назначения в Пакистане, в которой пакистанской стороне будет принадлежать контрольный пакет акций. Доля России в проекте составит не менее 26 % и будет оплачена либо в денежной форме, либо в виде услуг и продукции [Давыдов, 2021].

Пакистан максимально использует российские материалы, оборудование и ресурсы с целью развития технических и операционных возможностей собственных компаний и человеческих ресурсов через совместную работу и тренинги. У Исламабада сейчас есть деньги, которые поступают в виде налога на развитие газотранспортной инфраструктуры (*GIDC*). 28 мая 2021 г. между Россией и Пакистаном было подписано соглашение о строительстве «Пакистанского потока». Начало строительства МГП «Пакистанский поток» ожидается в июле 2021 г.⁶

Существуют и другие варианты энергетических проектов на территории Пакистана, в реализации которых заинтересована Россия, в том числе и строительство МГП Иран – Пакистан – Индия (ИПИ). Примерная пропускная мощность МГП ИПИ должна составить 55 млрд куб. м в год, из которых 21,5 млрд куб. м пойдёт в Пакистан, а 33,5 млрд куб. м – в Индию [Жабин, 2019]. В 2013 г. переговоры по проекту МГП ИПИ были остановлены с введением США односторонних экономических и финансовых санкций против Ирана в связи с ядерной программой. Позже Индия покинула проект.

К данному проекту вернулись только в 2017 г., после принятия в 2015 г. Совместного всеобъемлющего плана действий (СВПД) по иранской ядерной программе и снятия с Ирана части экономических и финансовых санкций. Отметим, что в обновлённом варианте предполагается строительство не сухопутного, а морского маршрута МГП ИПИ [Мордюшенко, 2019]. Это значительно повышает стоимость реализации проекта (до 10 млрд долл.), но несколько нивелирует риски, связанные с безопасностью.

В ноябре 2017 г. был подписан Меморандум о взаимопонимании (MoV) между Министерством энергетики России и Министерством нефти Ирана, который позволяет осуществлять поставки иранского газа в Индию. Предполагается, что ПАО «Газпром» будет участвовать в разработке четырёх месторождений: Фарзад-А, Фарзад-Б, Северный Парс и Киш. В то же время между ПАО «Газпром» и Национальной иранской нефтяной компанией был подписан MoV о подготовке ТЭО проекта МГП ИПИ. Стороны договорились, что ПАО «Газпром» начнёт разрабатывать ТЭО МГП ИПИ в 2019 г., однако из-за политических сложностей реализация ТЭО может

⁶ Москва утвердила «Пакистанский поток» // <https://easdaily.com/ru/news/2021/03/22/moskva-utverdila-pakistanskiy-potok>, дата обращения 26.05.2021.

занять несколько лет. Отметим, что до сих пор в стадии проработки находится меморандум с Индией и подписание четырёхстороннего соглашения.

В сентябре 2019 г. пакистанская государственная компания *Interstate Gas Systems* и иранская *Iranian Gas Company* подписали обновлённое соглашение по МГП ИПИ. Согласно ему Исламабад обязался завершить строительство своей части магистрального газопровода до 2024 г. Необходимо заметить, что иранская сторона уже построила свою часть, то есть 900 км трубы.

Для осуществления проекта МГП ИПИ имеются определённые негативные факторы. Первый фактор заключается в неоднозначном отношении к МГП ИПИ Индии. В Нью-Дели скептически относятся к реализации данного проекта ввиду рисков, связанных с безопасностью в пакистанском Белуджистане и финансово-экономическими санкциями в отношении Ирана. Индия отдаёт предпочтение развитию поставок СПГ и собственной разведки и добычи. Второй фактор относится к макроэкономическим проблемам в Пакистане, связанным с дефицитом внешнеторгового баланса, где основная статья расходов приходилась на импорт энергоносителей, металла и машин, а также расходы на импорт оборудования в рамках реализации проекта КПЭК.

Из стран постсоветского пространства активное участие в решении энергетических вопросов Пакистана принимает Азербайджан. В феврале 2017 г. между странами было заключено соглашение о сотрудничестве в области поставок нефти и газа⁷. Так, государственная нефтяная компания Азербайджанской Республики *SOCAR* поставила две партии с СПГ в октябре 2018 г. В 2020 г. поставки СПГ были продолжены, их объём достиг 140 тыс. куб. м⁸.

Выводы и перспективы

Таким образом, несмотря на сложную социально-политическую и экономическую обстановку в Пакистане, политическое руководство стремится заручиться поддержкой дружественных стран и международных банков в преодолении экономического кризиса. Это крайне необходимо осуществить в рамках разработанной Партией справедливости и развития во главе с И. Ханом стратегией по развитию Пакистана. Основными пунктами данной стратегии являются: создание условий для справедливых и доступных поставок вакцины против *COVID-19* в развивающиеся страны; облегчение долгового бремени за счёт приостановки выплат по кредитам наиболее по-

⁷ Пакистан и Азербайджан подпишут соглашение о поставках нефти и газа // <https://www.trend.az/business/energy/2720101.html>, дата обращения 26.05.2021.

⁸ Азербайджан начал поставки сжиженного газа в Пакистан // https://moscow-baku.ru/news/economy/azerbaydzhn_nachal_postavki_szhizhennogo_gaza_v_pakistan/, дата обращения 26.05.2021.

страдавшим странам до окончания пандемии; дополнительное выделение займа в размере 500 млрд долл. для облегчения давления на платёжный баланс; возврат украденного имущества коррумпированных политиков; достижение общей цели по ежегодному выделению 100 млрд долл. развитыми странами на адаптацию к климатическим изменениям в развивающихся странах.

Ввиду высокой инфляции и роста безработицы перед Пакистаном остро стоит проблема спасения населения от голода. Всё это осложняется эпидемиологической ситуацией, где в апреле 2021 г. была достигнута максимальная смертность за сутки от новой коронавирусной инфекции *COVID-19*. Правительство через Национальный командный оперативный центр (*NCOC*) приняло решение о введении карантинных мер (изоляция) в крупных городах республики. Тем не менее ввиду принятых мер сдерживающего характера обстановка с новой коронавирусной инфекцией *COVID-19* лучше, чем в соседней Индии, ввиду распространения там индийского штамма новой коронавирусной инфекции *COVID-19*.

Экономика Пакистана постепенно выходит из кризиса за счёт отсрочек по кредитным обязательствам, взятия новых кредитов у международных банков и повышения налоговой базы за счёт населения. Новые крупные прямые инвестиции в период пандемии новой коронавирусной инфекции *COVID-19* неожиданны, но, с учётом восстановления отношений Исламабада с Эр-Риядом, КСА выполнит ранее взятые на себя финансовые обязательства по строительству инфраструктуры порта Гвадар и нефтеперерабатывающего завода.

Таким образом, развитие энергетической инфраструктуры, постепенная модернизация газораспределительных сетей и строительство магистральных газопроводов в Пакистане в среднесрочной перспективе станут залогом его успешного социально-экономического развития, обеспечат энергетическую безопасность и интеграцию в мировую экономику не только в отраслях лёгкой промышленности и сельского хозяйства, но и в более капиталоемких и высокотехнологичных секторах.

Список литературы

Борисов Т. И., Макиенко К. В., 2019. Пакистан за рамками стереотипов / Центр анализа стратегий и технологий. М. 208 с.

Давыдов Д., 2021. Почему «Ростех» ушёл из проекта «Пакистанский поток» // <https://teknoblog.ru/2021/03/23/110912>, дата обращения 26.05.2021.

Жабин Н., 2019. Пакистанская часть до 2024 г. Иран и Пакистан заключили новое соглашение по газопроводу Мир // <https://neftegaz.ru/news/transport-and->

storage/496188-pakistanskaya-chast-do-2024-g-iran-i-pakistan-zaklyuchili-novoe-soglashenie-po-gazoprovodu-mir-/ , дата обращения 26.05.2021.

Карпов Д. А., 2021. О целях визита премьер-министра Пакистана Имрана Хана в Саудовскую Аравию // <http://www.iimes.ru/?p=77202>, дата обращения 21.05.2021.

Малик О., 2021. Выжить нельзя уйти: политические вызовы для Имрана Хана на фоне обострившегося торгово-экономического кризиса в Пакистане // <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/columns/middle-east/vyzhit-nelzya-uyti-politicheskie-vyzovy-dlya-imrana-khana-na-fone-obostrivshegosya-torgovo-ekonomich/>, дата обращения 21.04.2021.

Мордюшенко О., 2019. «Газпром» подведёт Пакистану иранский газ // <https://www.kommersant.ru/doc/3875285>, дата обращения 26.05.2021.

Савосин Д., 2021. Катар и Пакистан подписали 10-летнее соглашение о поставках СПГ // <https://neftegaz.ru/news/Trading/668241-katar-i-pakistan-podpisali-10-letnee-soglashenie-o-postavkakh-spg/>, дата обращения 26.05.2021.

Строкань С., 2020. Пакистанского премьера просят на выход // <https://www.kommersant.ru/doc/4501092>, дата обращения 21.04.2021.

Строкань С., 2021. Медовый полумесяц // <https://www.kommersant.ru/doc/4762432>, дата обращения 28.05.2021.

Шашок Л. А., 2020. Оценка антиправительственных действий оппозиционной коалиции в Пакистане // <http://www.iimes.ru/?p=74689>, дата обращения 21.05.2021.

Юзик Ю., 2021. Пакистанская перегруппировка // <https://russian.rt.com/opinion/860648-yuzik-pakistan-saudovskaya-araviya-vizit-blizhnii-vostok>, дата обращения 26.05.2021.

Haris Z., Mohanty S., 2021. Pakistan aims to divert gas from captive power plants to residential consumers // <https://www.spglobal.com/platts/ru/market-insights/latest-news/electric-power/012821-pakistan-aims-to-divert-gas-from-captive-power-plants-to-residential-consumers>, дата обращения 21.05.2021.

Noor A., 2021. PDM not to invite PPP, ANP to its next meeting // <https://www.thenews.com.pk/print/826315-pdm-not-to-invite-ppp-anp-to-its-next-meeting>, 28.04.2021.

Ramachandran S., 2021. Tehreek-e-Labbaik Pakistan: From Street Power to Electoral Force? // <https://thediplomat.com/2021/05/tehreek-e-labbaik-pakistan-from-street-power-to-electoral-force/>, дата обращения 19.05.2021.

Siddiqui S., 2021. KE gets nod to construct gas pipeline // <https://tribune.com.pk/story/2279117/ke-gets-nod-to-construct-gas-pipeline>, дата обращения 21.05.2021.

Pakistan-Russia to build 1,100-kilometre gas pipeline from July // <https://gulfnnews.com/business/energy/pakistan-russia-to-build-1100-kilometre-gas-pipeline-from-july-1.1609735184764>, дата обращения 21.05.2021.

Азербайджан начал поставки сжиженного газа в Пакистан // https://moscow-baku.ru/news/economy/azerbaydzhan_nachal_postavki_szhizhennogo_gaza_v_pakistan/, дата обращения 26.05.2021.

В Пакистане 100 тысяч демонстрантов требуют отставки правительства // <https://www.dw.com/ru/>, дата обращения 28.04.2021.

Катар и Пакистан подписали соглашение о поставках природного газа // <https://1prime.ru/energy/20210226/833126833.html>, дата обращения 21.05.2021.

Москва утвердила «Пакистанский поток» // <https://eadaily.com/ru/news/2021/03/22/moskva-utverdila-pakistanskiy-potok>, дата обращения 26.05.2021.

Пакистан временно заблокировал работу соцсетей // <https://www.kommersant.ru/doc/4773767>, дата обращения 28.04.2021.

Пакистан и Азербайджан подпишут соглашение о поставках нефти и газа // <https://www.trend.az/business/energy/2720101.html>, дата обращения 26.05.2021.

СМИ: в Пакистане четыре человека погибли в столкновениях с полицией // <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/11141967>, дата обращения 28.04.2021.

Daria V. KHARITONOVA,

Deputy Head Division of Eurasian Integration and Shanghai Cooperation Organization Extension of the Institute of CIS.

Address: 7/10 b. 3 B. Polyanka str., Moscow, 119180, Russian Federation.

E-mail: dariahar09@gmail.com

SPIN-code: 7555-4681

THE ENERGY SECTOR OF PAKISTAN AND ITS COOPERATION WITH THE SCO COUNTRIES

DOI: 10.48137/2687-0703_2021_14_2_78

Received: 28.05.2021.

For citation: Kharitonova D. V., 2021. The Energy Sector of Pakistan and Its Cooperation with The SCO Countries. – Geoeconomics of Energetics. № 2 (14). P. 78–95.

DOI: 10.48137/2687-0703_2021_14_2_78

Keywords: Pakistan, energy, Pakistan Stream gas pipeline, Iran-Pakistan gas pipeline, Saudi Arabia, Qatar, Oman, Russia, Iran, China, Azerbaijan.

Abstract

The author of the article examines the oil and gas energy sector of Pakistan, which is a net importer of energy resources. The researcher notes that the development of energy is hindered by the unstable socio-political situation in the republic (the unification of opposition parties, rallies and riots demanding the resignation of the government), as well as the process of the country's recovery from the economic crisis and the fulfillment of its obligations to repay loans previously received from the IMF, China and Saudi Arabia. All this significantly affects the situation in the energy sector, where the northern densely populated province of Punjab is not fully provided with hydrocarbon and other resources. Nevertheless, the Government of I. Khan is making efforts to modernize the energy sector of the republic. Thus, at the end of 2020, an additional protocol to the 2015 intergovernmental agreement between Russia and Pakistan was signed, which will allow the construction of the Pakistan Stream gas pipeline (ex. North-South Stream gas pipeline) to begin in July 2021. It will connect the southern cities of Karachi and Gwadar, where the regasification terminals of liquefied natural gas are located with the city of Lahore in the north of the country. Undoubtedly, this will contribute to the socio-economic development of the republic. The researcher notes that in addition to the Pakistan Stream, Islamabad is going to implement another project for the construction of the main gas pipeline Iran-Pakistan-India. Pakistan plans to complete construction on its territory by 2024. However, there are still significant risks for this project. In particular, India has withdrawn from this project again.

The author draws attention to the fact that the Islamic Republic of Pakistan (IRP) is currently focused on the purchase of LNG and is actively building regasification terminals. Despite the security issues within the republic (primarily terrorist activity in

Balochistan province) and the presence of a common long border with Afghanistan, the IRP seeks to significantly expand its infrastructure and thus increase the future transit potential. This is done not only with the help of the main investor – China, which is somewhat more cautious, than before the pandemic of the new coronavirus infection, in treating infrastructure investments projects, in particular to Pakistan. Islamabad is trying to enlist support from the financially prosperous Arabian monarchies of the Persian Gulf. Such investments, of course, will not save the country from the economic crisis and rising inflation, but will prevent the collapse of the national economy.

References

Borisov T. I., Makienko K. V., 2019. Pakistan beyond stereotypes / Center for analysis of strategies and technologies. M. 208 p. (In Russ.)

Davydov D., 2021. Why Rostec left the Pakistani Stream project // <https://teknoblog.ru/2021/03/23/110912>, accessed 26.05.2021. (In Russ.)

Zhabin N., 2019. Pakistani part until 2024 Iran and Pakistan signed a new agreement on the Mir gas pipeline // <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/496188-pakistanskaya-chast-do-2024-g-iran-i-pakistan-zaklyuchili-novoe-soglashenie-po-gazoprovodu-mir-/>, accessed 26.05.2021. (In Russ.)

Karpov D. A., 2021. On the purposes of the visit of the Prime Minister of Pakistan Imran Khan to Saudi Arabia // <http://www.iimes.ru/?p=77202>, accessed 21.05.2021. (In Russ.)

Malik O., 2021. You cannot leave to survive: political challenges for Imran Khan against the background of the aggravated trade and economic crisis in Pakistan // <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/columns/middle-east/vyzhit-nelzya-uyti-politicheskie-vyzovy-dlya-imrana-khana-na-fone-obostrivshegosyatorgovo-ekonomich/>, accessed 21.04.2021. (In Russ.)

Mordyushenko O., 2019. Gazprom will supply Iranian gas to Pakistan // <https://www.kommersant.ru/doc/3875285>, accessed 26.05.2021. (In Russ.)

Savosin D., 2021. Qatar and Pakistan signed a 10-year LNG supply agreement // <https://neftegaz.ru/news/Trading/668241-katar-i-pakistan-podpisali-10-letnee-soglashenie-o-postavkakh-spg/>, accessed 26.05.2021. (In Russ.)

Strokan S., 2021. The Pakistani Prime Minister is asked to leave // <https://www.kommersant.ru/doc/4501092>, accessed 21.04.2021. (In Russ.)

Strokan S., 2021. Honey crescent // <https://www.kommersant.ru/doc/4762432>, accessed 28.05.2021. (In Russ.)

Shashok L. A., 2020. Assessment of the anti-government actions of the opposition coalition in Pakistan // <http://www.iimes.ru/?p=74689>, accessed 21.05.2021. (In Russ.)

Yuzik Y., 2021. Pakistani regrouping // <https://russian.rt.com/opinion/860648-yuzik-pakistan-saudoyskaya-araviya-vizit-blizhnii-vostok>, accessed 26.05.2021. (In Russ.)

Haris Z., Mohanty S., 2021. Pakistan aims to divert gas from captive power plants to residential consumers // <https://www.spglobal.com/platts/ru/market-insights/latest-news/electric-power/012821-pakistan-aims-to-divert-gas-from-captive-power-plants-to-residential-consumers>, accessed 21.05.2021. (In Eng.)

Noor A., 2021. PDM not to invite PPP, ANP to its next meeting // <https://www.thenews.com.pk/print/826315-pdm-not-to-invite-ppp-anp-to-its-next-meeting>, accessed 28.04.2021. (In Eng.)

Ramachandran S., 2021. Tehreek-e-Labbaik Pakistan: From Street Power to Electoral Force? // <https://thedi diplomat.com/2021/05/tehreek-e-labbaik-pakistan-from-street-power-to-electoral-force/>, accessed 19.05.2021. (In Eng.)

Siddiqui S., 2021. KE gets nod to construct gas pipeline // <https://tribune.com.pk/story/2279117/ke-gets-nod-to-construct-gas-pipeline>, accessed 21.05.2021. (In Eng.)

Azerbaijan has started supplies of liquefied gas to Pakistan // https://moscow-baku.ru/news/economy/azerbaydzhan_nachal_postavki_szhizhennogo_gaza_v_pakistan/, accessed 26.05.2021. (In Russ.)

In Pakistan, 100 thousand demonstrators demand the resignation of the government // <https://www.dw.com/ru/>, accessed 28.04.2021. (In Russ.)

Qatar and Pakistan signed an agreement on the supply of natural gas // <https://lprime.ru/energy/20210226/833126833.html>, accessed 21.05.2021. (In Russ.)

Moscow approved the «Pakistani Stream» // <https://e adaily.com/ru/news/2021/03/22/moskva-utverdila-pakistanskiy-potok>, accessed 26.05.2021. (In Russ.)

Pakistan temporarily blocked the work of social networks // <https://www.kommersant.ru/doc/4773767>, accessed 28.04.2021. (In Russ.)

Pakistan and Azerbaijan will sign an agreement on the supply of oil and gas // <https://www.trend.az/business/energy/2720101.html>, accessed 26.05.2021. (In Russ.)

Media: in Pakistan, four people died in clashes with the police // <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/11141967>, accessed 28.04.2021. (In Russ.)

Pakistan-Russia to build 1,100-kilometre gas pipeline from July // <https://gulfnews.com/business/energy/pakistan-russia-to-build-1100-kilometre-gas-pipeline-from-july-1.1609735184764>, accessed 21.05.2021. (In Eng.)

Владислав КОНДРАТЬЕВ

АЗЕРБАЙДЖАНО-ТУРКМЕНСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ ПО МЕСТОРОЖДЕНИЮ «ДРУЖБА» И ЕГО ВЛИЯНИЕ НА ГЕОЭКОНОМИКУ КАСПИЙСКОГО РЕГИОНА

Дата поступления в редакцию: 15.05.2021.

Для цитирования: *Кондратьев В. В.*, 2021. Азербайджано-туркменское соглашение по месторождению «Дружба» и его влияние на геοэкономику Каспийского региона. – Геοэкономика энергетики. № 2 (14). С. 96–110. DOI: 10.48137/2687-0703_2021_14_2_96

21 января 2021 г. был подписан Меморандум о взаимопонимании между Правительством Туркмении и Правительством Азербайджанской Республики о совместной разведке, разработке и освоении углеводородных ресурсов месторождения «Достлуг» («Дружба») в Каспийском море. Это событие вызвало широкий резонанс как в политических и экспертных кругах прикаспийских стран, так и среди внерегиональных акторов, что вызывает необходимость оценки влияния достигнутых договорённостей на геополитику и геοэкономику Каспийского региона. В статье автором изучается история взаимоотношений Баку и Ашхабада вокруг вопроса о принадлежности спорного месторождения Сердар (Кяпаз), получившего в подписанном меморандуме новое название, анализируются оценки, которые были даны этому событию как в прикаспийских, так и во внерегиональных странах, в первую очередь в США, компании которых с 1990-х занимают ведущие позиции в каспийских энергетических проектах.

КОНДРАТЬЕВ Владислав Владимирович, аспирант кафедры политологии и международных отношений Астраханского государственного университета, редактор интернет-издания «Информационно-аналитический портал „Каспийский вестник“» (г. Астрахань). Адрес: Российская Федерация, г. Астрахань, 414056, ул. Татищева, 20а. **E-mail:** kondratij@yandex.ru. **SPIN-код:** 6689-2384. **ORCID:** <https://orcid.org/0000-0001-8643-7577>.

Ключевые слова: Каспийский регион, прикаспийские государства, каспийская геополитика, геοэкономика Каспия, трубопроводы, внерегиональные государства, месторождение «Дружба», нефть, газ.

Проведённое автором исследование позволило прийти к выводу, что и участники соглашения, и третьи страны, имеющие на Каспии геополитические и геоэкономические интересы, восприняли прекращение пограничного спора между Баку и Ашхабадом в бассейне Каспийского моря как необходимое условие для подготовки к строительству Транскаспийского трубопровода и соединению рынка туркменских углеводородных продуктов с Европой. Вместе с тем, с учётом того что строительство новых трубопроводов на Каспии зависит от значительного количества факторов как экономического, так и неэкономического характера, автором выделяются иные направления возможного воздействия туркмено-азербайджанского меморандума о взаимопонимании на геоэкономическую ситуацию на Каспии и геополитику региона. Также в статье предлагаются меры, которые позволят России в сложившихся условиях сохранить своё влияние в одной из перспективных точек каспийского экономического роста и регионального сотрудничества.

Введение

Распад СССР в 1991 году привёл к существенному изменению геополитического значения Каспийского региона. Превращение Каспийского моря из внутреннего пограничного водоёма России и Ирана в новое геополитическое пространство с пятью государственными субъектами вывело этот регион в число достаточно динамично развивающихся районов мира, к нему приковано внимание ведущих геополитических акторов. Одним из наиболее значимых факторов, оказывающих влияние на геополитическую ситуацию в Каспийском регионе, является его энергетический потенциал*.

* В середине 1990-х годов прикаспийские страны и внерегиональные государства опубликовали данные по запасам каспийских месторождений нефти и газа. Спустя двадцать лет многие из ранее опубликованных оценок были сознательно пересмотрены в сторону увеличения. Для правительств новых независимых государств на Каспии было важно обеспечить приход иностранных инвесторов и начать освоение месторождений, для западных стран — «застолбить» за собой регион и по возможности ослабить влияние на него России. По усреднённым оценкам различных источников, доказанные извлекаемые запасы нефти на Каспии в настоящее время в мировом масштабе равноценны примерно 2–2,5 % мировых доказанных запасов. По самым оптимистическим оценкам, сделанным в начале 2000-х годов, при идеальном сочетании политико-экономических обстоятельств через 10–15 лет из этого региона можно будет взять около 6 % от нынешней мировой добычи. Российские оценки говорят о том, что доказанные запасы нефти Каспия — 10–12 млрд т. Большая часть из них приходится на Казахстан и Туркмению — соответственно 6 и 6,5 млрд т, далее следует Азербайджан — 3,5–5 млрд т и Россия — 1,5 млрд т [Каспийский регион..., 2017: 190].

Доказанные запасы газа Каспия составляют 5,58 трлн куб. м, прогнозные — 12–18 трлн куб. м. По оценкам туркменского правительства, доказанные запасы газа Туркмении составляют 2,89 трлн куб. м, возможные — 15–21 трлн куб. м; подтверждённые запасы газа в Казахстане составляют 1,8 трлн куб. м; промышленно извлекаемые запасы газа в Азербайджане, по оценкам 1998 года, превышают 1,5 трлн куб. м, перспективные — 3 трлн куб. м [Притчин, 2018: 116].

О том, что на Каспийском море и вокруг него есть нефть, было известно давно, ещё с античных времён. Однако в промышленных масштабах нефть начала добываться около 200 лет назад на современной территории Азербайджана. В 1848 г. была пробурена первая скважина в Биби-Эйбатской бухте, а в 1941 г. в стране было добыто 23,5 млн т нефти. На территории Казахстана ещё в советские времена началась добыча на одном из крупнейших месторождений в регионе – Тенгиз, в Туркмении разрабатывался Небит-Даг.

После распада СССР и переформатирования каспийского геополитического пространства благодаря приходу в Каспийский регион американских компаний, за спинами которых стоял политический истеблишмент США, на Каспийском море начался новый этап добычи углеводородов. С этого момента энергетический фактор приобрёл приоритетное значение для развития ситуации в регионе. Прикаспийские страны в решении актуальных экономических задач в этот период делали ставку в основном на каспийское углеводородное сырьё. При этом их основные усилия были направлены на снижение зависимости от России в сфере экспорта углеводородных ресурсов и создание альтернативных маршрутов доставки нефти и газа на внешние рынки [Жильцов, 2020: 25–39].

Вслед за США интерес к региону проявили все ведущие мировые политические силы, такие как Европейский союз, Китай, Индия, Турция, арабские страны и т. д. Указанные процессы существенно поляризовали позиции прикаспийских стран по ключевым вопросам региональных отношений и придали геополитической ситуации на Каспии предельно сложный характер.

При этом нефть и газ Каспия выступали и выступают сегодня в первую очередь в качестве инструмента внешнеполитической стратегии стран Запада, а уже потом – в качестве альтернативного, но не основного в ближайшие десятилетия источника энергии [Каспийский регион..., 2017: 186–187]. Несмотря на это, запасы углеводородного сырья продолжают иметь важное региональное значение, особенно в плане обеспечения энергетической безопасности стран Европейского союза, руководство которых стремится к большей независимости от российских поставок энергоресурсов.

В итоге, по оценкам экспертов, Каспийский регион оказался на пороге начала нового этапа геополитического соперничества за доступ к углеводородным ресурсам и контроль за их экспортом. Ход его развития зависит от темпов промышленной разработки перспективных месторождений нефти и газа, наполнения уже построенных нефте- и газопроводов, а также реализации перспективных трубопроводных проектов на Каспии [Каспийский регион..., 2017: 36–37].

Туркмено-азербайджанский меморандум по месторождению «Дружба»: предыстория и значение

В 2021 г. произошло важное событие, которое может существенно повлиять на геополитику и геоэкономику Каспийского региона. 21 января был подписан Меморандум о взаимопонимании между правительствами Туркмении и Правительством Азербайджанской Республики о совместной разведке, разработке и освоении углеводородных ресурсов месторождения «Достлуг» («Дружба») * в Каспийском море.

По «каспийским» меркам запасы месторождения относительно невелики и оцениваются в 50–100 млн т нефти и около 300 млрд куб. м газа. Между тем это первичные оценки запасов. Возможно, дополнительная разведка позволит увеличить подтверждённые запасы «Дружбы». Однако здесь более важны исторические аспекты азербайджано-туркменских межгосударственных отношений вокруг разработки данного месторождения, чем оценки его производственного потенциала.

Известно, что месторождение было обнаружено в 1986 г. азербайджанскими нефтяниками. Во времена СССР месторождение «Дружба» называлось «Промежуточное», так как располагалось на примерно равном удалении от азербайджанского и туркменского побережий Каспийского моря. Пограничное расположение «Дружбы» на границе секторов дна двух стран в Каспийском море сделало невозможной разработку залежей после превращения союзных республик в независимые государства. После распада Советского Союза обе страны заявили о своих правах на месторождение. Азербайджанской стороной оно было названо Кяпаз, туркменской – Сердар. Вопрос обсуждался многие годы, в 1998 г. была создана экспертная группа для переговоров между Азербайджанской Республикой и Туркменией по координатам срединной линии.

Спор вокруг месторождения неоднократно становился поводом для дипломатических конфликтов. В июне 2012 г. МИД Азербайджана выразил протест Туркмении в связи с попытками проведения сейсмических работ на месторождении. В ответ МИД Туркмении 10 июля 2012 г. заявил, что страна оставляет за собой право обращения в международные судебные и арбитражные инстанции. Однако в горячую фазу отношения сторон всё же не переходили.

В последние годы стороны вели активный диалог по спорным месторождениям. Одним из последних контактов по этому вопросу были переговоры директора Института Каспийского моря Туркмении М. Атаджанова

* В переводе с туркменского и азербайджанского языков на русский «Достлук» («Достлуг») означает «Дружба».

и заместителя главы внешнеполитического ведомства Азербайджанской Республики Х. Халафова 7 мая 2020 г. Как отмечала тогда пресс-служба МИД Туркмении, сторонами обсуждались различные вопросы сотрудничества двух прикаспийских республик в сфере использования природных ресурсов и взаимодействия на Каспии¹.

Таким образом, заключение соглашения – это в первую очередь результат длительной и последовательной работы руководства двух прикаспийских республик, которые, несмотря на различия в подходах, в итоге согласовали свои позиции и успешно разрешили противоречия по поводу принадлежности месторождения. Кроме этого, заслуживает внимания формула, по которой будут распределяться ресурсы данного месторождения. Сообщалось, что 70 % достанется Туркмении и 30 % Азербайджану, что указывает на возможные уступки с азербайджанской стороны, обусловленные наличием большого количества сопутствующих преимуществ от разработки и добычи углеводородов на данном месторождении.

О значимости подписанного соглашения можно судить по оценкам, которые были даны этому событию как прикаспийскими, так и внерегиональными странами.

Что касается непосредственно сторон соглашения, то президент Азербайджана Ильхам Алиев назвал подписание договора «новой страницей» в освоении углеводородных ресурсов Каспия. По его оценке, меморандум будет способствовать укреплению энергетической безопасности прикаспийских стран и их соседей в регионе, откроет большие экспортные возможности и будет способствовать росту благосостояния двух народов. В свою очередь, глава Туркмении Г. Бердымухамедов отмечал, что подписание меморандума знаменует собой принципиально новый этап в энергетическом сотрудничестве Туркмении и Азербайджана на Каспии. По его оценке, открываются новые возможности для совместной работы на прочной международно-правовой базе и создаются дополнительные серьезные стимулы для притока в регион крупных иностранных инвестиций на системной и долгосрочной основе².

Более предметно о позиции туркменской стороны высказался посол страны в Баку Мекан Ишанкулиев, который заявил, что созданная в Каспийском море для транспортировки углеводородов инфраструктура создаст благоприятные условия для вывода на мировые рынки энергоресурсов, добытых на месторождении «Достлуг». При этом он отмечал, что разработка и освоение углеводородных ресурсов месторождения в перспективе,

¹ В МИД Туркмении состоялись переговоры между представителями Баку и Ашхабада // <http://casp-geo.ru/v-mid-turkmenistana-sostoyalis-peregovory-mezhdu-predstaviteljami-baku-i-ashhabada/>, дата обращения 10.05.2021.

² Встреча президентов Туркмении и Азербайджана // <https://www.mfa.gov.tm/ru/news/2449>, дата обращения 10.05.2021.

возможно, даст толчок реализации строительства Транскаспийского трубопровода для обеспечения доступа центральноазиатских энергоресурсов на европейский рынок³.

Не исключено, что на переговорную позицию Ашхабада по спорному месторождению оказали влияние результаты прошлогоднего конфликта в Нагорном Карабахе, по итогам которого Азербайджан продемонстрировал свои возможности по обеспечению безопасности созданной в европейском направлении энергетической инфраструктуры. Как отмечают эксперты из Азербайджана, для Баку окончание активной фазы конфликта устранило угрозу региональной энергетической инфраструктуре и открыло новые возможности для укрепления своих позиций на европейских энергетических рынках путём налаживания диалога с Ашхабадом. Для Туркмении соглашение с Баку означает возможность переориентировать часть своего энергетического экспорта в условиях углубляющейся экономической стагнации страны и обесценивания валюты [Шахбазов, 2021].

Таким образом, стороны соглашения по месторождению «Дружба» основную ценность в принятом решении о его совместной разработке видят в открывающихся возможностях по экспорту добываемых на нём ресурсов в западном направлении посредством Южного газового коридора, что, прежде всего, благоприятно скажется на экономическом положении прикаспийских стран. Кроме того, стороны рассчитывают распространить позитивный опыт сотрудничества на более масштабные трубопроводные проекты (Транскаспийский газопровод), что существенным образом отразится на геополитике Каспия.

Оценка туркмено-азербайджанского меморандума зарубежными экспертными и политическими кругами

Помимо азербайджанской и туркменской оценок, представляют интерес подходы к рассматриваемому вопросу западных стран, в первую очередь США, компании которых с 1990-х занимают ведущие позиции в каспийских энергетических проектах.

Представители западного экспертного сообщества главную ценность в азербайджано-туркменском меморандуме видят в открывающихся перспективах для транспортировки углеводородов с центральноазиатского побережья Каспийского моря в европейском направлении. Такой позиции, в частности, придерживаются эксперты Каспийского политического центра – ведущего американского мозгового центра, занимающегося каспийскими исследованиями. Американские эксперты считают важным,

³ Посол Туркмении рассказал о развитии сотрудничества между Баку и Ашхабадом на Каспии // <http://casp-geo.ru/posol-turkmenistana-rasskazal-o-razvitii-sotrudnichestva-mezhdu-baku-i-ashhabadom-na-kaspii/>, дата обращения 10.05.2021.

что соглашение по месторождению приближает Туркмению на один шаг к прокладке Транскаспийского трубопровода, который может кардинально изменить геополитическую и геоэкономическую ситуацию в регионе. Кроме того, по их оценке, с дипломатической точки зрения важно, что Баку и Ашхабад смогли прийти к соглашению по спорному вопросу, который долгое время был предметом разногласий между двумя правительствами. Устранение этого барьера может увеличить возможность будущего сотрудничества на Каспийском море [Нифти, Козн, 2021].

Аналогичного мнения придерживается член Канадского института глобальных отношений Роберт М. Катлер. По его оценке, меморандум от 21 января 2021 г. после более чем двадцати лет вражды между Азербайджаном и Туркменией за счёт согласования условий совместной разведки и разработки месторождения «Достлук» («Достлук») снимает последнее препятствие на пути строительства Транскаспийского газопровода (ТКГП). Среди других необходимых и уже имеющихся условий для строительства ТКГП эксперт выделяет:

- значительные запасы природного газа, которые уже готовы к разработке и транспортировке посредством внутреннего газопровода Восток – Запад, но законсервированы в ожидании покупателя;
- наличие поддержки проекта ТКГП Европейской комиссией, о чём свидетельствует его включение в список проектов, представляющих общий интерес для Исполнительного агентства по инновациям и сетям (INEA) ЕС;
- потенциальная возможность транспортировки по ТКГП водорода, что важно в свете принципов новой Европейской зелёной сделки;
- наличие политической поддержки газопровода среди как руководства прикаспийских республик, так и стран ЕС и США [Катлер, 2021].

Наряду с экспертными оценками заключённое между Азербайджаном и Туркменией соглашение вызвало реакцию в политических кругах, в частности среди таких важных региональных акторов, как США и Турция. Несмотря на то что представители политического истеблишмента этих стран более осторожны в оценках, чем эксперты, в то же время их мнения весьма близко коррелируют с ранее описанными.

Так, заместитель помощника секретаря по европейским и евразийским делам Государственного департамента США Джордж Кент, в компетенцию которого входит разработка и реализация ряда ключевых направлений каспийской политики Вашингтона, назвал подписанный Азербайджаном и Туркменией меморандум о взаимопонимании «прорывом», который может привести к большей взаимосвязанности между существующей энергетической инфраструктурой, охватывающей Южный Кавказ, и значительными углеводородными ресурсами бассейна Большого Каспия. Главное значение, по его словам, состоит в том, что эта инициатива может изменить

правила игры, поскольку рациональные экономические интересы преодолеют давние препятствия на пути к взаимозависимой региональной сети межкаспийской торговли, ранее являвшейся заложницей разногласий между прикаспийскими государствами⁴.

Как следует из вышеизложенного, американская администрация обратила внимание на готовность Баку и Ашхабада открыть новую страницу в своём энергетическом сотрудничестве на Каспии.

Более того, соглашение вызвало соответствующую реакцию в высшем руководстве США. В поздравлениях по случаю национального праздника весны – Международного дня Навруз – в адрес Азербайджана и Туркмении президент США Джо Байден дал понять, что Вашингтон намерен принять участие в развитии энергетического потенциала, экономики и экономических возможностей в Каспийском море.

Так, среди ключевых вопросов, по которым американская администрация планирует сотрудничать с Туркменией, президентом США были названы определение новых областей экономического сотрудничества в свете стремления Ашхабада диверсифицировать экономику государства, к примеру, путём развития энергетического потенциала Каспийского моря. Применительно к Азербайджану Джо Байден выразил поддержку усилий руководства страны, направленных на диверсификацию экономики и развитие энергетических возможностей в Каспийском море, в связи с чем Соединённые Штаты Америки намерены рассмотреть новые возможности для экономического сотрудничества с Баку [Кондратьев, 2021].

Помимо США, подписанное между Туркменией и Азербайджаном соглашение получило отклик в Турции, которая после окончания активной фазы нагорнокарабахского конфликта осенью 2020 года существенно усилила свои геополитические позиции на Каспии.

Уже 23 февраля 2021 г. в ходе состоявшейся в турецкой столице пятой встречи министров иностранных дел Рашида Мередова, Джейхуна Байрамова и Мевлюта Чавушоглу в рамках трёхстороннего формата Туркмении, Азербайджана и Турции участники отметили значимость и своевременность подписания соглашения между Туркменией и Азербайджаном о совместной разведке и разработке месторождения углеводородов «Дружба» в Каспийском море, которое, по их мнению, открывает широкие горизонты в свете повышения взаимопонимания и сотрудничества в области энергетики на региональном уровне⁵.

⁴ Взгляд на геополитику и геэкономiku Каспия из Государственного департамента США // <http://casp-geo.ru/vzglyad-na-geopolitiku-i-geoeconomiku-kaspiya-iz-gosudarstvennogo-departamenta-ssha/>, дата обращения 10.05.2021.

⁵ В Анкаре состоялась трёхсторонняя встреча руководителей внешнеполитических ведомств Туркмении, Азербайджана и Турции // <https://www.mfa.gov.tm/ru/news/2482>, дата обращения 10.05.2021.

По итогам состоявшегося 5–6 марта визита министра иностранных дел Турции Мевлюта Чавушоглу в Туркмению, где он встретился с президентом страны Гурбангулы Бердымухамедовым и другими официальными лицами страны, турецкий дипломат выразил готовность турецкой стороны работать над расширением энергетических коридоров для региональной экономической интеграции. Кроме того, по итогам визита Мевлют Чавушоглу в интервью турецким СМИ высоко оценил договорённость между государствами о совместной разработке газового месторождения «Достлуг» в Каспийском море и отметил, что нефть и газ с этого месторождения можно будет транспортировать в Турцию по имеющимся трубопроводам⁶.

Заключение

Таким образом, меморандум между Туркменией и Азербайджаном от 21 января 2021 г. получил сходные оценки как от непосредственных участников соглашения, так и от стран, имеющих на Каспии геополитические и геоэкономические интересы. Данные политические акторы оценивают прекращение пограничного спора между двумя странами в бассейне Каспийского моря как необходимое условие для соединения рынка туркменских углеводородных продуктов с Европой и подготовки к строительству Транскаспийского трубопровода.

Вместе с тем подписанный меморандум — это только первый шаг на пути к полноценной разработке месторождения. В настоящее время стороны проводят обсуждение подготовки и согласования проекта межправительственного соглашения о совместной разведке и разработке месторождения «Дружба» на Каспии*.

Кроме того, следует согласиться с мнением Бехруза Газала, научного сотрудника Института стратегических исследований Востока (Исламская Республика Иран), который считает, что политическое и символическое значение этого соглашения больше и важнее, чем его коммерческая и экономическая ценность. Готовность Туркмении реализовать стратегию диверсификации путей экспорта газа, даже если Транскаспийский трубопровод будет реализован, фактически решит только часть проблемы. Немаловажный для успеха фактор состоит в том, будет ли готов целевой рынок в лице

⁶ Турецкие компании готовы к разработке нефтегазовых месторождений на Каспии // <https://m.az.sputniknews.ru/economy/20210310/426422001/chavushoglu-turkey-azerbaijan-kaspiy.html>, дата обращения 10.05.2021.

* С этой целью президент Азербайджана Ильхам Алиев после подписания меморандума утвердил состав рабочей группы, в которую вошли министр энергетики Азербайджана Пярвиз Шахбазов, замминистра иностранных дел, замминистра юстиции, замминистра экономики, вице-президенты компании SOCAR по инвестициям и маркетингу, а также по геологии и геофизике.

ЕС покупать туркменский газ на тех условиях и по той цене, которые устраивает Ашхабад [*Газаль*, 2021].

Однако, даже если заключённое между прикаспийскими странами соглашение не приведёт к строительству Транскаспийского газопровода в обозримой перспективе, оно, тем не менее, существенно отразится на геоэкономической ситуации в Каспийском регионе и повлияет на геополитику региона.

Туркмено-азербайджанский меморандум будет способствовать, во-первых, дальнейшему укреплению позиций Турецкой Республики в Каспийском регионе, которая уже и так представлена на Каспии Советом сотрудничества тюркоязычных государств (Тюркский совет), в Транскаспийском международном транспортном маршруте и крупнейших трубопроводных энергетических проектах, таких как трубопроводы Баку – Тбилиси – Джейхан, Южный газовый коридор и др.

Во-вторых, проявленная туркменской и азербайджанской сторонами готовность к решению актуальных региональных проблем в рамках двустороннего диалога, вероятно, воспринимается в Вашингтоне как необходимое условие для активизации участия США в новых крупных энергетических проектах в регионе. При этом подобные проекты будут укладываться в предлагаемую американскими экспертами концепцию Большого Каспийского региона, предполагающего рост взаимосвязанности между странами Южного Кавказа и Центральной Азии с одновременным исключением из региональных экономических проектов России и Ирана*.

В-третьих, возможное привлечение к реализации проектов, сопутствующих разработке месторождения «Дружба», западных транснациональных корпораций будет способствовать в целом усилению политического и экономического влияния внерегиональных акторов, что является одной из главных угроз национальным интересам Российской Федерации на Каспии.

Таким образом, туркмено-азербайджанский меморандум может означать начало нового этапа геополитического соперничества на Каспии и существенным образом изменить геоэкономику и геополитику Каспийского региона.

* Проект «Большой Каспийский регион» продвигается экспертами американского мозгового центра «Каспийский политический центр», в том числе представителем попечительского совета, экс-послом США Ричардом Хоугландом. Американские эксперты включают в названную геополитическую конструкцию Армению, Азербайджан, Грузию, Казахстан, Киргизию, Таджикистан, Туркмению и Узбекистан. А Россия и Иран при этом рассматриваются как внешние акторы наряду с США, Китаем, Турцией, странами ЕС. Подробнее: Американский проект «Большой Каспийский регион» // <http://casp-geo.ru/amerikanskij-proekt-bolshoj-kaspijskij-region/>, <http://casp-geo.ru/amerikanskij-proekt-bolshoj-kaspijskij-region-dopolneniya/>, <http://casp-geo.ru/amerikanskij-proekt-bolshoj-kaspijskij-region-dopolneniya-2/>, дата обращения 10.05.2021.

В этих условиях представляется целесообразным оказание политической поддержки со стороны российских властей инициативе нефтяной компании ПАО «ЛУКОЙЛ», руководитель которой Вагит Алекперов по итогам встречи 18 февраля 2021 г. с президентом Туркмении Гурбангулы Бердымухамедовым заявил, что российская нефтяная компания намерена принять участие в разработке туркмено-азербайджанского месторождения «Дружба» на Каспии⁷. Как представляется, участие российской компании в проекте позволит закрепить влияние нашей страны в одной из перспективных точек каспийского экономического роста и регионального сотрудничества, а также сохранить возможности влияния России на ход развития геоэкономических и геополитических процессов на Каспии.

⁷ Компания «Лукойл» намерена участвовать в разработке туркмено-азербайджанского месторождения «Достлук» на Каспии // <https://oilgas.gov.tm/ru/posts/news/1665/kompaniya-lukoil-namerena-uchastvovat-v-razrabotke-turkmeno-azerbaydzhanskogo-mestorozhdeniya-dostluk-na-kaspii>, дата обращения 10.05.2021.

Список литературы

Жильцов С. С., Зонн И. С., 2016. Каспийский регион: политика, экономика, сотрудничество. М.: Аспект Пресс. 304 с.

Притчин С. А., 2018. Россия на Каспии: поиски оптимальной стратегии. М.: Аспект Пресс. 201 с.

Жильцов С. С., 2020. Энергетическая политика прикаспийских государств: итоги и новые выводы // Геоэкономика энергетики. № 4 (12). С. 25–39. DOI: 10.48137/2687-0703_2020_12_4_25.

Газаль Б., 2021. Значение и последствия нового соглашения между Туркменией и Азербайджаном в Каспийском бассейне // <http://casp-geo.ru/znachenie-i-posledstviya-novogo-soglasheniya-mezhdu-turkmenistanom-i-azerbaydzhanom-v-kaspijskom-bassejne/>, дата обращения 10.05.2021.

Кондратьев В., 2021. Дипломатия Новруза – Джо Байден поздравил глав прикаспийских республик // <http://casp-geo.ru/diplomatiya-novruza-dzho-bajden-pozdravil-glav-prikaspijskih-respublik/>, дата обращения 10.05.2021.

Cutler R. M., 2021. Azerbaijan and Turkmenistan Take a Big Step in Caspian Collaboration // <https://caci analyst.org/publications/analytical-articles/item/13664-azerbaijan-and-turkmenistan-agree-on-the-caspian.html>, дата обращения 10.05.2021.

Nifti E., Cohen J., 2021. Азербайджан и Туркмения делают большой шаг в Каспийском сотрудничестве // <https://www.caspianpolicy.org/azerbaijan-and-turkmenistan-take-a-big-step-in-caspian-collaboration/>, дата обращения 10.05.2021.

Shahbazov F., 2021. The Second Karabakh War and Caspian Energy // <https://casianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13668-the-second-karabakh-war-and-caspian-energy.html>, дата обращения 10.05.2020.

Американский проект «Большой Каспийский регион» // <http://casp-geo.ru/amerikanskij-proekt-bolshoj-kaspijskij-region/>, <http://casp-geo.ru/amerikanskij-proekt-bolshoj-kaspijskij-region-dopolneniya/>, <http://casp-geo.ru/amerikanskij-proekt-bolshoj-kaspijskij-region-dopolneniya-2/>, дата обращения 10.05.2021.

В Анкаре состоялась трёхсторонняя встреча руководителей внешнеполитических ведомств Туркмении, Азербайджана и Турции // <https://www.mfa.gov.tm/ru/news/2482>, дата обращения 10.05.2021.

В МИД Туркмении состоялись переговоры между представителями Баку и Ашхабада // <http://casp-geo.ru/v-mid-turkmenistana-sostoyalis-peregovory-mezhdu-predstavatelyami-baku-i-ashhabada/>, дата обращения 10.05.2021.

Взгляд на геополитику и геоэкономику Каспия из Государственного департамента США // <http://casp-geo.ru/vzglyad-na-geopolitiku-i-geoekonomiku-kaspiya-iz-gosudarstvennogo-departamenta-ssha/>, дата обращения 10.05.2021.

Встреча президентов Туркмении и Азербайджана // <https://www.mfa.gov.tm/ru/news/2449>, дата обращения 10.05.2021.

Компания «Лукойл» намерена участвовать в разработке туркмено-азербайджанского месторождения «Достлук» на Каспии // <https://oilgas.gov.tm/ru/posts/news/1665/kompaniya-lukoyl-namerena-uchastvovat-v-razrabotke-turkmeno-azerbaydzhanskogo-mestorozhdeniya-dostluk-na-kaspii>, дата обращения 10.05.2021.

Посол Туркмении рассказал о развитии сотрудничества между Баку и Ашхабадом на Каспии // <http://casp-geo.ru/posol-turkmenistana-rasskazal-o-razviii-sotrudnichestva-mezhdu-baku-i-ashhabadom-na-kaspii/>, дата обращения 10.05.2021.

Турецкие компании готовы к разработке нефтегазовых месторождений на Каспии // <https://m.az.sputniknews.ru/economy/20210310/426422001/chavushoglu-turkey-azerbaijan-kaspiy.html>, дата обращения 10.05.2021.

Vladislav V. KONDRATYEV,

Post-graduate student of the Department of Political Science and International Relations of the Astrakhan State University. Editor of the Information and Analytical portal «Caspian Bulletin» online publication (Astrakhan)

Address: 20a, Tatischev Str., Astrakhan, 414056, Russian Federation.

E-mail: kondratij@yandex.ru

SPIN-code: 6689-2384

ORCID: 0000-0001-8643-7577

AZERBAIJAN-TURKMENISTAN AGREEMENT ON THE DRUZHBA DISCOVERY AND ITS IMPACT ON THE GEOECONOMICS OF THE CASPIAN REGION

DOI: 10.48137/2687-0703_2021_14_2_96

Received: 15.05.2021.

For citation: *Kondratyev V. V., 2021. Azerbaijan-Turkmenistan Agreement on The Druzhba Field and Its Impact on The Geoeconomics Of the Caspian Sea. – Geoeconomics of Energetics. № 1 (13). P. 96–110. DOI: 10.48137/2687-0703_2021_14_2_96*

Keywords: Caspian region, Caspian states, Caspian geopolitics, Caspian geoeconomics, pipelines, extra-regional states, Druzhba discovery, oil, gas.

Abstract

On January 21, 2021, a Memorandum of Understanding was signed between the Government of Turkmenistan and the Government of the Republic of Azerbaijan on joint exploration and development of the hydrocarbon resources of the Dostlug (Druzhba) discovery in the Caspian Sea. This event caused a wide response, both in the political and expert circles of the Caspian countries, and among non-regional actors, which makes it necessary to assess the impact of the agreements on the geopolitics and geo-economics of the Caspian region. The author studies the history of relations between Baku and Ashgabat around the issue of ownership of the disputed Serdar field. The paper analyzes the assessments that were given to this event both inside and outside the Caspian region, and examines the approaches of Western countries, primarily the United States, whose companies have occupied leading roles in Caspian energy projects since the 1990s.

The study allowed us to conclude that both the parties to the agreement and the non-regional countries with geopolitical and geo-economic interests in the Caspian

Region perceived the termination of the border dispute between Baku and Ashgabat in the Caspian Sea basin as a necessary condition for preparing for the construction of the Trans-Caspian pipeline and connecting the market of Turkmen hydrocarbon products with Europe. At the same time, taking into account that the construction of new pipelines in the Caspian Sea depends on a significant number of factors, both economic and non-economic, the author highlights other areas of possible impact of the Turkmen-Azerbaijani Memorandum of Understanding on the geo-economic and geopolitics situation in the Caspian region. The article also suggests measures that will allow Russia to maintain its influence in the Caspian economic growth and regional cooperation under the current conditions.

References

Zhil'tsov S. S., Zonn I. S., 2016. The Caspian region: politics, economy, cooperation. M.: Aspect Press. 304 p. (In Russ.)

Pritchins S. A., 2018. Russia in the Caspian Sea: The Search for an optimal strategy. M.: Aspect Press. 201 p. (In Russ.)

Zhil'tsov S. S., 2020. Caspian States and their Energy Policy: Results and New Challenges // *Geoeconomics of Energetics*. № 4 (12). P. 25–39. DOI: 10.48137/2687-0703_2020_12_4_25. (In Russ.)

Gazal B., 2021. Significance and consequences of the new agreement between Turkmenistan and Azerbaijan in the Caspian basin // <http://casp-geo.ru/znachenie-i-posledstviya-novogo-soglasheniya-mezhdu-turkmenistanom-i-azerbajdzhanom-v-kaspijskom-bassejne/>, accessed 10.05.2020. (In Russ.)

Kondratiev V., 2021. Novruz Diplomacy – Joe Biden congratulates the heads of the Caspian republics // <http://casp-geo.ru/diplomatiya-novruza-dzho-bajden-pozdravil-glav-prikaspijskih-respublik/>, accessed 10.05.2021. (In Russ.)

Cutler R. M., 2021. Azerbaijan and Turkmenistan Agree on the Caspian Featured // <https://cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13664-azerbaijan-and-turkmenistan-agree-on-the-caspian.html>, accessed 10.05.2020. (In Eng.)

Nifti E., Cohen J. 2021. Azerbaijan and Turkmenistan Take a Big Step in Caspian Collaboration // <https://www.caspianpolicy.org/azerbaijan-and-turkmenistan-take-a-big-step-in-caspian-collaboration/>, accessed 10.05.2020. (In Eng.)

Shahbazov F., 2021. The Second Karabakh War and Caspian Energy // <https://cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13668-the-second-karabakh-war-and-caspian-energy.html>, accessed 10.05.2020. (In Eng.)

«Big Caspian Region» American project // [http://casp-geo.ru/amerikanskij-proekt-bolshoj-kaspijskij-region-dopolneniya/](http://casp-geo.ru/amerikanskij-proekt-bolshoj-kaspijskij-region/), <http://casp-geo.ru/amerikanskij-proekt-bolshoj-kaspijskij-region-dopolneniya-2/>, accessed 10.05.2021. (In Russ.)

A trilateral meeting of the foreign Ministers of Turkmenistan, Azerbaijan and Turkey was held in Ankara // <https://www.mfa.gov.tm/ru/news/2482>, accessed 10.05.2021. (In Russ.)

Negotiations between representatives of Baku and Ashgabat were held at the Ministry of Foreign Affairs of Turkmenistan // <http://casp-geo.ru/v-mid-turkmenistana-sostoyalis-peregovory-mezhdu-predstavitelyami-baku-i-ashhabada/>, accessed 10.05.2021. (In Russ.)

A look at the geopolitics and geo-economics of the Caspian Sea from the US State Department // <http://casp-geo.ru/vzglyad-na-geopolitiku-i-geoekonomiku-kaspiya-iz-gosudarstvennogo-departamenta-ssha/>, accessed 10.05.2021. (In Russ.)

Meeting of the Presidents of Turkmenistan and Azerbaijan // <https://www.mfa.gov.tm/ru/news/2449>, accessed 10.05.2021. (In Russ.)

Lukoil intends to participate in the development of the Turkmen-Azerbaijani Dostluk field in the Caspian Sea // <https://oilgas.gov.tm/ru/posts/news/1665/kompaniya-lukoil-namerena-uchastvovat-v-razrabotke-turkmeno-azerbaydzhanskogo-mestorozhdeniya-dostluk-na-kaspii>, accessed 10.05.2021. (In Russ.)

The Ambassador of Turkmenistan spoke about the development of cooperation between Baku and Ashgabat in the Caspian Sea // <http://casp-geo.ru/posol-turkmenistana-rasskazal-o-razvitii-sotrudnichestva-mezhdu-baku-i-ashhabadom-na-kaspii/>, accessed 10.05.2021. (In Russ.)

Turkish companies are ready to develop oil and gas fields in the Caspian Sea // <https://m.az.sputniknews.ru/economy/20210310/426422001/chavushoglu-turkey-azerbaijan-kaspiy.html>, accessed 10.05.2021. (In Russ.)

Андрей ГРОЗИН

СОСТОЯНИЕ, ПРОБЛЕМЫ И РИСКИ РАЗВИТИЯ ЭНЕРГОСЕКТОРА РЕСПУБЛИК ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

Часть 1: Казахстан

Дата поступления в редакцию: 20.05.2021.

Для цитирования: Грозин А. В., 2021. Состояние, проблемы и риски развития энергосектора республик Центральной Азии. Часть 1: Казахстан. – Геоэкономика энергетики. № 2 (14). С. 111–123. DOI: 10.48137/2687-0703_2021_14_2_111

В цикле статей* автор анализирует внутри- и внешнеполитические тенденции последнего времени, существенно влияющие на текущее состояние и перспективы дальнейшего развития топливно-энергетических секторов Казахстана, Узбекистана и Туркмении – государств Центральной Азии, обладающих значительными запасами углеводородного сырья. Данная статья посвящена текущей ситуации в ТЭК Республики Казахстан.

Разворачивающийся процесс обострения геополитической и геоэкономической конкуренции на мировой арене существенно повышает уровень рисков, актуализирует прежние и генерирует новые проблемы экономического развития центральноазиатской республики. Автор оценивает влияние этих процессов на перспективы внешнеполитических и внешнеэкономических стратегий развития и общерегиональную стабильность. Отдельно автор рассматривает и оценивает основные проблемы, существующие в ТЭК республики, указаны перспективные направления их возможного разрешения и смягчения.

ГРОЗИН Андрей Валентинович, кандидат исторических наук, заведующий отделом Средней Азии и Казахстана Института стран СНГ, старший научный сотрудник Института востоковедения Российской академии наук. Адрес: Российская Федерация, г. Химки, 141410, пр. Мельникова, д. 2/1. E-mail: andgrozin@yandex.ru. SPIN-код: 5621-8571.

Ключевые слова: Центральная Азия, Казахстан, Узбекистан, Туркмения, Россия, Китай, Турция, США, энергетика, газ, нефть, месторождения.

* Перспективы дальнейшего развития топливно-энергетических секторов Узбекистана и Туркмении будут освещены в следующей части исследования (*Прим. ред.*).

В условиях мировой геополитической турбулентности регион, сталкивающийся с многочисленными вызовами и угрозами экономической и социально-политической стабильности, оказывается в ситуации чрезмерной зависимости от глобальных игроков на мировом геоэкономическом поле. Следовательно, такой регион будет вынужден корректировать ранее сложившиеся модели экономического развития и внешнеполитического позиционирования.

Докризисная мировая энергетическая ситуация расширяла возможности социально-экономического развития республик Центральной Азии (ЦА). При этом возраставший спрос на энергоносители в странах Европейского союза, Южной и Юго-Восточной Азии давал надежду, что в ближайшие одно-два десятилетия будет сохраняться значительный рост объёмов иностранных инвестиций, добычи и транспортировки центральноазиатских нефти и газа на мировой рынок. Эти надежды, однако, не оправдались, что поставило страны региона, обладавшие значимыми энергетическими ресурсами, в сложное положение.

Существенное влияние на ситуацию с развитием топливно-энергетического сектора стран Центральной Азии оказывают и объективные геоэкономические параметры. Топливо-энергетический сектор – ключевая отрасль мировой экономики с большим рынком и темпами роста в смежных отраслях (нефтехимия и пр.). Три республики ЦА обладают конкурентными преимуществами лишь на базовом уровне: у них имеются существенные объёмы дешёвого сырья.

Нефтегазовое сырьё в Казахстане, например, остаётся примерно на 30 % дешевле, чем в России, и почти на 50 % дешевле, чем в ЕС [Мелибаев, 2019]. Основные препятствия для текущего развития ТЭК стран региона – сложная логистика доступа на основные рынки, необходимость значительных капиталовложений на фоне обострения борьбы за доступ к мировым инвестициям, сравнительно низкий уровень технологического развития и применения инноваций, недостаточный уровень компетенций в области сбыта и маркетинга и т. п.

Высокий уровень негативного влияния на перспективы развития «петростейтов»* Центральной Азии имеют и уже ясно обозначившие себя тенденции глобальной качественной перестройки энергетических рынков. Ввиду зелёной сделки** и целей по сокращению выбросов в атмосферу углерода весь новый газ, поступающий в Евросоюз, необходимо будет декарбонизировать (избавлять от CO_2). С каждым месяцем всё меньше вероятность

* Нефтяное государство (Прим. ред.).

** Принятая Брюсселем в 2019 г. стратегия на ближайшее тридцатилетие, нацеленная на формирование в Европейском союзе так называемого углеродно-нейтрального пространства и оказание всяческой поддержки проектам по развитию ВИЭ и прочей альтернативной энергетики.

того, что какие-либо европейские компании решатся поддерживать новые масштабные проекты добычи и поставки природного газа и жидких углеводородов (УВ), если их нельзя легко декарбонизировать.

Наверняка в недалёком будущем последуют и иные «экологически мотивированные» санкции против традиционных производителей УВ. Ряд экспертов указывает и на то, что спрос на газовое сырьё в ЕС должен стабилизироваться в течение текущего десятилетия, а затем, если Европа сумеет добиться успеха в планах по «климатической нейтральности», резко сократиться.

Евросоюз уже имеет некоторый избыток импортных мощностей, и его инструменты поддержки инфраструктурных проектов быстро меняются из-за всё той же «климатической нейтральности». Европейский инвестиционный банк уже объявил, что больше не будет поддерживать проекты, связанные с ископаемым топливом, а Еврокомиссия предлагает больше не поддерживать газовые проекты в рамках регламента *TEN-E*. Всё это означает отсутствие доступа к стабильному финансированию со стороны ЕС. В таких условиях и от частных энергетических компаний не следует ожидать высокого интереса к крупным проектам в топливно-энергетической сфере Центральной Азии.

Несмотря на озвучиваемые уже почти тридцать лет властями Республики Казахстан (РК) планы и разнообразные программы диверсификации и реиндустриализации экономики страны, основным локомотивом развития РК продолжает оставаться топливно-энергетический сектор, в первую очередь добыча и экспорт УВ на мировые рынки.

Республика остаётся классическим «петростейтом»: если в 1992 г. нефтедобыча составляла 25,8 млн т, то в 2018 г. объём добычи нефти и газового конденсата достиг рекордных 90,36 млн т. При этом около 60 % от полученного объёма УВ приходится на три крупнейших проекта – Тенгиз, Карачаганак и Кашаган, суммарная добыча на которых составила 53,9 млн т (104,7 % в сравнении с 2017 г.), в том числе на Тенгизе – 28,6 млн (103,3 % в сравнении с планом), Карачаганаке – 12,1 млн (100,8 %) и Кашагане – 13,2 млн (120 %) ¹.

Как представляется, малые успехи в постоянно декларируемом властями РК намерении «слезть с нефтяной иглы» объясняются нежеланием и невозможностью сделать данный шаг. Изначально, ещё с момента публикации в 1997 г. программной работы «Казахстан – 2030. Процветание, безопасность и улучшение благосостояния всех казахстанцев», первый президент Н. Назарбаев обозначил ключевым ресурсом для реализации всех программ развития Казахстана углеводородное сырьё, которое, по его мнению, явля-

¹ Бозумбаев пошутил о своей тяжеловесности и заявил о выполнении плана Минэнерго на 100 % // <https://news.myseldon.com/ru/news/index/201211726>, дата обращения 26.04.2021.

ется единственным средством получения необходимых инвестиций. Они, в свою очередь, станут драйвером развития смежных отраслей экономики, дадут толчок для развития всей казахстанской экономики [Назарбаев, 2012: 28].

Лидер нации указал: «Мы заключим долгосрочное партнёрство с главными международными нефтяными компаниями для привлечения лучших международных технологий, ноу-хау и крупного капитала, чтобы быстро и эффективно использовать наши запасы. <...> Наша стратегия по использованию топливных ресурсов направлена на привлечение интересов крупных стран мирового сообщества к Казахстану и его роли в качестве мирового поставщика топлива. В этом случае компании и страны, которые будут инвестировать средства в развитие нашего нефтегазового бизнеса, включают США, Россию, Китай, Японию, государства Западной Европы. Экономические интересы этих стран и компаний в экспорте наших ресурсов на регулярной и стабильной основе будут способствовать развитию независимого и процветающего Казахстана» [Назарбаев, 2012: 55–56].

Был сделан окончательный выбор в пользу форсированного роста добычи и продажи казахстанских энергоносителей на мировых рынках. Естественным стало то, что в результате большая часть месторождений нефти и иных природных ресурсов РК перешла в руки иностранных ТНК.

Данный выбор, как представляется, был оправдан для того времени: став самостоятельным, Казахстан мог предложить мировому рынку только продукцию своей добывающей промышленности. Однако даже такие приоритетные для РК отрасли производства имели низкую производительность, поскольку их промышленная база в массе оказывалась материально и морально устаревшей. Казахская нефть залегает на больших глубинах под солевыми слоями, в структурах со сложным геологическим строением. Жидкие УВ республики перенасыщены парафином и серой. Высокое содержание активного сероводорода в казахстанской нефти требует значительных затрат на транспортную инфраструктуру. Смолоасфальтеновые вещества и парафинированность большей части жидких УВ Казахстана требуют строительства очистительных установок, разбавления или нагрева и т. д.

Массированное и не слишком продуманное разгосударствление привело к значительным структурным перекосам в казахстанской экономике, продолжающим влиять на социально-экономическую сферу республики. Социальное самочувствие казахстанского общества в большей степени, чем у других государств региона, завязано на состоянии мировых нефтяных котировок. С ними же тесно связано состояние главной «подушки безопасности» страны – Национального фонда^{*}. Проблема в том, что, по мнению

^{*} Создан указом Н. Назарбаева в 2000 г. для аккумуляции доходов от экспорта энергоресурсов.

ряда казахстанских экономистов, дефицит государственного бюджета в РК становится постоянным, более того, бюджет находится на опасном уровне.

В 2020 г., согласно официальной статистике, его издержки были равны 16,7 трлн тенге, а доходы составили 14,5 трлн тенге, дефицит — 4% от ВВП. При этом трансферы из Национального фонда и средства от вывозных пошлин на нефть составляют около 50% от суммы всех поступлений, также сюда входят и дивиденды от государственных компаний.

«Катастрофический нефтяной дефицит бюджета раскрывает факт отсутствия 50% необходимых средств. Выходит, что каждый второй израсходованный тенге в прошлом году не был заработан, его взяли в Национальном фонде или позаимствовали. <...> Ранее все основные зарубежные инвестиции шли в нефтяную отрасль, сейчас же будет их резкое сокращение, так как инвесторы заканчивают реализацию прежних проектов, но в новых участвовать не хотят» [Алиев, 2021].

По мнению известного казахстанского экономиста П. Своика, «в отличие от России, у Казахстана положение достаточно драматическое: Национальный фонд ещё с 2013 г. переведён в расходный режим. В благополучном ещё по нефтяным ценам 2019 г. текущий счёт платёжного баланса принёс минус 7,2 млрд долл. А в 2020 г. за три квартала было минус 3,8 млрд долл., и четвёртый квартал наверняка усугубил положение. В наступившем 2021 г., по оценке Национального банка, нас ждёт минус 5,7 млрд долл., а в следующем — минус 6,5 млрд долл.». При этом он уверен, что дополнительная валюта пойдёт не на проекты развития. «Речь идёт об элементарном поддержании внутренней стабильности, пока ещё остаются запасы Нацфонда»², — отмечает эксперт.

Казахстан дальше других соседей по региону продвинулся в реализации либеральной экономической модели. В частной собственности находится более 70% казахстанских энергетических мощностей. Основными производителями УВ в республике являются иностранные компании [Годы, которые изменили... 2009: 82].

При этом экономическая динамика Казахстана позволила ему существенно опередить другие страны ЦА: на республику к 2019 г. приходилось более 60% регионального ВВП, хотя там проживает лишь около четверти населения постсоветской Азии.

Казахстан является безусловным региональным лидером в области вовлечённости в мировую систему торговли энергетическими ресурсами. В силу этого РК со своим сырьевым потенциалом расположена на стыке интересов США, России, ЕС и Китая. Каждый из мировых центров силы заинтересован в максимизации собственной выгоды от сотрудничества

² К спасению бюджета Казахстана подключился ОПЕК+ // <https://365info.kz/2021/01/k-spaseniuyu-byudzheta-kazahstana-podklyuchilsya-opek-svoik>, дата обращения 10.04.2021

с Нур-Султаном. Китаю нужен импорт нефти, газа и урана, России – чтобы казахские жидкие УВ не создавали чрезмерной конкуренции российскому сырью на рынке Евросоюза, США заинтересованы в сохранении доминирующих позиций американских ТНК в ключевых казахстанских энергетических проектах, а также, в перспективе, в установлении контроля за точками выхода каспийских энергоресурсов на мировые рынки.

Ситуация в Казахстане представляет особый интерес в силу того, что республика:

- пока остаётся экономическим лидером Центральной Азии;
- располагает крупнейшим в регионе сырьевым потенциалом и в максимальной степени включена в мировую систему торговли энергоресурсами;
- наряду с Узбекистаном является региональным центром, вовлечённым в область геополитических и геоэкономических стратегий и интересов различных акторов международной политики.

До периода обострения мировых политических процессов в начале второго десятилетия XXI в., на прежнем этапе развития международных отношений, Казахстану в той или иной степени удавалось удовлетворить каждую из сторон, извлекая из этого выгоду. Многовекторная внешняя политика и, откровенно говоря, «паразитирование» на противоречиях мировых и региональных держав демонстрировали преимущественно положительные результаты, а ошибки и провалы удавалось купировать дипломатической игрой, различными уступками или «заливать нефтедолларами». После серии мировых экономических и финансовых кризисов, а также падения цен на сырьевых рынках пространство для манёвра для РК начало сужаться. Этот процесс продолжается и, по оценкам ряда казахстанских независимых экспертов, приобретает в последние два – три года дополнительную динамику за счёт множества новых (пандемия *COVID-19*, начало транзита высшей власти и пр.), налагающихся на традиционные для Казахстана проблемы.

В течение всего 2020 г. наблюдались процессы общей разбалансированности управленческой и административной систем Казахстана. Продолжающийся и не имеющий чётких временных и организационных рамок процесс транзита власти снижает эффективность работы политической системы РК, дробит и дезорганизует элиты в центре и на местах, провоцируя их взаимную борьбу.

Традиционной для Казахстана проблемой остаётся слаборазвитость сектора переработки УВ внутри страны. Расширение мощностей нефтеперерабатывающей промышленности неоднократно на официальном уровне объявлялось в стране одной из основных задач для снижения сырьевой зависимости РК. Это позволило бы, перерабатывая УВ, увеличить выпуск продукции с высокой добавленной стоимостью, экспортировать готовую

продукцию, а не сырьё и сократить импорт, обеспечивая национальную промышленность собственным высокотехнологичным продуктом. Технологически развитый топливно-энергетический сектор, таким образом, позволил бы реализовать эффективную политику диверсификации казахстанской экономики.

Тем более что в регионе имеется опыт Узбекистана, который уже ввёл в строй мощности по производству полимерной продукции – Шуртанский газохимический комплекс (ГХК) и крупнейший в ЦА Устюртский ГХК (в состав комбината входят пять заводов – по разделению газа, производству этилена, полиэтилена, полипропилена и обеспечению энергоресурсами, проектная мощность ГХК по сырью составляет около 4,5 млрд куб. м, выпуск – до 3,5 млрд куб. м газа и 500 тыс. т химической продукции³). Нарращивание Узбекистаном мощностей по переработке УВ является отражением общемировых тенденций: Иран, несмотря на жёсткое санкционное давление, в 2000–2015 гг. нарастил мощности национальной нефтехимии в 7 раз, Катар – в 5 раз, государства Азиатско-Тихоокеанского региона (несмотря на отсутствие у ряда стран АТР собственной сырьевой базы УВ) – почти в три раза. В Казахстане же ничего подобного не происходит, крупных предприятий нефтехимии нет и полимерная отрасль отсутствует. Иллюстрацией сложившейся ситуации является реализация принятого ещё в 2005 г. решения о строительстве в Атырауской области первого в РК интегрированного ГХК на базе нефтяных попутных газов месторождений Тенгиз, Карачаганак и Кашаган. Суперпроект стоимостью 6,3 млрд долл., призванный обеспечить производство базовой нефтехимической продукции (500 тыс. т полиэтилена и 800 тыс. т полипропилена), как пишут эксперты, просто «завис» [Смирнов, 2019: 2].

С большим трудом после двух десятилетий различных обсуждений в Казахстане смогли решить проблему самообеспечения ГСМ, завершив (с привлечением инвестиций КНР) в 2018 г. реконструкцию трёх отечественных НПЗ. До этого от 30 до 45% топлива приходилось закупать у России. То есть, несмотря на небольшое население и значительные запасы УВ, а также многолетние попытки «возродить машиностроение» и множество разнообразных стратегий, казахстанская обрабатывающая промышленность стагнирует.

В конечном итоге данное положение логично, поскольку действующая налоговая система РК стимулирует в соответствии с изначально принятой властями стратегией не приток сырья в глубокую переработку, а его экспорт.

³ Путь к свету: как Узбекистану стать энергетическим лидером в Центральной Азии // <https://podrobno.uz/cat/economic/put-k-svetu-kak-uzbekistanu-stat-energeticheskim-liderom-v-centralnoy-azii/>, дата обращения 10.05.2021.

К весьма серьёзным проблемам в топливно-энергетической сфере на сегодняшний день можно отнести не только низкий коэффициент извлекаемости УВ (традиционная проблема постсоветских азиатских республик), но и острый дефицит профильных кадров (молодые специалисты, подготовленные в рамках различных программ («Болашак» и пр.), как правило, некомпетентны во многих отраслевых вопросах и ориентированы лишь на «эффективный менеджмент»). Если в Советском Союзе кадровая политика являлась одной из ключевых составляющих развития нефтегазовой отрасли, то в суверенном Казахстане профессиональных нефтяников в руководстве топливно-энергетического комплекса сейчас почти не осталось, а кадровая политика в «нефтянке» республики носит ярко выраженный кланово-семейный характер [Грозин, 2019]. Впрочем, ситуация превращения нефтегазовой сферы в герметичную зону монопольного влияния и контроля высшей элиты в не меньшей мере характерна и для Узбекистана с Туркменистаном.

Значимой тенденцией, отличающей ситуацию в казахстанском топливно-энергетическом секторе от аналогичной узбекской, является заметное изменение в балансе иностранных ТНК, работающих в сфере производства УВ. Китайским компаниям удалось в исторически короткий период времени изменить ситуацию безусловного доминирования западных энергетических корпораций, сложившуюся в течение первых лет суверенного существования Казахстана. В Узбекистане же наблюдается диверсификация иностранных ТНК при некотором доминировании российских энергетических гигантов (ПАО «Газпром» и ПАО «ЛУКОЙЛ»). Однако это положение российского бизнеса не настолько абсолютно, каковым казались позиции американцев и европейцев в РК в 90-е годы XX в.

Значительная обеспеченность китайского бизнеса финансовыми ресурсами и его деятельность в тесной координации с государственными структурами позволили китайским компаниям менее чем за десятилетие довести свою долю в Казахстане с нулевой отметки до более чем четверти всей казахстанской добычи жидких УВ.

Только в ходе визита председателя КНР Си Цзиньпина осенью 2013 г. по четырём странам ЦА было подписано контрактов (меморандумов) на общую сумму более 60 млрд долл. В Казахстане состоялась сделка на сумму 5 млрд долл. [Алымбеков, 2019]. Этот контракт стал одним из наиболее серьёзных успехов экономической политики Пекина: благодаря покупке *China National Petroleum Corporation (CNPC)* у национальной компании «КазМунайГаз» (КМГ) 8,33% месторождения Кашаган, чьи геологические запасы жидких УВ оценивают в более чем 4,8 млрд т [Кондратьев, 2020], КНР удалось занять значительные позиции в энергетических проектах Каспийского региона – не только в Туркмении, но и в Казахстане.

Ещё в 2014 г. ряд казахстанских СМИ озвучили информацию о том, что доля компаний КНР в казахстанской нефтяной отрасли в 2013 г. пре-

высит 40 %. Согласно же официальным данным того периода, доля НК «КазМунайГаз» как мажоритарного акционера в АО «Разведка Добыча КМГ» оставалась неизменной и составляла 57,9 %, а доля *China Investment Corporation* не превышала 11 %. Хотя критики отмечали, что имелись ещё и непоименованные миноритарные инвесторы АО «РД КМГ», чья доля акций (31 %) находилась в свободном обращении и теоретически могла принадлежать и китайским ТНК. Поэтому критики партнёрства Нур-Султана и Пекина не доверяют официальным оценкам. Например, известный в РК национал-патриот Расул Жумалы, повторяя распространённые в социальных сетях мнения о рисках, связанных с усилением влияния китайского бизнеса в энергетическом секторе РК до 40 %, намекает на коррупционную составляющую, имеющую якобы место в переговорах с КНР по базовым контрактам [Алимов, 2014].

В то же время ведущий до недавнего времени казахстанский синолог, профессор Константин Сыроежкин предлагал обратить внимание и на других иностранных инвесторов в энергетический сектор Казахстана. «Активное наращивание присутствия началось в 2003 г., и за эти 10 лет с 4 процентов до 24, так скажем, выросла чистая добыча для Китая нефти, по газу где-то с 3 процентов до 13 – то есть за 10 лет существенный прирост. Но есть несколько «но». <...> Почему-то ни у кого не вызывает страхов, насколько велико американское присутствие. Две компании в нефтянке – это чистые 40 процентов, а в газе – 65, и никто не говорит об американской экспансии»⁴, – отмечал Сыроежкин.

При этом, по оценке казахстанского сиолога, контракты на недропользование, заключённые с компаниями КНР, на порядок лучше, чем аналогичные с западными ТНК. В отличие от западного бизнеса, работающего на условиях до настоящего времени нигде не опубликованных СРП, компании Китая работают в соответствии с налоговым законодательством Казахстана. Отличается от принятой иными инвесторами в РК и практика создания на базе предприятий, покупаемых китайскими ТНК в республике, казахстанско-китайских СП. Данный формат при его эффективном использовании, безусловно, выгоден для экономики и социальной сферы Казахстана.

В целом ключевой проблемой развития республики всё большее количество казахстанских экспертов называют «предел» прежней экономической стратегии, её исчерпанность. Как пишет российский эксперт Сергей Смирнов, «валютно-сырьевой поток оставил в Казахстане помпезную Астану (ныне Нур-Султан), массу торгово-развлекательных центров и крайне

⁴ Мифы и реальность китайского «присутствия» в Казахстане // <https://stanradar.com/news/full/6082-mify-i-realnost-kitajskogo-prisutstvija-v-kazahstane.html>, дата обращения 27.04.2021.

мало высокотехнологичных производств. Недофинансирование секторов экономики, не вовлечённых в добычу и продажу энергоносителей, привело к тому, что экспорт продукции высоких переделов (обеспечивая существенно более высокий, чем нынешний, уровень жизни населения) практически отсутствует. Сегодня три четверти выручки от продажи сырья тратится на закупку иностранных промышленных и продовольственных товаров» [Смирнов, 2020].

Даже в случае стабильного и долгосрочного повышения мировых цен на УВ для Казахстана увеличение валютной выручки при сохранении существующей базовой модели развития, основанной на вывозе сырья, не станет спасением. Бюджетный дефицит будет расти, и его всё сложнее будет постоянно компенсировать трансферами из сокращающегося Национального фонда или за счёт внешних заимствований. Единственной реальной альтернативой видится активизация экономического развития РК через развитие значимых индустриальных проектов в рамках Евразийского экономического союза. Без развитой национальной промышленности и производственной кооперации стране будет сложно противостоять текущей социально-экономической деградации и глобальным геополитическим и геоэкономическим вызовам*.

* Общие выводы о рисках для развития топливно-энергетических секторов экономик Казахстана, Узбекистана и Туркмении будут отражены в следующей части исследования (Прим. ред.).

Список литературы

Годы, которые изменили Центральную Азию, 2009 / Под ред. И. Д. Звягельской; Центр стратегических и политических исследований Института востоковедения РАН. М. 332 с.

Назарбаев Н., 2012. Казахстан-2030: Процветание, безопасность и улучшение благосостояния всех казахстанцев: Послание Президента Республики Казахстан народу Казахстана (10 октября 1997 г.) // Стратегия независимости. Алматы: ИД «Жибек жолы», 324 с.

Грозин А. В., 2019. История и современное состояние внутриэлитной сферы и ТЭК Казахстана // Геоэкономика энергетики. № 2 (6). С. 146–163.

Алиев Н., 2021. Затыкание дыр средствами из Нацфонда не спасёт казахстанский бюджет // <https://ehonews.kz/zatykanie-dyr-sredstvami-iz-natsfonda-nespaset-kazahstanskij-byudzheth/>, дата обращения 15.05.2021.

Алимов М., 2014. Убить дракона... в себе // <https://camonitor.kz/13545-ubit-drakona-v-sebe.html>, дата обращения 15.05.2021.

Алымбеков М., 2019. Кыргызстан и Великий шёлковый путь: сочетаемость концепций // <http://old.kabar.kg/kabar/full/83451>, дата обращения 29.10.2019.

Кондратьев В., 2020. Как Китай укрепляется на Каспии // <http://vzglyad.az/news/103101>, дата обращения 15.05.2021.

Мелибаев Н., 2019. Регион оптом. Что мешает странам Центральной Азии привлекать иностранные инвестиции // <https://fergana.media/articles/105958>, дата обращения 15.05.2021.

Смирнов С., 2019. Казахстан: разрыв в развитии регионов, увы, продолжает расти // <https://www.ritmeurasia.org/news-2019-08-06-kazahstan-razryv-v-razvitii-regionov-uvy-prodolzhaet-rasti-44182>, дата обращения 15.05.2021.

Смирнов С., 2020. Казахстан снижает экспорт газа в Китай // <https://www.ritmeurasia.org/news-2020-05-28-kazahstan-snizhaet-eksport-gaza-v-kitaj-49224>, дата обращения 15.05.2021.

Бозумбаев пошутил о своей тяжеловесности и заявил о выполнении плана Минэнерго на 100% // <https://news.myseldon.com/ru/news/index/201211726>, дата обращения 26.04.2021.

К спасению бюджета Казахстана подключился ОПЕК+ // <https://365info.kz/2021/01/k-spaseniyu-byudzheta-kazahstana-podklyuchilsya-opek-svoik>, дата обращения 10.04.2021.

Мифы и реальность китайского «присутствия» в Казахстане // <https://stanradar.com/news/full/6082-mify-i-realnost-kitajskogo-prisutstvija-v-kazahstane.html>, дата обращения 27.04.2021.

Путь к свету: как Узбекистану стать энергетическим лидером в Центральной Азии // <https://podrobno.uz/cat/economic/put-k-svetu-kak-uzbekistanu-stat-energeticheskim-liderom-v-tsentralnoy-azii/>, дата обращения 10.05.2021.

Andrey V. GROZIN,

Candidate of Historical Sciences, head of Department of Central Asia and Kazakhstan of Institute of the CIS countries, senior researcher, Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Sciences

Address: 2/1 Melnikov Ave., Khimki, Moscow region, 141410, Russian Federation.

E-mail: andgrozin@yandex.ru

SPIN-code: 5621-8571

STATE, PROBLEMS AND RISKS OF THE ENERGY SECTOR DEVELOPMENT IN THE CENTRAL ASIAN REPUBLICS Part 1: Kazakhstan

DOI: 10.48137/2687-0703_2021_14_2_111

Received: 20.05.2021.

For citation: *Grozin A. V., 2021. State, Problems and Risks of the Energy Sector Development in the Central Asian Republics. Part 1: Kazakhstan. – Geoeconomics of Energetics. № 2 (14). P. 111–123. DOI: 10.48137/2687-0703_2021_14_2_111*

Keywords: Central Asia, Kazakhstan, Uzbekistan, Turkmenistan, Russia, China, Turkey, USA, energy, gas, oil, fields.

Abstract

In the series of articles, the author analyzes recent domestic and foreign policy trends that significantly affect the current state and prospects for further development of the fuel and energy sectors of Kazakhstan, Uzbekistan and Turkmenistan – the Central Asian states with significant reserves of hydrocarbon raw materials. This article is devoted to the current situation in the fuel and energy sector of the Republic of Kazakhstan.

The unfolding process of aggravation of geopolitical and geo-economic competition on the world stage significantly increases the level of risks, actualizes the previous and generates new problems of economic development of the Central Asian republic. The author assesses the impact of these processes on the prospects of foreign policy and foreign economic development strategies and regional stability. Separately, the author considers and evaluates the main problems existing in the fuel and energy complex of the republic, and indicates promising areas for their possible resolution and mitigation.

In the context of global geopolitical turbulence, the region, which faces numerous challenges and threats to economic and socio-political stability, finds itself in a situation of excessive dependence on global players in the global geo-economic field. Consequently, such a region will have to adjust the previously established models of economic development and foreign policy positioning.

References

The Years that Changed Central Asia, 2009 / Ed. I. D. Zvyagelskaya; Center for Strategic and Political Studies of the Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Sciences. M. 332 p. (In Russ.)

Nazarbayev N., 2012. Kazakhstan-2030: Prosperity, security and improving the well-being of all Kazakhstanis: Address of the President of the Republic of Kazakhstan to the people of Kazakhstan (October 10, 1997) // Independence strategy. Almaty: Zhibek Zholy Publishing House. 324 p. (In Russ.)

Grozin A. V., 2019. History and current state of the intra-elite sphere and fuel and energy complex of Kazakhstan // Geoeconomics of Energetics. № 2 (6). P. 146–163. (In Russ.)

Aliev N., 2021. Plugging holes with funds from the National Fund will not save the Kazakh budget // <https://ehonews.kz/zatykanie-dyr-sredstvami-iz-natsfonda-nepaset-kazahstanskij-byudzheta/>, accessed 15.05.2021. (In Russ.)

Alimov M., 2014. Kill the dragon... in itself // <https://camonitor.kz/13545-ubit-drakona-v-sebe.html>, accessed 15.05.2021. (In Russ.)

Alymbekov M., 2019. Kyrgyzstan and the Great Silk Road: compatibility of concepts // <http://old.kabar.kg/kabar/full/83451>, accessed 29.10.2019. (In Russ.)

Kondratev V., 2020. How China is strengthening in the Caspian Sea // <http://vzglyad.az/news/103101>, accessed 15.05.2021. (In Russ.)

Melibaev N., 2019. Region wholesale. What prevents Central Asian countries from attracting foreign investment // <https://fergana.media/articles/105958>, accessed 15.05.2021. (In Russ.)

Smirnov S., 2019 Kazakhstan: the gap in the development of regions, alas, continues to grow // <https://www.ritmeurasia.org/news-2019-08-06-kazahstan-razryv-v-razviii-regionov-uvy-prodolzhaet-rasti-44182>, accessed 15.05.2021. (In Russ.)

Smirnov S., 2020. Kazakhstan reduces gas exports to China // <https://www.ritmeurasia.org/news-2020-05-28-kazahstan-snizhaet-eksport-gaza-v-kitaj-49224>, accessed 15.05.2021. (In Russ.)

Bozumbayev joked about his heaviness and announced the implementation of the plan of the Ministry of Energy for 100 % // <https://news.myseldon.com/ru/news/index/201211726>, accessed 26.04.2021. (In Russ.)

OPEC + joined the rescue of the budget of Kazakhstan // <https://365info.kz/2021/01/k-spaseniye-byudzheta-kazahstana-podklyuchilsya-opek-svoik>, accessed 10.04.2021. (In Russ.)

Myths and reality of the Chinese «presence» in Kazakhstan // <https://stanradar.com/news/full/6082-mify-i-realnost-kitajskogo-prisutstvija-v-kazahstane.html>, accessed 27.04.2021. (In Russ.)

The Path to Light: how Uzbekistan can become an energy leader in Central Asia // <https://podrobno.uz/cat/economic/put-k-svetu-kak-uzbekistanu-stat-energeticheskim-liderom-v-tsentralnoy-azii/>, accessed 10.05.2021. (In Russ.)

Александр МАРКАРОВ
Vаге ДАВТЯН

ИНТЕГРАЦИЯ АРМЕНИИ В ОБЩИЙ ЭЛЕКТРОЭНЕРГЕТИЧЕСКИЙ РЫНОК ЕАЭС: РИСКИ И ВОЗМОЖНОСТИ

Дата поступления в редакцию: 11.05.2021.

Для цитирования: *Маркаров А. А., Давтян В. С., 2021. Интеграция Армении в общий электроэнергетический рынок ЕАЭС: риски и возможности. – Геоэкономика энергетики. № 2 (14). С. 124–138. DOI: 10.48137/2687-0703_2021_14_2_124*

Рассмотрены основные проблемы формирования общего рынка электроэнергии ЕАЭС. Дана характеристика основным мероприятиям, нацеленным на обеспечение электроэнергетической интеграции. Посредством анализа основных показателей электроэнергетической отрасли стран – членов ЕАЭС определены специфические сильные и слабые стороны национальных рынков электроэнергии. Установлено, что в ЕАЭС наблюдается профицит электроэнергии. При этом показано, что установленная генерирующая мощность ЕАЭС имеет потенциал для увеличения объемов генерации электроэнергии. Выявлено, что электроэнергетика ЕАЭС в состоянии обеспечить возрастающие потребности государств-членов с выработкой долгосрочных экспортных стратегий, что будет способствовать стабилизации цен на электроэнергию на внутренних рынках стран-членов. Установлено, что строительство электроэнергетического коридора Север – Юг предоставит Армении возможность выхода на электроэнергетические рынки ЕАЭС с преодолением имеющейся инфраструктурной оторванности. Рассмотрены риски и издержки либерализации.

МАРКАРОВ Александр Александрович, доктор политических наук, профессор Ереванского государственного университета, директор Ереванского филиала Института стран СНГ. **E-mail:** amarkarov@ysu.am. **Адрес:** Республика Армения, г. Ереван, 0025, ул. Алека Манукяна, д. 1. **SPIN-код:** 9302-0149

ДАВТЯН Ваге Самвелович, доктор политических наук, доцент Российско-Армянского университета, президент НКО «Институт энергетической безопасности». **E-mail:** vahedavtyan@yandex.ru. **Адрес:** Республика Армения, г. Ереван, 0051, ул. Овсепя Эмина, д. 123. **SPIN-код:** 7094-6199

Ключевые слова: ЕАЭС, Армения, общий рынок, электроэнергетика, либерализация, безопасность.

зации как важного предусловия формирования общего рынка электроэнергии ЕАЭС. Показано, что главным препятствием на пути формирования общего рынка является отсутствие у стран-членов единого видения либерализации национальных рынков. Рассмотрены риски либерализации электроэнергетического рынка Армении с учётом экспортных возможностей армянской энергосистемы.

Введение

Согласно данным Евразийской экономической комиссии (ЕЭК), ЕАЭС занимает первое место в мире по запасам природного газа (20,7% от мировой доли), первое место по запасам нефти, включая газовый конденсат (14,6% от мировой доли), третье место в мире по производству электроэнергии (9% от мировой доли) и четвёртое место в мире по запасам угля (5,9% от мировой доли) [Евразийская экономическая интеграция, 2014]. Такие позиции на мировом энергетическом рынке необходимо рассматривать в качестве важного предусловия для формирования и проведения единой энергетической политики. В свою очередь, под единой энергетической политикой следует понимать формирование общего электроэнергетического рынка, создание общих рынков энергоресурсов, разработку балансов энергоресурсов и пр.

Одной из главных составляющих Договора о Евразийском экономическом союзе является раздел XX «Энергетика», в котором констатируется, что формирование общих рынков энергоресурсов позволит устранить барьеры во взаимной торговле ими, содействовать созданию равных условий для хозяйствующих субъектов государств-членов и увеличить объёмы взаимовыгодных поставок этих ресурсов. Раздел «Энергетика» включает статьи, регулирующие такие вопросы, как взаимодействие государств-членов в сфере энергетики, формирование индикативного баланса газа, нефти и нефтепродуктов, создание общих рынков природного газа, электроэнергии, нефти и нефтепродуктов ЕАЭС, обеспечение доступа к услугам субъектов естественных монополий в электроэнергетической сфере и проч. [Договор о ЕАЭС, 2014].

Среди основных принципов формирования общего рынка следует выделить рыночное ценообразование, развитие конкуренции, устранение технических и административных препятствий энергетической интеграции, развитие транспортных инфраструктур общего рынка, создание благоприятных условий для привлечения инвестиций, гармонизацию национальных норм и правил функционирования энергетических систем.

Формирование общих рынков газа, электроэнергии, нефти и нефтепродуктов, а также единого транспортного пространства ЕАЭС может создать интеграционные возможности также для Армении. В частности, интеграция Армении в общие рынки может способствовать понижению цен на природ-

ный газ в республике, что должно отразиться на себестоимости и, следовательно, конкурентоспособности производимой в Армении электроэнергии. При этом Армения в состоянии перерабатывать дополнительные объёмы природного газа и поставлять электроэнергию по электроэнергетическому коридору Север – Юг (Иран – Армения – Грузия – Россия) на российский рынок и дальше посредством своповой модели в Казахстан и Кыргызстан. При успешной реализации интеграционного процесса можно ожидать, что освоение евразийских энергетических рынков может смягчить издержки Армении от пребывания в энерготранспортной блокаде.

Электроэнергетическая интеграция

Электроэнергетические системы государств – членов ЕАЭС являются важной отраслью интеграции, сформированной во времена СССР, с распадом которого электроэнергетический сектор оказался в кризисной ситуации. При наличии связывающих бывшие советские республики высоковольтных линий электропередач наличие ряда геополитических противоречий не позволяло в необходимой степени использовать унаследованный от СССР инфраструктурный потенциал.

Сегодня страны – члены ЕАЭС располагают диверсифицированной системой линий электропередачи (табл. 1).

Таблица 1

Данные о протяжённости линий электропередачи (220 кВт и выше) стран – членов ЕАЭС (тыс. км)

Показатель	Армения	Белоруссия	Казахстан	Киргизия	Россия	ЕАЭС
ЛЭП	1,44	7,0	24,5	2,3	130,0	165,24

Источник: Энергетическая статистика государств – членов ЕАЭС.

В задачи общего электроэнергетического рынка входит выстраивание отношений между продавцами и покупателями из разных стран – членов ЕАЭС. При этом в союзе наблюдается профицит электроэнергии. Согласно данным за 2018 г., при суммарном потреблении порядка 1237 млрд кВт·ч электроэнергии её совокупное производство странами «пятерки» составило более 1260 млрд кВт·ч (из которых 86,6 % выработано в Российской Федерации и 8,5 % – в Республике Казахстан).

Вместе с тем установленная генерирующая мощность ЕАЭС (290 ГВт) имеет потенциал для увеличения объёмов генерации электроэнергии. Представленные данные свидетельствуют о том, что электроэнергетика ЕАЭС в состоянии обеспечить возрастающие потребности государств-членов с выработкой долгосрочных экспортных стратегий, что будет способство-

Таблица 2

Показатели электроэнергетической отрасли ЕАЭС

Показатель, 2016 г.	Армения	Белоруссия	Казахстан	Киргизия	Россия	ЕАЭС
Установленная мощность, ГВт	3,3	9,8	22,0	3,6	244,1	282,8
Выработка, млрд кВт·ч	7,31	33,31	94,0	12,84	1071,64	1219,10
Потребление, млрд кВт·ч	6,36	36,33	92,3	12,97	1054,32	1202,28
Экспорт, млрд кВт·ч	1,22	0,16	3,10	0,20	20,48	25,16
Импорт, млрд кВт·ч	0,27	3,18	1,40	0,33	3,16	8,34

Источник: [5 лет Евразийскому экономическому союзу, 2019]

вать стабилизации цен на электроэнергию на внутренних рынках стран-членов.

Обратимся к базовым показателям электроэнергетической отрасли ЕАЭС (табл. 2).

Общий электроэнергетический рынок государств-членов является системой отношений между субъектами внутренних рынков государств-членов, связанной с торговлей электроэнергией и сопутствующими услугами. Данная система действует на основании общих правил и принципов, наиболее важными из которых являются сотрудничество на основе равноправия и взаимной выгоды, соблюдение баланса экономических интересов производителей и потребителей электроэнергии, гармонизация законодательств государств-членов в сфере электроэнергетики, беспрепятственный доступ к услугам субъектов естественных монополий и т. д. [ЕЭК: энергетика, 2016].

Согласно ЕЭК, «эффект от функционирования общего электроэнергетического рынка ЕАЭС вследствие развития рыночных механизмов и конкуренции выразится в увеличении объемов торговли электроэнергией, повышении прозрачности ценообразования, росте эффективности использования генерирующих и передающих мощностей, снижении энергоёмкости ВВП, повышении энергетической безопасности государств – членов союза. Кумулятивный эффект будет состоять в расширении сотрудничества наших стран в смежных сферах, а именно – в строительстве и эксплуатации инфраструктурных объектов электроэнергетического комплекса, энергетическом машиностроении и инновационной деятельности» [ЕЭК: энергетика, 2016].

В настоящее время ЕЭК проводит последовательную работу по формированию общего электроэнергетического рынка, предполагающего обеспечение доступа к взаимной торговле электроэнергией всем оптовым продавцам и покупателям. Это позволит электростанциям увеличить рынок сбыта, а крупным потребителям — приобретать электроэнергию по более низкой цене у партнёров по ЕАЭС. Помимо торговли по двусторонним контрактам планируется организовать централизованную биржевую торговлю электроэнергией на имеющихся площадках в России и Казахстане.

Для запуска общего рынка электроэнергии необходимо поэтапное формирование нормативной базы, концепции и программы, а также заключение международного договора в рамках союза, вступившего в силу в 2019 г. [5 лет Евразийскому экономическому союзу, 2019].

29 мая 2019 г. в Нур-Султане главы стран ЕАЭС подписали международный договор о формировании общего электроэнергетического рынка¹. Договор включает протокол об общем электроэнергетическом рынке ЕАЭС, который определяет правовые основы формирования, а также дальнейшего функционирования общего электроэнергетического рынка. Договором определены способы торговли, установлены требования к обеспечению межгосударственной передачи электроэнергии и доступа к услугам субъектов естественных монополий на общем электроэнергетическом рынке ЕАЭС [5 лет Евразийскому экономическому союзу, 2019]. Протокол об общем электроэнергетическом рынке определяет основные этапы его развития в период до создания общего рынка газа (с 1 января 2025 г.), а также после его запуска².

Для полноценного функционирования общего электроэнергетического рынка странам — членам ЕАЭС необходимо подготовить и утвердить пакет документов. Речь, в частности, идёт о четырёх правилах функционирования общего электроэнергетического рынка, регулирующих такие вопросы, как торговля электроэнергией, её межгосударственная передача, распределение пропускной способности межгосударственных ЛЭП, а также обмен информацией на общем рынке.

По оценкам ЕЭК, лишь после пакетного вступления в силу данных правил общий электроэнергетический рынок ЕАЭС сможет полноценно функционировать. Вместе с тем очевидно, что с учётом большой доли электростанций, работающих на природном газе, в структуре генерации стран — членов союза общий электроэнергетический рынок может быть запущен лишь после формирования общего рынка газа.

¹ Главы государств ЕАЭС подписали договор о создании общего электроэнергетического рынка // <https://www.ritmeurasia.org/news-2019-05-30-glavy-gosudarstv-eaes-podpisali-dogovor-o-sozdanii-obshego-elektroenergeticheskogo-rynka-42944>, дата обращения 28.05.2021.

² Там же.

Таблица 3

Взаимная торговля электроэнергией между странами – членами ЕАЭС

Экспорт/импорт, млрд кВт·ч	Армения	Белоруссия	Казахстан	Киргизия	Россия	ЕАЭС
Армения	–	–	–	–	–	0
Белоруссия	–	–	–	–	3,18	3,18
Казахстан	–	–	–	0,2	1,13	1,33
Киргизия	–	–	0,33	–	–	0,33
Россия	–	–	2,77	–	–	2,77
ВСЕГО	0	0	3,1	0,2	4,31	7,61

Источник: [Энергетическая статистика государств – членов ЕАЭС]

Здесь, впрочем, имеются фундаментальные проблемы, основные из которых сводятся к ценообразованию и тарифному регулированию. Как заявил президент России В. В. Путин на онлайн-саммите лидеров ЕАЭС 19 мая 2020 г., Ереван и Минск не принимают предложенную общую формулу стран ЕАЭС к формированию цен на газ, настаивая на создании единых тарифов газа. По мнению российского лидера, единый тариф может быть реализован на едином рынке с единым бюджетом, единой системой налогообложения.

«Столь глубокий уровень интеграции в ЕврАзЭС пока ещё не достигнут. Мы об этом с вами очень хорошо знаем. А пока цены должны формироваться на основе рыночной конъюнктуры, учитывать затраты, инвестиции поставщиков, а также обеспечивать обоснованную норму прибыли на вложенный в добычу капитал», – заявил В. В. Путин³.

В данном контексте важно подчеркнуть, что из стран – членов союза лишь Россия и Казахстан располагают добычей природного газа, следовательно, себестоимость произведённой электроэнергии у них будет значительно ниже, чем, например, в Беларуси, где более 90 % генерации осуществляется на тепловых электростанциях, или в Армении с показателем 40 %. Следовательно, как белорусская, так и армянская электрогенерация будут неконкурентоспособными, в том числе исходя из цен на природный газ.

Обращаясь к показателям взаимной торговли электроэнергией между странами – членами ЕАЭС, следует отметить практическое отсутствие Армении в этом процессе (табл. 3).

Строительство электроэнергетического коридора Север – Юг предоставит Армении возможность выхода на российский рынок электроэнергии.

³ Ереван и Минск не принимают формулу цен на газ ЕАЭС – Путин // <https://ru.armeniasputnik.am/russia/20200519/23098675/Putin-obyasnil-chego-ne-khvataet-dlya-edinykh-tsen-na-gaz-v-EAES.html>, дата обращения 28.05.2021.

В целом прорыв энергетической блокады посредством евразийской интеграции является ключевым вызовом для армянской экономики. В связи с этим необходима нацеленность не только на строительство новых инфраструктур, но также на формирование и апробацию рыночных механизмов с целью понижения себестоимости производимой в республике электроэнергии.

Издержки и риски либерализации

Главным препятствием на пути формирования общего энергорынка ЕАЭС является отсутствие у стран-членов единого видения либерализации национальных рынков — важного условия для воплощения в жизнь интеграционного проекта. Один из наиболее важных вопросов, возникающих при осуществлении политики либерализации энергетического рынка, заключается в том, насколько радикально необходимо подходить к разделению генерации от передачи и распределения электроэнергии.

В России реформы электроэнергетического рынка уже осуществлены, хоть и не привели к ощутимым результатам и традиционно находятся в фокусе критики российских экспертов-энергетиков.

В Казахстане проводится политика выборочной либерализации, что также формирует препятствия на пути к общему рынку.

В Киргизии либерализация также осуществлена в целом формально: активы распределены, однако их большая часть продолжает оставаться в собственности государства.

В Армении процесс либерализации также запущен, однако сопряжён с серьёзными проблемами, связанными преимущественно с большим кредитным бременем, накопленным в системе (по имеющимся оценкам, это бремя доходит до 1 млрд долл., не позволяя проводить в Армении социально ориентированную тарифную политику).

Что касается Белоруссии, то здесь реформы пока не начаты. Связано это, вероятно, с планируемым запуском БелАЭС, которая в корне должна изменить структуру электроэнергетического рынка республики. В экспертных кругах принято считать, что общий рынок будет запущен с учётом особой позиции Минска, однако в конечном счёте эта позиция сводится к тому, что до запуска общего рынка газа в 2025 г. о едином электроэнергетическом пространстве говорить преждевременно, что, на наш взгляд, является объективным подходом, который вписывается также в энергетические интересы Армении.

Сегодня электроэнергетический рынок Армении функционирует по модели «единственный покупатель — продавец», которая была внедрена в 2004 г. Согласно этой модели, право приобретения электроэнергии у производителей и её продажи потребителям на оптовом рынке сохраняется за лицом, располагающим лицензией на распределение.

В 2017 г. правительство Армении утвердило программу либерализации армянского рынка электроэнергии, что было продиктовано также перспективами подключения к общим энергетическим рынкам Евразийского экономического союза [Программа либерализации рынка электроэнергии РА... 2017]. 7 февраля 2018 г. Национальное собрание Армении внесло поправки в закон «Об энергетике». Поправками предусмотрено либерализовать электроэнергетический рынок республики [Грдзелян, 2017].

Целью программы является повышение эффективности внутреннего рынка и стимулирование экспорта. Программой предусмотрено создание механизмов для экспорта всего объёма на востребованной на внутреннем рынке электроэнергии при условии синхронизации правил межгосударственной торговли с соседними странами.

Ожидается, что это может привести к формированию конкурентной среды на внутреннем рынке, что преимущественно может быть достигнуто путём формирования института электроэнергетических трейдеров. Последние будут приобретать у производителей электроэнергию и продавать её потребителям, выплачивая ЗАО «Электрические сети Армении» (ЭСА) маржу за распределительные услуги. При этом в сфере распределения монополия ЭСА будет сохранена. Предполагается, что это не приведёт к росту внутренних тарифов, так как компания фактически освободится от затрат на поставки. Затраты на распределение будут осуществляться ЭСА, при этом себестоимость за поставки будет покрываться самими трейдерами.

Программой предусмотрено создание оператора рынка, который будет выступать основным институтом, ответственным за торговлю электроэнергией. В рамках новой модели планируется формирование электронной биржи. На бирже квалифицированный потребитель сможет приобретать электроэнергию на нерегулируемом рынке по свободной цене, в том случае если будет нуждаться в объёмах, которые превышают ранее спрогнозированные [О внесении поправок и дополнений к Закону РА «Об энергетике», 2018].

Постулируется, что либерализация рынка позволит проводить в стране социально ориентированную тарифную политику путём внедрения ночных и дневных тарифов. В целях установления новых тарифов будет также рассматриваться сезонное, пиковое или ночное загруженное время.

Сегодня программа либерализации электроэнергетического рынка Армении осуществляется при содействии Агентства международного развития США (USAID), на финансовые ресурсы которого разработано программное обеспечение, позволяющее всем участникам рынка получать информацию о своих правах и обязанностях. Согласно официальным заявлениям, «отныне не будет ситуаций, при которых компании, работавшие с убытком, будут перекладывать разницу на конечный тариф для потребителей» [Аванесов, 2019]. В соответствии с программой новая модель внутреннего электроэнергетического рынка будет задействована в феврале 2021 г.

Что касается либерализации рынка экспорта, то имеющиеся здесь проблемы имеют преимущественно инфраструктурный характер. В частности, при поставках электроэнергии из Грузии Армения должна отключить электроснабжение на «островке» своей территории, расположенном в областях Тавуш или Лори, ввиду того что у сторон сегодня нет возможности работать в параллельном режиме. В свою очередь, параллельный режим может быть задействован в 2023–2024 гг., когда завершится строительство линий электропередачи Иран – Армения и Армения – Грузия [Аванесов, 2020] (в рамках программы строительства международного электроэнергетического коридора Север – Юг).

Отметим, что, согласно решению правительства Армении от 6 февраля 2019 г., государственное ЗАО «Энергоимпекс» – компания, за которой было закреплено право закупать электроэнергию у производителей, продавать её на оптовом рынке и заниматься экспортом, было исключено из списка государственных объектов, подлежащих приватизации в 2017–2020 гг. [Закон РА о приватизации государственной собственности... 2017]. Тем самым государство закрепило за собой право на импорт и экспорт электроэнергии. Одновременно в результате этих изменений компании, располагающие лицензией на распределение и передачу электроэнергии, – ЗАО «ЭСА» и ЗАО «Высоковольтные электрические сети» – обрели статус предприятий, оказывающих инфраструктурные услуги [Решение правительства РА... 2019].

Важно также выделить потенциальные риски и угрозы, исходящие из модели либерализации электроэнергетического рынка Армении.

В рамках реформ предусмотрено свободное вхождение крупных производителей на рынок, предоставление возможности поставлять в Армению дешёвую электроэнергию. Основной риск здесь заключается в том, что Армения, будучи страной с избыточными генерирующими мощностями (установленная мощность – 3555 МВт, используемая – 2200 МВт), постепенно будет сокращать объёмы экспорта с увеличением доли импортной (преимущественно грузинской) электроэнергии на внутреннем рынке. Увеличению доли произведённой в Грузии электроэнергии на рынке в Армении может способствовать низкая себестоимость грузинской генерации, обеспечиваемая преимущественно благодаря интенсивному развитию гидроэнергетики. Уже сегодня в торговле электроэнергией с Грузией у Армении имеется отрицательное сальдо. По результатам 2018 г. экспорт электроэнергии из Армении в Грузию составил 7,8 млн кВт·ч, импорт – 82,3 млн кВт·ч [Энергетический баланс РА, 2018]. При этом в 2019 г. импорт составил 59,3 млн кВт·ч, экспорт – 0 кВт·ч [Начкебия, 2020].

Эта тенденция в корне противоречит базовой модели обеспечения энергетической безопасности Армении, выстроенной на принципе увеличения экспорта на внешние рынки, ослабление позиций на которых неизбежно

приведёт к потере геостратегического регионального ресурса. Следовательно, проблемы регулирования электроэнергетического рынка Армении следует рассматривать не только с сугубо коммерческих, но и с геополитических позиций.

Выводы

Формирование общего рынка электроэнергии ЕАЭС может создать интеграционные возможности для Армении. В свою очередь, интеграция Армении в общие рынки может в будущем способствовать понижению цен на природный газ в республике, что должно отразиться на себестоимости и, следовательно, конкурентоспособности производимой в Армении электроэнергии. Армения в состоянии перерабатывать дополнительные объёмы природного газа и поставлять электроэнергию по электроэнергетическому коридору Север — Юг с выходом на рынки ЕАЭС. Очевидно, что с учётом большой доли электростанций, работающих на природном газе, в структуре генерации стран — членов союза общий электроэнергетический рынок может быть запущен лишь после формирования общего рынка газа.

В настоящее время ЕЭК проводит системную работу по формированию общего электроэнергетического рынка, предполагающего обеспечение доступа к взаимной торговле электроэнергией всем оптовым продавцам и покупателям. При этом главным препятствием на пути формирования общего электроэнергетического рынка ЕАЭС является отсутствие у стран-членов единой и согласованной позиции по поводу либерализации национальных рынков. Другим важным препятствием для интеграции является комплекс разногласий в двусторонних отношениях некоторых членов ЕАЭС. Речь, в частности, идёт о разногласиях в вопросах энергетического сотрудничества между Россией и Белоруссией, Россией и Казахстаном, а также Россией и Арменией — преимущественно в вопросах формирования цен и тарифов на природный газ.

Запущенный в 2017 г. процесс либерализации рынка электроэнергии в Армении нацелен на смягчение тарифов для населения и бизнеса, однако одновременно создаёт существенные геоэкономические риски для республики, которая, располагая избыточной установленной мощностью генерации, нацелена на увеличение объёмов электроэнергетического экспорта с целью закрепления позиций на региональных рынках. Основной риск, на наш взгляд, заключается в том, что Армения может пойти по пути сокращения объёмов экспорта с увеличением доли импортной электроэнергии на внутреннем рынке. Следовательно, проблемы регулирования электроэнергетического рынка Армении необходимо рассматривать не только с коммерческих, но и с геополитических позиций.

Список литературы

Закон Республики Армения о приватизации государственной собственности в 2017–2020 гг. Принят 9 июня 2017 г. // https://base.spininform.ru/show_doc.fwx?rgn=112755, дата обращения 17.05.2021.

О внесении поправок и дополнений к Закону Республики Армения «Об энергетике». Принято 7 февраля 2018 г. // <https://www.arlis.am/documentview.aspx?docid=119953>, дата обращения 17.05.2021.

Программа либерализации рынка электроэнергии и мероприятий по развитию межгосударственной торговли Республики Армения: Приложение к протоколу Правительства РА 32-10 от 27 июля 2017 г. // <https://www.e-gov.am/protocols/item/774/>, дата обращения 17.05.2021.

Решение правительства Республики Армения от 6 февраля 2019 г. «О передаче полномочий управления акциями (долями), являющимися государственной собственностью ЗАО „Энергоимпекс“, Министерству энергетических инфраструктур и природных ресурсов Республики Армения и регламентировании процесса приватизации компании» // <https://www.e-gov.am/gov-decrees/item/31432/>, дата обращения 17.05.2021.

Договор о Евразийском экономическом союзе. Астана, 2014 // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163855/, дата обращения 11.05.2021.

Евразийская экономическая интеграция: цифры и факты, 2014 // http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/ЕЕС_dig_facts1.pdf, дата обращения 11.05.2021.

Евразийская экономическая комиссия: энергетика, 2016 // http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/_eec_energy_all_150623.pdf, дата обращения 28.05.2021.

Энергетическая статистика государств – членов ЕАЭС // http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/energ/energo_stat/Pages/default.aspx, дата обращения 11.05.2021.

Энергетический баланс Республики Армения за 2018 г.: итоговый отчёт Министерства территориального управления и инфраструктур // <https://www.armstat.am/file/doc/99517653.pdf>, дата обращения 17.05.2021.

5 лет Евразийскому экономическому союзу, 2019 г. // http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/3057_%D0%95%D0%AD%D0%9A%D0%9A%D0%BD%D0%B8%D0%B3%D0%B0%202019.pdf, дата обращения 11.05.2021.

Аванесов А., 2019. В Армении продолжается работа по либерализации рынка электроэнергии // https://finport.am/full_news.php?id=40523, дата обращения 17.05.2021.

Аванесов А., 2020. Замминистра: Либерализация внутреннего рынка электроэнергии Армении произойдёт с февраля 2021 года // https://finport.am/full_news.php?id=41046&lang=2, дата обращения 17.05.2021.

Грдзелян Р., 2017. Электроэнергетический рынок Армении в преддверии либерализации // <https://regnum.ru/news/economy / 2328243.html>, дата обращения 17.05.2021.

Начкебия Р., 2020. На пути к энергонеzависимости: на что делает ставку Грузия в 2020 г. // <https://sputnik-georgia.ru/reviews/20200131/247626133/Na-puti-k-energonezavisimosti-na-chto-delaet-stavku-Gruziya-v-2020-godu.html>, дата обращения 17.05.2021.

Главы государств ЕАЭС подписали договор о создании общего электроэнергетического рынка, 2019 // <https://www.ritmeurasia.org/news-2019-05-30-glavy-gosudarstv-eaes-podpisali-dogovor-o-sozdanii-obshego-elektroenergeticheskogo-rynka-42944>, дата обращения 28.05.2021.

Ереван и Минск не принимают формулу цен на газ ЕАЭС – Путин // <https://ru.armeniasputnik.am/russia/20200519/23098675/Putin-obyasnil-chego-ne-khvataet-dlya-edinykh-tsen-na-gaz-v-EAES.html>, дата обращения 28.05.2021.

ALEXANDER A. MARKAROV,

PhD (Politics), Prof. at YSU, Director of the Armenian branch of the Institute of CIS Countries

Address: 1, Alek Manukyan str., Yerevan, 0025, Republic of Armenia.

E-mail: amarkarov@ysu.am

SPIN-code: 9302-0149

VAHE S. DAVTYAN,

PhD (Politics), Associate Professor at Russian-Armenian University, President at the Institute for Energy Security.

Address: 123, Hovsep Emin str., Yerevan, 0051, Republic of Armenia.

E-mail: vahedavtyan@yandex.ru

SPIN-code: 7094-6199

INTEGRATION OF ARMENIA INTO THE COMMON ELECTRICITY MARKET OF THE EAEU: RISKS AND OPPORTUNITIES

DOI: 10.48137/2687-0703_2021_14_2_124

Received: 11.05.2021.

For citation: *Markarov A. A., Davtyan V. S., 2021. Integration of Armenia into the Common Electricity Market of the EAEU: Risks and Opportunities. – Geoeconomics of Energetics. № 2 (14). P. 124–138. DOI: 10.48137/2687-0703_2021_14_2_124*

Keywords: EAEU, Armenia, common market, electric power industry, liberalization, security.

Abstract

The main problems of the formation of the common electricity market of the EAEU are considered. The characteristic of the main measures aimed at ensuring the electric power integration is given. By analyzing the main indicators of the electric power industry of the EAEU member states, the specific, strengths and weaknesses of the national electricity markets are identified. It is established that there is a surplus of electricity in the EAEU. At the same time, it is shown that the installed generating capacity of the EAEU has the potential to increase the volume of electricity generation. It is revealed that the EAEU electric power industry is able to meet the growing needs of the member states with the development of long-term export strategies, which will contribute to the stabilization of electricity prices on the internal markets of the member states. It is established that the construction of the «North-South» electric power corridor will provide Armenia with an opportunity to enter the EAEU electric

power markets, overcoming the existing «infrastructural isolation». The risks and costs of liberalization are considered as an important precondition for the formation of a common EAEU electricity market. It is shown that the main obstacle to the formation of a common market is the lack of a common vision of liberalization of national markets among the member countries. The risks of liberalization of the electric power market in Armenia are considered, taking into account the export opportunities of the Armenian power system.

References

The Law of the Republic of Armenia on the Privatization of State property in 2017–2020. Adopted on June 9, 2017 // https://base.spininform.ru/show_doc.fwx?rgn=112755, accessed 17.05.2021. (In Armenian.)

On amendments and additions to the RA Law «On Energy». Adopted on February 7, 2018 // <https://www.arlis.am/documentview.aspx?docid=119953>, accessed 17.05.2021. (In Armenian.)

Program for the liberalization of the electricity market and measures for the development of Interstate trade of the Republic of Armenia: Annex to the Protocol of the Government of the Republic of Armenia 32–10 of July 27, 2017 // <https://www.e-gov.am/protocols/item/774/>, accessed 17.05.2021. (In Armenian.)

Decision of the Government of the Republic of Armenia of February 6, 2019 On the transfer of the management powers of the shares (shares) that are the state property of Energoimpex CJSC to the Ministry of Energy Infrastructures and Natural Resources of the Republic of Armenia and Regulation of the Company's Privatization Process // <https://www.e-gov.am/gov-decrees/item/31432/>, accessed 17.05.2021. (In Armenian.)

Treaty on the Eurasian Economic Union. Astana, 2014. // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163855/, accessed 11.05.2021. (In Russ.)

Eurasian Economic Integration: Facts and Figures, 2014 // http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/EEC_dig_facts1.pdf, accessed 11.05.2021. (In Russ.)

Eurasian Economic Commission: energetics, 2016 // http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/_eec_energy_all_150623.pdf, accessed 28.05.2021. (In Russ.)

Energy statistics of the EAEU Member States // http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/energ/energo_stat/Pages/default.aspx, accessed 11.05.2021. (In Russ.)

Energy Balance of the Republic of Armenia for 2018: Final Report of the Ministry of Territorial Administration and Infrastructure // <https://www.armstat.am/file/doc/99517653.pdf>, accessed 17.05.2021. (In Russ.)

5 years of the Eurasian Economic Union, 2019 // http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/3057_%D0%95%D0%AD%D0%9A_%D0%9A%D0%BD%D0%B8%D0%B3%D0%B0%202019.pdf, accessed 11.05.2021. (In Russ.)

Energy statistics of the EAEU Member States / http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/energ/energo_stat/Pages/default.aspx, accessed 11.05.2021. (In Russ.)

Energy Balance of the Republic of Armenia for 2018: Final Report of the Ministry of Territorial Administration and Infrastructure // <https://www.armstat.am/file/doc/99517653.pdf>, accessed 17.05.2021. (In Russ.)

5 years of the Eurasian Economic Union, 2019 // http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/3057_%D0%95%D0%AD%D0%9A_%D0%9A%D0%BD%D0%B8%D0%B3%D0%B0%202019.pdf, accessed 11.05.2021.

Avanesov A., 2019. Armenia continues work on electricity market liberalization // https://finport.am/full_news.php?id=40523, accessed 17.05.2021.

Avanesov A., 2020. Deputy Minister: Armenia's domestic electricity market will be liberalized from February 2021 // https://finport.am/full_news.php?id=41046&lang=2, accessed 17.05.2021.

Grdzelyan R., 2017. Armenia's Electricity Market on the threshold of liberalization // <https://regnum.ru/news/economy / 2328243.html>, accessed 17.05.2021.

Nachkebiya R., 2020. On the way to Energy independence: what Georgia is betting on in 2020 // <https://sputnik-georgia.ru/reviews/20200131/247626133/Na-puti-k-energenezavisimosti-na-chto-delaet-stavku-Gruziya-v-2020-godu.html>, accessed 17.05.2021.

The heads of the EAEU states signed the agreement on the creation of a common electricity market, 2019 // <https://www.ritmeurasia.org/news-2019-05-30-glavy-gosudarstv-eaes-podpisali-dogovor-o-sozdanii-obschego-elektroenergeticheskogo-rynka-42944>, accessed 28.05.2021.

Yerevan and Minsk do not accept the EEU gas price formula – Putin // <https://ru.armeniasputnik.am/russia/20200519/23098675/Putin-obyasnil-chego-ne-khvataet-dlya-edinykh-tsen-na-gaz-v-EAES.html>, accessed 28.05.2021.

Дарина АБРАМОВА

ВЗАИМОСВЯЗЬ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ И ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ НА ПРИМЕРЕ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА

Дата поступления в редакцию: 12.04.2021.

Для цитирования: *Абрамова Д. А.*, 2021. Взаимосвязь экологической и энергетической политики на примере Европейского союза. — *Геоэкономика энергетики*. № 2 (14). С. 139–149. DOI: 10.48137/2687-0703_2021_14_2_139

Сегодня уделяется большое внимание охране окружающей среды, и Европейский союз не является исключением. Осуществляя политику в энергетической сфере, ЕС заботится в первую очередь о состоянии экологии. Именно поэтому Европейский союз является тем объединением, который активно развивает альтернативные источники энергии. И, несмотря на имеющиеся разногласия между странами — участницами блока, политику можно считать успешной. Кроме того, в 2019 г. Европейский союз, как и весь мир, оказался поражён такой инфекцией, как *COVID-19*. Несмотря на то что сложившаяся эпидемиологическая обстановка оказала негативное влияние на энергетический сектор, ЕС стремится наладить сложившуюся ситуацию посредством государственных выплат и субсидий. Такая политика позволяет странам-участницам продолжать развиваться в сфере энергетики. Рассматривая взаимозависимость экологической и энергетической сфер, важно также отметить, что в Европейском союзе присутствует и успешно функционирует законодательство, которое позволяет контролировать уровень загрязнения окружающей среды и не допускать, чтобы энергетическая политика оказывалась выше по значению, чем экология.

Главное направление энергетической политики Европейского союза на данный момент — создание единого рынка. Такие стремления обусловлены

АБРАМОВА Дарина Александровна, магистр Российского университета дружбы народов. *Адрес:* Российская Федерация, г. Москва, 117198, ул. Миклухо-Маклая, 6. *E-mail:* abramova-darina1998@mail.ru. *SPIN-код:* 2730-4049.

Ключевые слова: Европейский союз, экология, энергетика, альтернативные источники энергии, Польша, Франция, единый энергетический рынок, законодательство в области энергетики и экологии.

тем, что основополагающим принципом существования и функционирования блока является интеграция. Однако идея о создании единого рынка в ближайшее время не является осуществимой, так как присутствуют многочисленные разногласия стран-участниц. В качестве примера можно привести Францию, которая заботится в первую очередь о своих национальных интересах и поэтому разработала собственную программу в энергетической сфере.

Тем не менее Европейский союз стремится к тому, чтобы проводить качественную политику в сфере энергетики, уделяя особое внимание и разногласиям стран-участниц, и вопросам экологии, и существующим кризисам.

Введение

В контексте данного исследования необходимо рассмотреть новые тренды в энергетической политике Европейского союза и их перспективы. Главным образом, речь идёт о том, что интеграционное объединение, как и многие другие страны, стало уделять особое внимание экологии, выстраивая энергетическую политику таким образом, чтобы учитывать фактор загрязнения окружающей среды.

Таким образом, можно выделить основные цели в построении энергетической политики Европейского союза. *Во-первых*, обеспечение надёжного энергоснабжения. В контексте рассматриваемой цели важно отметить, что её достижение возможно и при условии использования ресурсов из-за рубежа. *Во-вторых*, потребность в энергоносителях по приемлемым ценам. Такая цель необходима для того, чтобы обеспечить экономическую стабильность стран – участниц Европейского союза. И, наконец, *третьей целью* является снижение нагрузки на окружающую среду.

Европейский союз: роль энергетической политики и современная ситуация

Энергетическая политика любого государства является важным ответвлением экономической деятельности. Рассматриваемое интеграционное объединение не является исключением. Энергия обеспечивает экономическое благосостояние: рабочие места, изменение климата, безопасность и т. д. – во всех рассматриваемых факторах энергетическая политика играет не второстепенную роль.

Для того чтобы улучшить состояние энергетического сектора, любому государству необходимо увеличить объем финансирования и взять на себя определённую ответственность, которая может быть связана не только с экологической или технологической составляющей, но и с кризисными ситуациями.

В частности, при рассмотрении энергетической политики Европейского союза важно уделить особое внимание эпидемиологической ситуации.

В 2020 г. по всему миру распространилась коронавирусная инфекция, которая оказала существенное негативное влияние на все сферы жизни общества.

Европейский союз не стал исключением, и экономический спад отразился также и на энергетической политике сообщества. В частности, учитывая обстановку, возросла роль источников спроса, которые связаны с государственной поддержкой, что также коснулось сектора производства энергетического оборудования.

Однако не все государства были согласны с такой политикой, поэтому в июле 2020 г. по настоянию Нидерландов, Швеции и Австрии было достигнуто соглашение по снижению запрошенного Европейской комиссией объёма субсидий этому сектору [Доманов, 2020: 39–42].

Однако, учитывая, что коронавирусная инфекция оказала существенное негативное влияние на экономическое развитие не только рассматриваемого интеграционного сообщества, но и всего мира, органы Европейского союза представили план и предложения по дальнейшему развитию экономики и энергетического сектора. Согласно этому плану блоком планируется уделить особое внимание экологической составляющей проблемы, сократить выбросы парниковых газов и предпринять все необходимые действия для того, чтобы уменьшить загрязнение окружающей среды.

Тем не менее Европейская комиссия, как и прежде, намерена финансировать проекты, которые могут нанести вред окружающей среде. В частности, один из членов комиссии на презентации дальнейшего плана развития экономики и энергетики рекомендовал инвестировать в постройку электростанций, которые связаны с ветровой генерацией тока для расщепления воды [Доманов, 2020: 39–42]. Однако строительство таких сооружений приведёт к очевидному экологическому ущербу — шумовому загрязнению.

Экология и энергетика: взаимосвязь

В контексте данной работы необходимо отметить, что экологическая и энергетическая политики являются краеугольным камнем с точки зрения усилий Европейского союза по продвижению использования экологичных видов топлива среди стран-участниц. Речь идёт о том, что с исторической точки зрения Европейский союз возник на фундаменте сообщества угля и стали, что автоматически определяет важность энергетического сектора.

Однако сообщество старается уделять должное внимание и экологическому сектору, например климатическим изменениям, которые происходят из-за больших объёмов выбросов углекислого газа. Рассматриваемая ситуация также привела к тому, что люди начали менять своё место жительства, так как экологические условия в тех районах, где они находились изначально, стали невыносимыми. Учитывая данную ситуацию, Европейским союзом были сформулированы следующие задачи к 2030 г.:

1) сокращение выбросов парниковых газов на 40 % по сравнению с 1990 г. Данная цель является основополагающей, так как определяет дальнейшее состояние окружающей среды;

2) увеличение до 27 % доли возобновляемой энергии в энергобалансе Европейского союза;

3) повышение энергоэффективности на 27 % по сравнению со сценарием *business as usual* [Кавешников, 2015: 93–103].

Рассматриваемые цели помогут решить сразу несколько проблем. *Во-первых*, помогут стимулировать европейскую конкурентоспособность в промышленной сфере. *Во-вторых*, уменьшить плату за электроэнергию. *В-третьих*, улучшить качество воздуха.

Важно также отметить, что Европейский союз в 2010 г. уже ставил перед собой цель сократить выбросы парниковых газов минимум на 20 % к 2020 г. И уже к 2015 г. выбросы парниковых газов снизились на 22 % по сравнению с уровнем 1990 г., что свидетельствует о перевыполнении поставленной цели [Жанбулатова, Аскеева, Малимбаева, 2019: 100–104].

Таким образом, очевидно, что основной вехой энергетической политики Европейского союза является экологическая сфера. Следует также отметить, что интеграционное сообщество является одним из немногих объединений, которые действительно занимаются проблемами окружающей среды.

Законодательство Европейского союза в области контроля за сферами экологии и энергетики

В контексте данного исследования необходимо уделить особое внимание наиболее значимому договору, который регулирует последствия энергетической деятельности, – Конвенции о трансграничном загрязнении воздуха на большие расстояния. Данный документ был принят в 1979 г. Согласно статье 6 данной конвенции стороны обязаны разрабатывать такую политику, которая позволяет достигать баланса [Пушкарева, Митюшкин, 2020: 103–122]. Речь идёт о том, что меры по борьбе с загрязнением окружающей среды должны быть совместимы с качественным развитием в других сферах.

Важно также отметить такие документы, как Конвенция ООН по морскому праву и МАРПОЛ. Рассматриваемые документы направлены на то, чтобы регулировать предотвращение загрязнения окружающей среды в результате деятельности по добыче топливно-энергетических ресурсов морского дна. Прежде всего речь идёт о нефти и газе, так как именно они наиболее негативно влияют на состояние окружающей среды, загрязняя её. Автором уделяется особое внимание данным документам, так как в контексте современности сохранение и рациональное

использование ресурсов морей и океанов – это цель устойчивого развития до 2030 г.¹

Следует также отметить, что законодательство Европейского союза в области энергетической политики продолжит своё развитие и будет трансформироваться в зависимости от состояния окружающей среды. Речь идёт о том, что интеграционное сообщество будет предпринимать все необходимые шаги для того, чтобы правовые нормы, которых придерживается блок, соответствовали другим международным обязательствам Европейского союза.

Кроме того, важным моментом является и тот факт, что законодательство Европейского союза в области экологической безопасности также является достаточно эффективным. Все страны – члены сообщества эффективно реализуют положения, которые прописаны в различных конвенциях, хартиях и протоколах. В рамках рассматриваемых документов существуют также форумы, на которых страны – члены Европейского союза могут обмениваться опытом в сфере энергоэффективности, рассматривать экологическую политику, обсуждать субсидии и финансирование данной сферы. Такая политика помогает интеграционному сообществу не стоять на месте в области энергетики, а развивать новые механизмы для реализации своих целей.

Таким образом, можно сделать вывод, что интеграционное сообщество действительно озабочено проблемами окружающей среды. Тем не менее, несмотря на то что Европейский союз является единым блоком, не все страны-члены согласны с проводимой политикой. Речь идёт о том, что на практике решение вопросов энергетической политики во многом зависит от конкретного государства, так как прогресса невозможно достичь без добровольного сотрудничества.

Альтернативные источники энергии

В контексте данного исследования необходимо рассмотреть такое ответвление энергетической политики Европейского союза, как альтернативные источники энергии. В интеграционном сообществе существует такой документ, как *A policy framework for climate and energy in the period from 2020 to 2030*, принятый в 2014 г. Европейской комиссией². В рассматриваемом документе отражены основные направления энергетической политики

¹ Организация Объединённых Наций. Цель 14: Сохранение и рациональное использование океанов, морей и морских ресурсов в интересах устойчивого развития // <https://www.un.org/sustainabledevelopment/ru/oceans/>, дата обращения 24.03.2021.

² European Commission, International Renewable Energy Agency. Renewable Energy Prospects for the European Union, 2018 // https://www.irena.org/-/media/Files/IRENA/Agency/Publication/2018/Feb/IRENA_REmap_EU_2018.pdf, дата обращения 26.03.2021.

и энергетической безопасности. И одно из основных направлений – развитие возобновляемых источников энергии. К наиболее популярным альтернативным источникам электроэнергии относятся древесина, биотопливо, энергия ветра и гидроэнергетика.

Возвращаясь к вопросу позиции стран – членов Европейского союза, важно отметить, что многие государства поддерживают такую политику и достигают поставленных целей в области возобновляемых источников энергии. Однако, несмотря на то что в сообществе предъявляются строгие требования и нормы в достижении целей энергетической политики и охраны окружающей среды, существуют также государства, которые активно используют уголь в ущерб тем показателям, которые были достигнуты за счёт альтернативных источников энергии.

Главным образом речь идёт о Польше. Уголь является единственным невозобновляемым ископаемым топливом в Польше. Именно данное ископаемое наносит существенный вред окружающей среде и загрязняет воздух. В связи с этим города Польши имеют наибольшую проблему в Европе со смогом. Такую ситуацию можно объяснить несколькими причинами. *Во-первых*, в стране неэффективные отопительные приборы. *Во-вторых*, процесс сжигания угля протекает некачественно.

Несмотря на активную поддержку альтернативных источников энергии, они также обладают негативными побочными эффектами. В частности, для существования и успешного функционирования биотоплива необходима постоянная поставка древесины. При таком развитии событий в будущем могут возникнуть проблемы с восстановлением поставок древесины и сохранением лесов. Кроме того, наиболее существенным недостатком биотоплива является тот факт, что оно вырабатывает углекислый газ при сжигании.

Повышенное внимание также уделяется энергии ветра, однако существуют определённые препятствия, из-за которых ставится под вопрос эффективность данного источника энергии.

Во-первых, работа с ним превышает расходы на такие источники, как нефть и уголь, в несколько раз [Гришин, Авдеева, Махди, 2019: 115–134]. Данный аргумент свидетельствует о том, что производство ветровой энергии требует выделения субсидий не только от интеграционного сообщества, но и в контексте политики каждого отдельно взятого государства блока.

Во-вторых, несмотря на то что энергия ветра оказывает гораздо более слабое негативное влияние на окружающую среду, последствия её использования выглядят следующим образом. В первую очередь происходит шумовое загрязнение, которое осуществляется за счёт лопастей ветряных мельниц. Кроме того, происходит гибель птиц, которые влетают в данные сооружения.

Однако, как уже было отмечено автором данной работы, Европейский союз стремится проводить свою политику в соответствии с международными нормами в области защиты окружающей среды, поэтому можно сделать

вывод, что интеграционное сообщество будет развивать альтернативные источники энергии и извлекать из них все положительные составляющие. Положения, в соответствии с которыми регулируется данная сфера, также отражены в Лиссабонском договоре, что свидетельствует о намерении интеграционного сообщества развивать альтернативные источники энергии и прикладывать максимальные усилия для защиты окружающей среды.

Кроме того, по мнению автора, несмотря на то что Польша в связи с финансовой выгодой использует уголь, рассматриваемая страна также стремится найти финансовые средства и возможности, чтобы изменить текущую ситуацию и перейти к политике защиты окружающей среды.

Единый энергетический рынок – возможно ли это?

Рассматривая деятельность Европейского союза в энергетической сфере, можно сделать вывод, что она достаточно результативна и интеграционное сообщество действительно стремится не только к охране окружающей среды, но и к созданию единого энергетического рынка. Однако в данном вопросе необходимо отметить несколько трудностей, с которыми сталкивается блок. К основным проблемам можно отнести зависимость от импорта, неустойчивость ценовой политики на энергоносители, слишком медленное развитие в области энергоэффективности и т. д. [*Жанбулатова, Аскеева, Малимбаева, 2019: 100–104*].

Данные проблемы говорят о том, что в текущий момент дальнейшая интеграция и объединение усилий по выбору единого курса в области энергетической политики стран – членов Европейского союза не осуществляются в полной мере.

Кроме того, в контексте данного исследования необходимо отметить: ещё одной проблемой в рассматриваемой области является тот факт, что у многих стран – членов Европейского союза происходит расхождение национальных интересов.

В качестве примера можно рассмотреть Францию, которая обладает уже работающей системой в области энергетики на внешнеполитическом уровне. Правительством страны разработаны соответствующие комплексы и меры, которые позволяют выстраивать сотрудничество с другими государствами.

В связи с этим автор данной работы считает нужным отметить долгосрочный план Франции, который направлен на то, чтобы перейти к такой энергетической системе, которая будет более эффективной, менее затратной и более щадящей для окружающей среды. Страной была введена комплексная стратегия, и все слои общества были вовлечены в её составление. Данный план обладает двумя основополагающими целями. Во-первых, сократить потребление энергии. Во-вторых, перейти на альтернативные источники энергии [*Жанбулатова, Аскеева, Малимбаева, 2019: 100–104*].

По мнению правительства страны, такая политика поможет разработать более гибкую систему, которая будет способствовать энергетической безопасности и конкурентоспособности бизнеса.

Однако справедливо будет заметить, что, несмотря на многочисленные проблемы и разногласия стран – участниц интеграционного сообщества, энергетическая политика осуществляется на базе единой концепции Европейского союза.

Учитывая современную ситуацию на международной арене, можно сказать, что будущий подъём и процветание блока зависят от степени интеграции и возможности наднациональных институтов решить наиболее важные проблемы в энергетической сфере: во-первых, снизить уровень зависимости от экспорта; во-вторых, обеспечить надёжную и доступную энергию; в-третьих, учитывать интересы стран – участниц блока в построении энергетической политики. И наконец, уделять особое внимание защите окружающей среды и альтернативным источникам энергии.

Заключение

Таким образом, Европейский союз стремится к тому, чтобы проводить результативную энергетическую политику с целью создания единого энергетического рынка. Однако, для того чтобы это оказалось возможным, необходимо рассмотреть и решить разногласия между странами – участницами блока.

Кроме того, сложившаяся эпидемиологическая ситуация также оказывает негативное влияние на экономику интеграционного сообщества и, следовательно, на энергетический сектор. Несмотря на то что наднациональные органы выделяют средства и субсидии для улучшения ситуации, положительного сдвига, по мнению автора данной работы, можно ожидать только после окончания пандемии.

С точки зрения охраны окружающей среды посредством внедрения альтернативных источников энергии политика Европейского союза является полезной в долгосрочной перспективе. И, несмотря на то что от рассмотренных источников энергии также существует вред для окружающей среды, он представляется значительно меньшим, чем, например, от угля.

Список литературы

Доманов А. О., 2020. Энергетическая политика ЕС (июнь – август 2020) // Европейский союз: факты и комментарии. № 101. С. 39–42. DOI: <http://dx.doi.org/10.1521/eufacts320203942>.

Кавешников Н. Ю., 2015. Стратегия ЕС в области климата и энергетики // Современная Европа. № 1. С. 93–103. DOI: <http://dx.doi.org/10.15211/sovereurope1201593103>.

Пушкарева Э. Ф., Митюшкин В. А., 2020. Некоторые международно-правовые аспекты энергетической политики Европейского союза // Право Европейского союза. № 1. С. 103–122. DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2020-1-103-122>.

Гришин О. Е., Авдеева М. В., Махди Л. С. М., 2019. Энергетическая политика Европейского союза в отношении применения альтернативных источников энергии. // PolitBook. № 4. С. 115–134.

Жанбулатова Р., Аскеева Г., Малимбаева А., 2019. Энергетическая политика Европейского союза: общесоюзные и национальные интересы // BULLETIN D'EUROTALENT-FIDJIP. № 1. С. 100–104.

Организация Объединённых Наций. Цель 14: Сохранение и рациональное использование океанов, морей и морских ресурсов в интересах устойчивого развития // <https://www.un.org/sustainabledevelopment/ru/oceans/>, дата обращения 24.03.2021.

European Commission, International Renewable Energy Agency. Renewable Energy Prospects for the European Union, 2018 // https://www.irena.org/-/media/Files/IRENA/Agency/Publication/2018/Feb/IRENA_REmap_EU_2018.pdf, дата обращения 26.03.2021.

DARINA A. ABRAMOVA,

Master's Degree Student of RUDN University

Address: 6, Miklukho-Maklaya str., Moscow, 117198, Russian Federation

E-mail: abramova-darina1998@mail.ru

SPIN-code: 2730-4049

INTERDEPENDENCE OF ENVIRONMENTAL AND ENERGY POLICIES ON THE EXAMPLE OF THE EUROPEAN UNION

DOI: 10.48137/2687-0703_2021_14_2_139

Received: 12.04.2021.

For citation: *Abramova D. A.*, 2021. Interdependence of Environmental and Energy Policies on The Example of The European Union. – *Geoeconomics of Energetics*. № 2 (14). P. 139–149. DOI: 10.48137/2687-0703_2021_14_2_139

Keywords: European Union, ecology, energy, alternative energy sources, Poland, France, unified energy market, energy and environmental legislation.

Abstract

Nowadays a lot of attention is paid to environmental protection and the European Union is no exception. While implementing a policy in the energy sector, the EU cares primarily about the environment. That is why the European Union is the community that actively develops alternative energy sources. Despite existing disagreements between the member countries, the policy can be considered successful. In addition, in 2019, the European Union, like the whole world, was affected by COVID-19. Despite the fact that the current epidemiological situation had a negative impact on the energy sector, the EU seeks to improve the current situation through government payments and subsidies. This policy allows the participating countries to continue developing their energy sector. While studying the interdependence of the environmental and energy spheres, it is important to note that the European Union has a successfully operating legislation that allows you to control the level of environmental pollution and prevent energy policy from preceding ecology.

The main direction of the energy policy of the European Union at the moment is the creation of a unified market. Such aspirations are due to the fact that the fundamental principle of the union's existence and functioning is integration. However, the idea of creating a unified market in the near future is not feasible, since there are numerous disagreements among the participating countries. France is an example of such an approach, caring primarily about its national interests and, therefore, there have developed their own energy program.

Nevertheless, the European Union strives to pursue a quality policy in the energy sector, paying special attention to the disagreements of the participating countries, environmental issues, and existing crises.

References

Domanov A. O., 2020. EU Energy Policy (June–August 2020) // European Union: facts and comments. № 101. P. 39–42. DOI: <http://dx.doi.org/10.1521/eufacts320203942>. (In Russ.)

Kaveshnikov N. Y., 2015. European Union's climate and energy strategy // Contemporary Europe. № 1. P. 93–103. DOI: <http://dx.doi.org/10.15211/soveurope1201593103>. (In Russ.)

Pushkareva E. F., Mityushkin V. A., 2020. Some international legal aspects of the European Union energy policy // Moscow Journal of International Law. № 1. P. 103–122. DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2020-1-103-122>. (In Russ.)

Grishin O., Avdeeva M., Mahdi L., 2019. Energy policy of the European Union regarding the use of alternative energy sources // PolitBook. № 4. P. 115–134. (In Russ.)

Zhanbulatova R., Askeeva G., Malinbaeva A., 2019. Energy policy of European Union: All-Union and National Guidelines // Bulletin d'EUROTALENT-FIDJIP. № 1. P. 100–104. (In Russ.)

The United Nations. Goal 14: Conserve and manage the oceans, seas and marine resources for sustainable development // <https://www.un.org/sustainabledevelopment/ru/oceans/>, accessed 24.03.2021. (In Russ.)

European Commission, International Renewable Energy Agency. Renewable Energy Prospects for the European Union, 2018 // https://www.irena.org/-/media/Files/IRENA/Agency/Publication/2018/Feb/IRENA_REmap_EU_2018.pdf, дата обращения: 26.03.2021. (In Eng.)

СОКРАЩЕНИЯ, ПРИНЯТЫЕ В ТЕКСТЕ

БТД	– нефтепровод Баку – Тбилиси – Джейхан
ГСМ	– горюче-смазочные материалы
ГХК	– газохимический комплекс
ЕЭК	– Евразийской экономической комиссии
ИПИ	– газопровод Иран – Пакистан – Индия
МВФ	– Международный валютный фонд
НАРЭ	– Национального агентства по регулированию энергетики (Молдавия)
ПДМ	– платформа «Пакистанское демократическое движение»
ПХГ	– Подземное хранилище газа
ТАПИ	– газопровод Туркмения – Афганистан – Пакистан – Индия
ТК	– транспортный коридор
ТКГП	– Транскаспийский газопровод
ТЛП	– партия «Техрик-и-Лаббайк Пакистан»
УВ	– углеводороды
ЦА	– Центральная Азия
ЭСА	– ЗАО «Электрические сети Армении»
ТАНАР	– Трансанатолийский трубопровод
ТАР	– Трансадриатический трубопровод
DETEC	– Department for the Environment, Transport, Energy and Communications (Switzerland)
ENSI	– The Federal Nuclear Safety Inspectorate (Switzerland)
FATF	– Financial Action Task Force on Money Laundering
GDP	– Gross Domestic Product
SFOE	– Swiss Federal Office for Energy
SMEs	– Small and medium-sized enterprises

CONTENTS

EDITORIAL	4
GLOBAL TRANSPORT CORRIDORS	
V. EGOROV. <i>The Geopolitics of Transport Corridors</i>	6
ENERGY POLICY	
S. ZHILTSOV. <i>Turkey's Energy Policy in the Caspian Region</i>	32
S. LAVRENOV. <i>Cooperation Between Russia and Moldova in the Energy Sector: Trends and Prospects</i>	48
INTERNATIONAL COOPERATION	
E. ROZHANSKAYA, A. BOBOSHKO. <i>Energy Cooperation Between Switzerland and the EU Countries</i>	64
GLOBAL AND LOCAL SYSTEMS	
D. KHARITONOVA. <i>The Energy Sector of Pakistan and Its Cooperation with the SCO Countries</i>	78
GEOPOLITICS AND ENERGY SECURITY	
V. KONDRATYEV. <i>Azerbaijan-Turkmenistan Agreement on the Druzhba Field and Its Impact on the Geoeconomics of the Caspian Sea</i>	96
INFRASTRUCTURE OF ENERGY MARKETS	
A. GROZIN. <i>State, Problems and Risks of the Energy Sector Development in the Central Asian Republics. Part 1: Kazakhstan</i>	111
EURASIAN INTEGRATION AND COMMON MARKETS	
A. MARKAROV, V. DAVTYAN. <i>Integration of Armenia into the Common Electricity Market of the EAEU: Risks and Opportunities</i>	124
YOUNG RESEARCHER	
D. ABRAMOVA. <i>Interdependence of Environmental and Energy Policies on the Example of the European Union</i> ...	139
ABBREVIATIONS IN THE TEXT	150

Авторы опубликованных материалов несут ответственность за подбор и точность приведённых фактов, цитат, экономико-статистических данных, собственных имён, географических названий и прочих сведений, а также за то, что в материалах не содержится заимствований, нарушающих чьи-либо авторские права, а также данных, не подлежащих открытой публикации. Мнение редакции может не совпадать с мнением авторов.

Редакция не ведёт переписку с авторами. Рукописи не возвращаются.

При перепечатке материалов ссылка на журнал «Геоэкономика энергетики» обязательна.

Научно-аналитический журнал «Геоэкономика энергетики»
зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи,
информационных технологий и массовых коммуникаций
(Роскомнадзор)

Свидетельство о регистрации средства массовой информации ПИ № ФС77-75848
выдано 13 июня 2019 года

Возрастная категория: 16+

Подписной индекс 33321 на полугодие
в интернет-каталоге «Газеты и журналы» агентства «Роспечать»

ISSN 2687-0703

НАУЧНО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ
«ГЕОЭКОНОМИКА ЭНЕРГЕТИКИ»
№ 2 (14) 2021

Издательство Института стран СНГ
Адрес издательства и редакции: г. Москва, ул. Б. Полянка, дом 7/10, стр. 3
Телефоны: (499) 799-81-49, (499) 799-81-62
E-mail: info@geoenergy-journal.ru
Сайт: <http://geoenergy-journal.ru>



Подписано в печать 30.06.2021
Формат 70×100 1/16. Печать офсетная.
Тираж по заказу.

Отпечатано с готового оригинал-макета в ООО «Диона».
111674, г. Москва, ул. Липчанского, д. 4, оф. 24.

