



GEORGIAN FOUNDATION FOR
STRATEGIC AND INTERNATIONAL STUDIES

„ასალი დიდი თამაში“ ცენტრალურ აზიაში:
ბრძოლა კასპიის ენერგორესურსების
ტრანსპორტირებისათვის

მამუკა კომახია

97

ეასკერტის აზრი





საქართველოს სტრატეგიისა და საერთაშორისო ურთიერთობათა კვლევის ფონდი
GEORGIAN FOUNDATION FOR STRATEGIC AND INTERNATIONAL STUDIES

ექსპერტის აზრი

მამუკა კომანია

**„ასალი დიდი თამაში“ ცენტრალურ აზიაში:
პრემიერ კანსიის ენერგორესურსების
ტრანსპორტირებისათვის**

97

2018



პუბლიკაცია დაიბეჭდა ამერიკის შეერთებული შტატების საელჩოს ფინანსური მხარდაჭერით. გამოცემაში გამოთქმული მოსაზრებები ეკუთვნის ავტორებს და შეიძლება არ ასახავდეს საელჩოს თვალსაზრისს.

ტექნიკური რედაქტორი: არტემ მელიქ-ნუბაროვი

საავტორო უფლებები დაცულია და ეკუთვნის საქართველოს სტრატეგიისა და საერთაშორისო ურთიერთობების კვლევის ფონდს. წერილობითი ნებართვის გარეშე პუბლიკაციის არც ერთი ნაწილი არ შეიძლება გადაიბეჭდოს არანაირი, მათ შორის ელექტრონული ან მექანიკური, ფორმით. გამოცემაში გამოთქმული მოსაზრებები და დასკვნები ეკუთვნის ავტორს/ებს და შეიძლება არ ასახავდეს საქართველოს სტრატეგიისა და საერთაშორისო ურთიერთობების კვლევის ფონდის თვალსაზრისს.

© საქართველოს სტრატეგიისა და საერთაშორისო ურთიერთობათა კვლევის ფონდი 2018 წელი

ISSN 1512-4835

ISBN 978-9941-27-875-4

საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ ცენტრალურ აზიაში მიმდინარე პოლიტიკურ დაპირისპირებას, ისტორიული ანალოგის მსგავსად, ხშირად „ახალ დიდ თამაშად“ მოიხსენიებენ. ისტორიულ ტერმინს – „დიდი თამაში“ – XIX საუკუნის 30-იან წლებში ბრიტანეთისა და რუსეთის იმპერიებს შორის ცენტრალურ აზიაში დაწყებული პოლიტიკური და დიპლომატიური დაპირისპირების აღსაწერად იყენებენ. „ახალი დიდი თამაშის“ დაწყებას 1990-იან წლებში რუსეთის გავლენის შესუსტებამ და რეგიონის ქვეყნების მიერ ალტერნატიული საექსპორტო მარშრუტების ძიებამ შეუწყო ხელი.

ცენტრალური აზიის ენერგორესურსების მარაგები¹

ცენტრალური აზიის ხუთი სახელმწიფოდან მხოლოდ სამი – უზბეკეთი, ყაზახეთი და თურქმენეთი – ფლობს ნავთობისა და/ან გაზის კომერციულად მნიშვნელოვან მარაგებს. ტაჯიკეთს და ყირგიზეთს ნავთობისა და გაზის მარაგები არ გააჩნიათ. 2016 წლის მონაცემებით, ყაზახეთის ნავთობის მარაგები 30 მლრდ. ბარელად არის შეფასებული, რაც მსოფლიო მარაგების 1.8%-ია. პოსტსაბჭოთა ქვეყნებიდან ყაზახეთზე მეტი ნავთობის მარაგები რუსეთს აქვს – 6.4%, აზერბაიჯანის მარაგები კი მხოლოდ 0.4%-ია.

გაცილებით შთამბეჭდავია რეგიონში არსებული გაზის მარაგები. 2016 წლის მონაცემებით, თურქმენეთი 17.5 ტრილიონ მ³ გაზის მარაგებს ფლობს, რაც მსოფლიო მარაგების 9.4%-ია, უზბეკეთის მარაგები 0.6%-ია, ყაზახეთისა – 0.5%. პოსტსაბჭოთა ქვეყნებიდან თურქმენეთზე მეტი გაზის მარაგები აქვს რუსეთს – 17.3%, აზერბაიჯანს კი – მხოლოდ 0.6%.

არსებული პროგნოზებით გლობალურ ენერგომომხარებაში განახლებადი ენერგორესურსების წილის ზრდის მიუხედავად, გაზისა და ნავთობზე მოთხოვნა 2035 წლისთვის მაინც მზარდი იქნება და ამიტომ ცენტრალური აზია გლობალურ ენერგობაზარზე მიმზიდველობას შეინარჩუნებს.

საბჭოთა პერიოდი – რუსული მონოპოლია

საბჭოთა პერიოდში ცენტრალური აზიის რესურსების მოპოვებასა და ექსპორტზე მონოპოლიას საბჭოთა კავშირი ფლობდა,

რომელიც ცენტრალიზებულად მართავდა საბჭოთა რესპუბლიკების რესურსების განაწილებას. 1990-იანი წლების დასაწყისშიც ცენტრალური აზიის დამოუკიდებელი სახელმწიფოების საექსპორტო მარშრუტებს რუსეთი აკონტროლებდა, რომელსაც საბჭოთა კავშირიდან მემკვიდრეობით ერგო ცენტრალური აზია-ცენტრის გაზსადენის სისტემა (მილსადენის ხუთი ხაზის საერთო სიგრძეა 4 892 კმ.), რომელიც თურქმენულ გაზს რუსეთის გაზსადენის სისტემასთან აკავშირებს. გაზსადენის სისტემა 1960-1988 წლებში აშენდა. სისტემას თურქმენული და უზბეკური გაზის რუსეთის მიმართულებით ტრანსპორტირება ამჟამადაც შეუძლია. მისი მაქსიმალური წარმადობა 90 მლრდ. მ³-ია.

პოსტსაბჭოთა პერიოდი – ბრძოლა ალტერნატიული საექსპორტო მარშრუტებისთვის

საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ ყაზახეთის ძირითადი საექსპორტო რესურსი გახდა ნავთობი, თურქმენეთისა კი – გაზი. პოსტსაბჭოთა პერიოდში ამ ქვეყნების ენერგოპოლიტიკის მთავარ გამოწვევად რუსეთის გავლენისგან თავისუფალი საექსპორტო მარშრუტების განვითარება იქცა, რაც რეგიონის გეოგრაფიული იზოლაციის, ეკონომიკური და პოლიტიკური ფაქტორების გამო გართულებულია.

უზბეკეთი – ადგილობრივი მოხმარება

უზბეკეთს საკუთარი გაზი მოსახლეობის (დაახლოებით 32 მლნ.) მოთხოვნილების დასაკმაყოფილებლად სჭირდება. ქვეყნის ძირითადი საექსპორტო მარშრუტი ბუხარა-ტაშკენტი-ბიშკეკი-ალმა-ათის მილსადენია, რომლის მშენებლობაც 1967 წელს დაიწყო. მილსადენი, რომელსაც 22 მლრდ. მ³ გაზის ტრანსპორტირება შეუძლია, მოძველებულია და სერიოზულ განახლებას საჭიროებს. ამ ეტაპზე მილსადენით სამხრეთ ყაზახეთი და ყირგიზეთი მარაგდებიან, თუმცა პერსპექტივაში შესაძლებელია უზბეკური გაზის ჩინეთში ტრანსპორტირებაც.

ყაზახეთი – ჩინური მარშრუტის განვითარება

1990-იან წლებში ყაზახეთი ნავთობის ექსპორტს მხოლოდ რუსეთთან დამაკავშირებელი მილსადენის სისტემით და ჩინეთში

სარკინიგზო ხაზით ახორციელებდა. შემოსავლებისა და ენერგო-დამოუკიდებლობის ხარისხის გასაზრდელად ყაზახეთის ენერგო-პოლიტიკის მთავარი ამოცანა ახალი მილსადენების მშენებლობა გახდა. პოსტსაბჭოთა პერიოდში ყაზახეთში აშენებული პირველი მნიშვნელოვანი საექსპორტო მილსადენი კასპიის მილსადენის კონსორციუმი (CPC), რომელიც რუსეთზე გადის, მაგრამ 11 საერთაშორისო პარტნიორის ერთობლივი პროექტია და მის მართვაზე რუსულ მხარეს მონოპოლია არ აქვს. 1 575 კმ. სიგრძის მილსადენი, რომლის მშენებლობაც 2001 წელს დასრულდა, ნავთობის ტრანსპორტირებას ძირითადად თენგიზის საბადოდან ნოვოროსიისკის პორტის მიმართულებით ახორციელებს. კრემლის გათვლებით, ეს მილსადენი რუსეთს საშუალებას მისცემს მომავალში, სამხრეთ კავკასიის გავლით, ყაზახური ნავთობის დასავლეთის ბაზრებზე ექსპორტის შესაძლებლობა შეზღუდოს და დასავლურ მარშრუტზე მონოპოლია შეინარჩუნოს.²

ამ ეტაპზე რუსეთის მიზანი ნაწილობრივ მიღწეულია, რადგან ყაზახეთს რუსეთის გვერდის ავლით დასავლეთის ბაზრებზე მილსადენით წვდომა არ აქვს. თუმცა, აღმოსავლეთის მიმართულებით ახალი ენერგოინფრასტრუქტურის მშენებლობა რუსეთმა ვერ შეაფერხა. 2 228 კმ. სიგრძის ყაზახეთ-ჩინეთის ნავთობსადენის მშენებლობა 2009 წელს დასრულდა. ნავთობსადენის მაქსიმალური წარმადობა წელიწადში 20 მლნ. ტონაა.³ ეს არის პირველი პრეცედენტი, როდესაც ჩინეთმა ცენტრალური აზიიდან მილსადენით ნავთობის იმპორტი განახორციელა, რაც ყაზახეთისთვის რუსეთზე დამოკიდებულების შესამცირებლად გადადგმული პირველი მნიშვნელოვანი ნაბიჯია.

პერიოდულად აქტუალური ხდება ყაზახური ნავთობის ტრანსკასპიური მილსადენით ტრანსპორტირების საკითხიც. წლებია განიხილება აზერბაიჯანსა და ყაზახეთს შორის ტრანსკასპიური ნავთობის სატრანსპორტო სისტემის (TCOTS) განვითარების საკითხი. პროექტი ითვალისწინებს ყაზახეთის ტერიტორიაზე 739 კმ. სიგრძის ყაზახეთ-კასპიის სატრანსპორტო სისტემისა (KCTS) და კასპიის ზღვის გავლით აზერბაიჯანამდე 700 კმ. სიგრძის ტრანსკასპიური ნავთობსადენის მშენებლობას.⁴ პროექტის შესახებ მოლაპარაკებები 2017 წელს განახლდა. პროექტის მხარდამჭერები იმედოვნებენ, რომ აღნიშნული სისტემა ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის

მილსადენსა და აზერბაიჯან-საქართველო-თურქეთში არსებულ ნავთობის სხვა სატრანსპორტო სისტემებსაც დაუკავშირდება, რაც ყაზახური ნავთობის დასავლურ ბაზრებზე ექსპორტის შესაძლებლობას შექმნის.⁵

თურქმენეთი – ირანული და ჩინური მარშრუტების განვითარება

საბჭოთა პერიოდში თურქმენეთის ნავთობისა და გაზის მრეწველობას მოსკოვი აკონტროლებდა. 1990-იანი წლების დასაწყისში თურქმენეთი გაზის ექსპორტს ერთადერთი მარშრუტით, ცენტრალური აზია-ცენტრის გაზსადენის სისტემით ახორციელებდა. დამოუკიდებლობის მოპოვების შემდეგ გეოგრაფიული იზოლაცია და საექსპორტო მარშრუტებზე რუსეთის მონოპოლია თურქმენეთის ენერგოსექტორის განვითარების მთავარი შემაფერხებელი ფაქტორი გახდა. ალტერნატიული მარშრუტების არარსებობის პირობებში თურქმენეთი წლების განმავლობაში რუსეთის ფასის დიქტატზე იყო დამოკიდებული. 2003 წელს რუსეთი თურქმენეთს 1 მ³ გაზში მხოლოდ 44 აშშ დოლარს უხდიდა, 2006 წელს კი – 58 აშშ დოლარს. თავის მხრივ, რუსეთი თურქმენულ გაზს ევროპაში გაცილებით მაღალ ფასად ყიდდა.

თურქმენეთის პრეზიდენტის საფარმურად ნიაზოვის გაზის ევროპაში ტრანსპორტირების ადრეული მცდელობები წარუმატებელი გამოდგა. 1998 წელს ნიაზოვი ვაშინგტონში იმყოფებოდა, სადაც თურქმენეთ-ირან-თურქეთის მილსადენის მშენებლობას ლობირებდა, მაგრამ ვაშინგტონისგან ირანისთვის დაწესებული სანქციების გამო მხარდაჭერა ვერ მიიღო. მხარდაჭერის არარსებობის პირობებში თურქმენეთმა, რუსეთზე დამოკიდებულების შესამცირებლად, პირველ ეტაპზე ირანის მიმართულებით დაიწყო მარშრუტის განვითარება. ქორფეჯე-ქიურთ-ქიუის მილსადენის (200 კმ.) მშენებლობა, ირანის დაფინანსებით, 1997 წელს დასრულდა. მილსადენის წარმადობა 8 მლრდ. მ³-ია.⁶

2010 წელს ირანის მიმართულებით კიდევ ერთი მილსადენი აშენდა – დაულეთაბად-ხანგირანის მილსადენი (182 კმ.), რომელსაც 12 მლრდ. მ³ გაზის ტრანსპორტირება შეუძლია. ირანთან არსებული ორი მილსადენის ხაზის მიუხედავად, გაზის ფასზე შეუთანხმებლობისა და ირანის მიერ იმპორტირებული გაზისთვის საფასურის ხშირი გადაუხდელობის გამო, ირანთან ურთიერთობას მუდმივად ახლავს პრობლემები. 2017 წლის დეკემბერში მხარეები დავის

საერთაშორისო არბიტრაჟში განხილვაზე შეთანხმდნენ. თურქმენეთი ირანისგან 1.8 მლრდ. აშშ დოლარის გადახდას ითხოვს.⁷

რუსეთთან დაძაბული ენერგომოლაპარაკებების ფონზე⁸ თურქმენეთმა ჩინეთთან პარტნიორობა გააქტიურა, რაც 2009 წლის ბოლოსთვის თურქმენეთ-ჩინეთის მილსადენის გახსნით დასრულდა. ჩინეთის ნაციონალური ნავთობკომპანიის მხარდაჭერით ცენტრალური აზია-ჩინეთის გაზსადენი (1 833 კმ.) აშენდა, რომელიც აღმოსავლეთ თურქმენეთს, უზბეკეთისა და ყაზახეთის გავლით, ჩინეთის სინძიანის პროვინციასთან აკავშირებს. ამ მილსადენით, რომლის წლიური წარმადობა დამატებით ორი ხაზის მშენებლობის შემდეგ 60 მლრდ. მ³-მდე გაიზარდა, თურქმენეთი ჩინეთის მნიშვნელოვანი ენერგოპარტნიორი გახდა. ეს მილსადენი ყველაზე მნიშვნელოვანი გაზსადენის პროექტია, რომელიც რეგიონის საექსპორტო მარშრუტებზე რუსეთის გავლენას ასუსტებს.⁹

ტრანსკასპიური პროექტი და მისი განხორციელების ხელშემწყობი ფაქტორები

მიუხედავად იმისა, რომ ყაზახეთისა და თურქმენეთის საექსპორტო მარშრუტები რუსეთის გარდა ირანისა და ჩინეთის მიმართულელებითაც განვითარდა, დასავლეთის მიმართულებით ალტერნატიული მარშრუტების ძიება ამ ქვეყნების ენერგოპოლიტიკის პრიორიტეტულ ამოცანად რჩება.¹⁰ დასავლური მარშრუტების განვითარების იდეა 1990-იანი წლებიდან არსებობს და მისი უმთავრესი მიზანი რუსეთზე პოლიტიკური და ეკონომიკური დამოკიდებულების შემცირებაა. სანყის ეტაპზე თურქმენეთში გარკვეულ იმედებს ამყარებდნენ „ნაბუქოს“ პროექტის განხორციელებაზე, მაგრამ პროექტის სიძვირის, პოლიტიკური წინააღმდეგობებისა და ევროკავშირის მხრიდან არასაკმარისი მხარდაჭერის გამო პროექტი ამჟამად აქტუალური აღარ არის.

პირველი კასპიური გაზი ევროპაში

„ნაბუქოს“ პროექტის წარუმატებელი ლობირების მიუხედავად, ტრანსკასპიური გაზსადენის პროექტს აქტუალობა არ დაუკარგავს. გრძელვადიან პერსპექტივაში პროექტის განხორციელებას შესაძლოა ხელი შეუწყოს რამდენიმე ფაქტორმა. პირველ რიგში, მნიშვნელოვანია, რომ 2020 წლისთვის ევროპა მილსადენის ახალი

სისტემით, რომელიც სამხრეთ კავკასიის მილსადენს (SCP), ტრანს-ანატოლიისა (TANAP) და ტრანსადრიატიკის (TAP) მილსადენებს გააერთიანებს, პირველად მიიღებს კასპიურ გაზს აზერბაიჯანიდან. რაც, ტრანსკასპიური მილსადენის მშენებლობის შემთხვევაში, თურქმენული გაზის ევროპაში ტრანსპორტირების შესაძლებლობას შექმნის.

გარდა ამისა, ტრანსკასპიური გაზსადენის მშენებლობას შეიძლება მნიშვნელოვნად შეუწყოს ხელი 2015 წელს თურქმენეთის ტერიტორიაზე აღმოსავლეთ-დასავლეთის მილსადენის ამოქმედებამ. მილსადენი თურქმენეთის გაზით მდიდარ აღმოსავლეთ რაიონებს თურქმენეთის კასპიის სანაპიროსთან აკავშირებს, რაც თურქეთისა და ევროპის მიმართულებით ექსპორტის შესაძლებლობას ქმნის. აღმოსავლეთ-დასავლეთის მილსადენის მშენებლობა დააჩქარა საექსპორტო კრიზისმაც, რასაც თურქმენეთის შემოსავლების შემცირება მოჰყვა. 2014 წელს რუსეთში თურქმენეთიდან ექსპორტი 11 მლრდ.-დან 4 მლრდ. მ³-მდე შემცირდა, 2016 წლის იანვარში კი საერთოდ შეწყდა. თურქმენული გაზის იმპორტის შემცირებას აპირებს ირანიც, რომელიც სანქციების შემსუბუქების შემდეგ საკუთარი წარმოების გაზრდას გეგმავს. ამიტომაც ამ ახალი შიდა დანიშნულების მილსადენის ამოქმედება მომავალში შესაძლოა მნიშვნელოვანი ხელშემწყობი ფაქტორი გახდეს ტრანსკასპიური მილსადენის მშენებლობისთვის.¹¹

ევროკავშირი – სამხრეთის გაზის დერეფნის განვითარება

ევროკავშირის ერთ-ერთი მიზანია ენერგორესურსების იმპორტის დივერსიფიკაციის სტრატეგიის ფარგლებში კასპიური რესურსების მოპოვება და ტრანსპორტირება უზრუნველყოს. 1995 წლიდან ევროკავშირის მხრიდან არაერთი ორმხრივი და მრავალმხრივი ინიციატივა წარმოიშვა, თუმცა კონკრეტული შედეგების გარეშე. ევროპელთა გააქტიურება შესამჩნევი გახდა 2006 და 2009 წლების რუსეთ-უკრაინის გაზის კრიზისების დროს, როდესაც რუსეთის გაზსა და უკრაინის სატრანზიტო სისტემაზე დამოკიდებულების შემცირება ევროკავშირის სტრატეგიის ნაწილი გახდა. ევროპელთა გააქტიურებას 2014 წლის ყირიმის მოვლენებმაც შეუწყო ხელი, რადგან ევროპას რუსული გაზის ნახევარი უკრაინის გავლით მიეწოდება.

ევროკავშირის ერთ-ერთი პრიორიტეტი სამხრეთის გაზის დერეფნის განვითარებაა, რომელიც ევროკავშირის ბაზარს კასპიის რეგიონთანაც დააკავშირებს. დერეფნის ფარგლებში ევროპა პირველ კასპიურ გაზს აზერბაიჯანიდან 2020 წელს მიიღებს. თუმცა, სამხრეთის გაზის დერეფნიდან ევროპა ჯერჯერობით მხოლოდ 10 მლრდ. მ³ გაზს მიიღებს. ამიტომაც მნიშვნელოვანია ტრანსკასპიური გაზსადენის პროექტის განხორციელება, რომელიც დერეფანში თურქმენულ გაზსაც გაატარებს. გრძელვადიან პერსპექტივაში მხოლოდ თურქმენეთს აქვს საკმარისი გაზი სამხრეთის გაზის დერეფნის შესავსებად. ევროკავშირის პრიორიტეტიც დერეფნის სრულმასშტაბიანი და დროული ამოქმედებაა.¹²

აშშ – ალტერნატიული პროექტების მხარდაჭერა

აშშ ცენტრალური აზიის გაზის რესურსებს საკუთარი მოხმარებისთვის არ საჭიროებს. ვაშინგტონს ეკონომიკურზე მეტად პოლიტიკური ინტერესები ამოძრავებს. საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ ვაშინგტონის უცვლელი პოზიციიაა, რომ რუსეთს არ უნდა ჰქონდეს კასპიური რესურსების ტრანსპორტირებაზე მონოპოლია და არც ერთმა მილსადენმა არ უნდა გაიაროს ირანის ტერიტორიაზე. ამერიკელი დიპლომატისა და ვაშინგტონის მხრიდან კასპიური ენერგოპოლიტიკის ერთ-ერთი არქიტექტორის, რიჩარდ მორნიგსტარის, შეფასებით, აშშ-ს სურს კასპიური რესურსების განვითარება ამერიკულმა და მისი მეგობარი ქვეყნების კომპანიებმა უზრუნველყონ.¹³ წარსული გამოცდილება აჩვენებს, რომ ჩვენს რეგიონში ენერგოპროექტების განხორციელებისათვის აშშ-ის მხარდაჭერა მნიშვნელოვანია. ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის პროექტი, დიდი წინააღმდეგობის მიუხედავად, ვაშინგტონის უშუალო ჩართულობის შედეგად მაინც განხორციელდა. ტრანსკასპიური პროექტების შემთხვევაშიც ვაშინგტონის მხარდაჭერა გადამწყვეტი იქნება.

ტრანსკასპიური პროექტის განხორციელების გამონვევები

ცენტრალური აზიისა და დასავლეთის ქვეყნების სურვილის მიუხედავად, ცენტრალური აზიის ენერგორესურსების ტრანსპორტირება კასპიის ზღვისა და, შემდეგ, სამხრეთ კავკასიის გავლით დასავლეთისკენ უზრუნველყონ, ტრანსკასპიური პროექტი არაერთი გამონვევის წინაშე დგას.

გეოგრაფიული ბარიერები

თურქმენეთი და ყაზახეთი გეოგრაფიულად იზოლირებული ქვეყნებია, რაც მათ სატრანზიტო ქვეყნებზე დამოკიდებულს ხდის. გეოგრაფიული იზოლაციის გამო რეგიონიდან ენერგორესურსების ექსპორტი ძვირადღირებული კომპლექსური მილსადენის პროექტის განხორციელებას მოითხოვს, რომელმაც კასპიის ზღვის ფსკერზე და სატრანზიტო ქვეყნებზე უნდა გაიაროს.

სამართლებრივი დავა სანაპირო ქვეყნებს შორის

საბჭოთა კავშირის დაშლისა და რეგიონში ენერგორესურსების მოპოვების განახლების შემდეგ სანაპირო სახელმწიფოებს შორის საზღვაო საზღვრების დელიმიტაციის საკითხზე დაპირისპირება წარმოიქმნა. ორი ქვეყნის (საბჭოთა კავშირი და ირანი) ზღვა ხუთი ქვეყნის (რუსეთი, ირანი, ყაზახეთი, აზერბაიჯანი, თურქმენეთი) ზღვად გადაიქცა. გამომდინარე იქიდან, რომ ენერგორესურსების უმეტესი მარაგები ძირითადად ყაზახეთის, თურქმენეთისა და აზერბაიჯანის ტერიტორიულ წყლებშია, რუსეთი და ირანი ეწინააღმდეგებიან მეზობელი ქვეყნების მიერ ისეთი პროექტების განხორციელებას, რომლებიც დასავლეთის ბაზრებს მათი გვერდის ავლით მოამარაგებს.¹⁴ კასპიის ზღვის სამართლებრივ სტატუსზე შეთანხმების მიღწევის მიუხედავად, ნაკლებად სავარაუდოა, რომ ამ საკითხზე რუსეთის პოზიცია შეიცვალოს. 2017 წლის 5 დეკემბერს რუსეთის საგარეო საქმეთა მინისტრმა განაცხადა, რომ ხუთივე კასპიური სახელმწიფო ყველა მნიშვნელოვან საკითხზე შეთანხმდა და კასპიის ზღვის სამართლებრივ სტატუსზე კონვენცია ხელმოსაწერად 2018 წელს იქნება მზად.¹⁵

გარემოს დაცვის საკითხები

რუსეთი და ირანი ტრანსკასპიური პროექტის წინააღმდეგ აქტიურად იყენებენ პროექტის განხორციელებასთან დაკავშირებულ გარემოს დაცვის საკითხებს. მათი შეფასებით, ზღვის ფსკერზე მილსადენის მშენებლობა რთული ტექნოლოგიური სამუშაოების ჩატარებას მოითხოვს, რაც გარემოზე ნეგატიურ გავლენას მოახდენს.

ბიუროკრატია და ავტორიტარიზმი

ცენტრალურ აზიაში ბიზნესის კეთებასთან დაკავშირებით არსებული პრობლემების გამო რთულია მასშტაბური პროექტებისთვის ინვესტიციების მოზიდვა. თუმცა უნდა აღინიშნოს, რომ ავტორიტარული მმართველობისა და კორუფციის მიუხედავად, ენერგოპროექტებიდან მისაღები შესაძლო მოგებები იმდენად მაღალია, რომ წამყვანი ენერგოკომპანიები მაინც ცდილობენ რეგიონში ბიზნესკავშირების დამყარებას.

სატრანზიტო დერეფნის უსაფრთხოება

ცენტრალური აზიის რესურსების დასავლეთის მარშრუტით ტრანსპორტირებისთვის მნიშვნელოვანი გამოწვევაა სამხრეთ კავკასიასა და თურქეთში უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული პრობლემები. ტერორიზმის თვალსაზრისით ყველაზე დაუცველი თურქეთის მონაკვეთია, სადაც აზერბაიჯანიდან მომავალ მილსადენებზე 2008 და 2015 წლებში აფეთქებები მოხდა. მილსადენების დაუცველობა გამოჩნდა 2008 წლის რუსეთ-საქართველოს ომშიც, როდესაც საქართველოში მილსადენთან ახლოს ბომბი ჩამოვარდა. რეგიონის სატრანზიტო პოტენციალისთვის გამოწვევაა მთიანი ყარაბაღის კონფლიქტიც. მთიანი ყარაბაღის ზონა ცეცხლის შეწყვეტის ხაზიდან მილსადენთან ყველაზე ახლოს 13 კილომეტრში მდებარეობს. უსაფრთხოების აღნიშნული რისკების გამო ტრანზიტს ჯერ საფრთხე არ შექმნია, მაგრამ სამხრეთ კავკასიისა და თურქეთის დაუცველობა ყოველთვის შეიძლება გამოიყენოს რუსეთმა ახალი პროექტების განხორციელების წინააღმდეგ.

კონკურენტული მარშრუტები და დაბალი ფასები

ტრანსკასპიური გაზსადენის პროექტს საფრთხეს უქმნის გაზზე დაბალი ფასები და კონკურენტული პროექტების მშენებლობა. „გაზპრომმა“ „თურქული ნაკადის“ მილსადენის ოფშორული ნაწილის მშენებლობა 2017 წლის მაისში დაიწყო. მილსადენით რუსული გაზის ექსპორტი, პირველ რიგში, თურქეთში, შემდეგ კი ევროპაშია დაგეგმილი,¹⁶ რამაც შესაძლოა შეამციროს კასპიურ გაზზე მოთხოვნა. გარდა ამისა, გაზზე დაბალი ფასის პირობებში ტრანსკასპიური გაზსადენის პროექტის განხორციელება საკმაოდ ძვირდება, რაც მოკლევადიან პერსპექტივაში პროექტის მომგებიანობას საეჭვოს ხდის.

ჩინეთი – ახალი გავლენიანი მოთამაშე

ენერგეტიკის საერთაშორისო სააგენტოს პროგნოზით, ჩინეთის მოთხოვნა გაზზე 2008 წელს 85 მლრდ. მ³-დან, 2035 წლისთვის 395 მლრდ. მ³-მდე გაიზრდება, ევროპელთა მოთხოვნა კი – 2008 წელს 555 მლრდ. მ³-დან, 2035 წელს 628 მლრდ. მ³-მდე.¹⁷ გაზზე მზარდი მოთხოვნის დასაკმაყოფილებლად ჩინეთმა დაიწყო ცენტრალური აზიის ენერგოსექტორის ათვისება. ამის შედეგად, ჩინეთი, ცენტრალური აზიის ენერგორესურსების იმპორტის მხრივ, არა მარტო რუსეთის, არამედ ევროკავშირის მნიშვნელოვან კონკურენტადაც ყალიბდება.

პოლიტიკური წინააღმდეგობა

კასპიური რესურსების დასავლეთის მარშრუტით ექსპორტის მთავარი მოწინააღმდეგეები არიან რუსეთი და ირანი. ორივე ქვეყანა აქტიურად იყენებს დიპლომატიურ, პოლიტიკურ თუ სამხედრო ინსტრუმენტებს დასავლური მარშრუტის წინააღმდეგ. რუსეთისთვის აშკარაა, რომ თურქმენულ გაზს შეუძლია ევროპის ბაზარზე რუსეთის გაზისთვის კონკურენციის განევა. ამიტომაც მოსკოვი ხელს არ უშლის თურქმენეთს და ყაზახეთს ითანამშრომლონ ამ სფეროში ჩინეთთან და ირანთან, რომლებიც მოსკოვისთვის ნაკლებად საშიშ კონკურენტებად მიიჩნევა.

ირანი, რომელიც სანქციების მოხსნის შემდეგ საკუთარი ენერგოექსპორტის გაზრდას გეგმავს, თავად არის დაინტერესებული გაატაროს თურქმენული გაზი, რასაც ამჟამად ინფრასტრუქტურის არარსებობის გამო ვერ ახერხებს. ადრეულ 1990-იან და 2000-იან წლებში ირანი თავის უკმაყოფილებას სამხედრო მანევრებითაც კი გამოხატავდა.

საქართველოს სატრანზიტო როლი

საქართველოს ხელსაყრელი გეოგრაფიული მდებარეობა – შავი ზღვის რეგიონთან, კასპიის ზღვასთან და ცენტრალურ აზიასთან სიახლოვე – მნიშვნელოვან სატრანზიტო მოთამაშედ აქცევს მიმდინარე და სამომავლო ენერგოპროექტებში. 1990-იანი წლებიდან მოყოლებული, საქართველო ევროკავშირისა და აშშ-ის მიერ ალტერნატიულ ენერგომარშრუტად განიხილება, რომელიც გვერდს

უვლის რუსეთს. ენერგორესურსების ტრანსპორტირების „მეოთხე დერეფნის“ (დანარჩენი სამი დერეფანი ენერგორესურსების ექსპორტს უზრუნველყოფს აფრიკა/ახლო აღმოსავლეთიდან, რუსეთიდან და ნორვეგიიდან) პირველი ეტაპი წარმატებით განხორციელდა ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენის, სამხრეთ კავკასიის გაზსადენის (ბაქო-თბილისი-ერზერუმის გაზსადენი) და დასავლეთის მიმართულების საექსპორტო მილსადენის (ბაქო-სუფსას ნავთობსადენი) მშენებლობით. მეორე ეტაპი შესაძლოა იყოს ყაზახური და თურქმენული რესურსების ტრანსპორტირება, საქართველოში არსებული სატრანსპორტო სისტემების გაფართოების ან ახლის მშენებლობის გზით.¹⁸

ძირითადი დასკვნები

- თურქმენეთის გაზის რესურსები, რაც მსოფლიო მარაგების 9.4%-ია, 1990-იანი წლების შემდეგ ენერგოიმპორტიორი ქვეყნების განსაკუთრებული ინტერესის საგანს წარმოადგენს. არსებული პროგნოზების მიხედვით, უახლოეს ათწლეულებში გაზზე მოთხოვნა გაიზრდება და ამდენად, ცენტრალური აზია თავისი ენერგორესურსების მარაგებით გლობალურ ენერგობაზარზე მიმზიდველობას შეინარჩუნებს.
- საბჭოთა პერიოდში ცენტრალური აზიის რესურსების მოპოვებასა და ექსპორტზე მონოპოლიას საბჭოთა კავშირი ფლობდა, რომელიც ცენტრალიზებულად მართავდა საბჭოთა რესპუბლიკების რესურსების განაწილებას. 1990-იანი წლების დასაწყისშიც რუსეთი ინარჩუნებდა ცენტრალური აზიის დამოუკიდებელი სახელმწიფოების ენერგორესურსების საექსპორტო მარშრუტებზე მონოპოლიას, რის გამოც ამ ქვეყნების ენერგოპოლიტიკა რუსეთის გავლენას განიცდიდა.
- 1990-იანი წლების დასაწყისში საექსპორტო მარშრუტებზე რუსეთის გავლენის შესუსტება ყაზახეთისა და თურქმენეთის ენერგოპოლიტიკის ქვაკუთხედი გახდა. შემოსავლებისა და ენერგოდამოუკიდებლობის ხარისხის გასაზრდელად ამ ქვეყნებმა მიზნად დაისახეს საექსპორტო მარშრუტების დივერსიფიკაცია, რაც რუსეთის გვერდის ავლით მილსადენების მშენებლობასაც გულისხმობდა. დივერსიფიკაციის პოლიტიკის შედეგად, ჩი-

ნეთისა და ირანის მიმართულებით რუსეთისგან დამოუკიდებელი საექსპორტო მარშრუტები ამოქმედდა, რამაც ცენტრალური აზიის ენერგოექსპორტიორი ქვეყნების რუსეთზე დამოკიდებულების ხარისხი შეამცირა.

- ბოლო წლებში რეგიონში მნიშვნელოვანი ენერგომოთამაშე გახდა ჩინეთი, რომლის აქტიურობის შედეგად გრძელვადიან პერსპექტივაში თურქმენეთის ჩინეთზე დამოკიდებულების ხარისხი გაიზარდა. რეგიონში ჩინეთის პოზიციების გაზრდა ხელს შეუწყობს რეგიონის ქვეყნებს რუსეთთან მოლაპარაკებისას უფრო თავისუფლად იგრძნონ თავი და გაცილებით მეტი ფასი მოითხოვონ საკუთარი რესურსებისთვის. ამავ დროს, ჩინეთი თავისი აქტიურობით ცენტრალური აზიის ენერგორესურსების იმპორტის სფეროში ევროპის კონკურენტადაც ყალიბდება.
- რუსეთის კასპიური პოლიტიკის მიზანია არ დაუშვას ევროპისთვის ცენტრალური აზიიდან გაზის იმპორტის ალტერნატიული მარშრუტის, მათ შორის, სამხრეთ კავკასიის გავლით, განვითარება, რაც ევროპის ბაზარზე რუსეთის გავლენას შეასუსტებს. ამ მხრივ რუსეთისთვის ნაკლებ საფრთხედ აღიქმება რეგიონის ენერგორესურსების ირანისა და ჩინეთის მიმართულებით ტრანსპორტირება.
- ბოლო ათწლეულში რუსეთსა და უკრაინასთან დაკავშირებული გაზის კრიზისების გამო, გაზის იმპორტის უსაფრთხოების გაზრდისა და რუსეთზე დამოკიდებულების შემცირების მიზნით, ევროპაში აქტიუალური გახდა ენერგორესურსების იმპორტის დივერსიფიკაციის საკითხი. ამ მხრივ ევროკავშირის ერთ-ერთ პრიორიტეტად ჩამოყალიბდა სამხრეთის გაზის დერეფნის განვითარება, რაც ევროკავშირის ბაზრის კასპიის რეგიონთან დაკავშირებას უზრუნველყოფს. დერეფნის განვითარების პირველი ეტაპი 2020 წლისთვის დასრულდება, როდესაც ევროპა მისაღწევი პირველად მიიღებს აზერბაიჯანულ გაზს. თურქმენული გაზის ევროპაში ტრანსპორტირებასთან დაკავშირებული არაერთი გამოწვევის მიუხედავად, სამხრეთ კავკასიის დერეფნის პირველი ეტაპის წარმატებული განხორციელება გრძელვადიან პერსპექტივაში ტრანსკასპიური გაზსადენის მშენებლობის შანსებსაც გაზრდის.

შენიშვნები

1. „BP Statistical Review of World Energy“, June 2017, 66th edition.
2. Rafael Kandiyoti, *Pipelines: Flowing Oil and Crude Politics*, (I. B. Tauris, 2008), 185-190.
3. „Kazakhstan expands China Oil Pipeline Link“, *Reuters*, July 1, 2009, www.reut.rs/2AB5cII (ნანახია 20 ნოემბერს, 2017).
4. Robert M. Cutler, „Kazakhstan and Azerbaijan Plan an Undersea Trans-Caspian Oil Pipeline“, *The Central Asia-Caucasus Analyst*, 7 November, 2016, www.bit.ly/2jyUjfq (ნანახია 18 ნოემბერს, 2017).
5. Kamila Aliyeva, „Kazakhstan Resumes Negotiations on Trans-Caspian Project“, *AzerNews*, 2 February, 2017, www.bit.ly/2yVpzlW (ნანახია 26 ივნისს, 2017).
6. Rafael Kandiyoti, *Pipelines: Flowing Oil and Crude Politics*, (I. B. Tauris, 2008), 192-197.
7. „Turkmenistan, Iran to Seek Mediation of \$1.8 Billion Gas Dispute“, *Radio Free Europe/Radio Liberty*, 6 December, 2017, www.bit.ly/2jZYzlo (ნანახია 6 დეკემბერს, 2017).
8. 2009 წლის 9 აპრილს ცენტრალური აზია-ცენტრის გაზსადენის სისტემის ერთ-ერთ მილსადენზე აფეთქებაც მოხდა. საბოლოო ჯამში, აღნიშნული ფაქტი რუსეთ-თურქმენეთს შორის გაზის ფასსა და ტრანზიტის მოცულობასთან დაკავშირებულ დავას დაუკავშირეს.
9. Martha Brill Olcott, „Turkmenistan: Real Energy Giant or Eternal Potential?“, *Harvard University's Belfer Center and Rice University's Baker Institute Center for Energy Studies*, December 2013.
10. თურქმენეთი თურქმენეთ-ავღანეთ-პაკისტან-ინდოეთის მილსადენის (TAPI) პროექტის განხორციელებასაც ლობირებს. პროექტის განხორციელების მთავარი გამოწვევაა დაფინანსება და უსაფრთხოების საკითხები.
11. Natalia Konarzewska, „Turkmenistan Advances Westward Natural Gas Export“, *The Central Asia-Caucasus Analyst*, 25 March, 2016, www.bit.ly/2mAP7cu (ნანახია 26 ივნისს, 2017).
12. Najia Badykova, „EU's Southern Gas Corridor Still Lacks Strategic Approach“, *The Central Asia-Caucasus Analyst*, 30 March, 2016, www.bit.ly/2jC8FfG (ნანახია 26 ივნისს, 2017).
13. Alexandros Peterson, Katinka Barysch, „Russia, China and the Geopolitics of Energy in Central Asia“, *Centre for European Reform*, November 2011, 7, 32.
14. Brenda Shaffer, *Energy Politics*, (University Pennsylvania Press, 2009), 80-84.
15. „Lavrov Says „Key Issues“ Regarding Caspian Legal Status Solved“, *Radio Free Europe/Radio Liberty*, 5 December, 2017, www.bit.ly/2iZsgXc (ნანახია 6 დეკემბერს, 2017).
16. „Gazprom Begins Turkish Stream Pipeline Construction“, *RT*, 8 May, 2017, www.bit.ly/2rrQQIO (ნანახია 6 დეკემბერს, 2017).
17. Alexandros Peterson, Katinka Barysch, „Russia, China and the Geopolitics of Energy in Central Asia“, *Centre for European Reform*, November 2011, 7, 11.
18. Shamil Yenikeeff, „The Georgia-Russia Standoff and the Future of Caspian and Central Asian Energy Supplies“, *Oxford Energy Comment, Oxford Institute for Energy Studies*, August 2008.