

კასპიის ზღვის სამართლებრივი სტატუსი და მისი გავლენა ძალთა
ბალანსზე რეგიონში

ალექსანდრე ლაცაბიძე

*სადისერტაციო ნაშრომი წარდგენილია
თბილისის თავისუფალი უნივერსიტეტის
სოციალური მეცნიერებების სადისერტაციო საბჭოზე სოციალურ
მეცნიერებათა დოქტორის
აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად*

სამეცნიერო ხელმძღვანელი: გიორგი კაციტაძე, თბილისის თავისუფალი
უნივერსიტეტის პროფესორი, აზიისა და აფრიკის ინსტიტუტის
დირექტორი.

თბილისის თავისუფალი უნივერსიტეტი
თბილისი, 2023

დარგობრივი კომისიის რეკომენდაცია

დისერტანტი: _____ /სახელი და გვარი/

დისერტაციის სათაური:

დისერტაციის დაცვის თარიღი: -----

რეცენზენტი 1: _____ /სახელი, გვარი/

რეცენზენტი 2: _____ /სახელი, გვარი/

რეკომენდებულია დაცვისათვის ----- სოციოლოგიის სამეცნიერო მიმართულების კომისიის მიერ.

თავჯდომარე, /სახელი, გვარი/ : _____
(ხელმოწერა)

წევრი, /სახელი, გვარი/: _____
(ხელმოწერა)

წევრი /სახელი, გვარი/: _____
(ხელმოწერა)

სადოქტორო სკოლის კოორდინატორი: _____ /
სახელი, გვარი/ _____
(ხელმოწერა)

თარიღი: -----

დეკლარაცია

„როგორც წარმოდგენილი სადოქტორო დისერტაციის ავტორი, ვაცხადებ, რომ ჩემი დისერტაცია წარმოადგენს ორიგინალურ ნაშრომს და მასში სხვა ავტორების აქამდე გამოქვეყნებული, გამოსაქვეყნებლად მიღებული ან დასაცავად წარდგენილი მასალები გამოყენებულია ციტირების სათანადო წესების დაცვით“.

სახელი, გვარი: ალექსანდრე ლაცაბიძე

თარიღი: 04/04/2023

აბსტრაქტი

საბჭოთა კავშირის დაშლისა და ახალი სახელმწიფოების შექმნის შემდეგ, მსოფლიოს სხვადასხვა რეგიონში ძალთა ბალანსის ახლმა გადანაწილებამ ახალი რეალობა წარმოშვა. ეს პროცესი განსაკუთრებით აქტუალური ენერგომატარებლებით მდიდარი რეგიონებისთვის გახდა, რომელსაც ასევე მიეკუთვნება კასპიის ზღვის რეგიონი.

ოცდაათი წლის განმავლობაში ვერ ხერხდება, კასპიის ზღვის სამართლებრივ სტატუსთან დაკავშირებული კასპიისპირა ქვეყნებს შორის არსებული უთანხმოების გადაჭრა. სამართლებრივი სტატუსის გადაჭრას გადამწყვეტი მნიშვნელობა აქვს რეგიონის ქვეყნებისათვის, რადგან მათ მიეცემათ იურიდიული საფუძველი, შეფერხების გარეშე ააშენონ კასპიის ზღვის გავლით ტრანსკასპიური მილსადენები. იმ შემთხვევაში, თუ ცენტრალური აზიის ქვეყნები (ყაზახეთი, თურქმენეთი) ტრანსკასპიური მილსადენებით შეძლებენ თავიანთი ენერგორესურსების ტრანსპორტირებას ევროპაში, შემცირდება აღნიშნული სახელმწიფოების დამოკიდებულება ისეთ ქვეყნებზე, როგორც არის ჩინეთი და რუსეთი. განსაკუთრებით პრობლემატურია რუსეთის მიდგომა ყოფილი საბჭოთა ქვეყნების მიმართ, რომელსაც იგი თავის გავლენის სფეროდ თვლის და ცდილობს ენერგიის წყაროების გამოყენებას დასავლეთსა და მსოფლიოზე ზეწოლის მიზნით.

გამომდინარე იქიდან, რომ კასპიის ზღვის რეგიონი ევროპის კავშირისთვის ენერგორესურსების მიწოდების ალტერნატიულ წყაროს წარმოადგენს, საკითხი ცდება რეგიონალურ მასშტაბს და გლობალურ მნიშვნელობას იძენს.

კვლევაში შესწავლილია კასპიის ზღვის რეგიონში არსებული ენერგორესურსების მოპოვებისა და მომხმარებლამდე ტრანსპორტირების პერსპექტივები, კასპიის ზღვის სამართლებრივი სტატუსის მნიშვნელობა და მისი გავლენა რეგიონის გეოპოლიტიკურ ვითარებასა და არსებულ ძალთა ბალანსზე.

ნაშრომში განხილულია საერთაშორისო სამართლის სხვადასხვა რეგულაციები, იმის მიხედვით თუ რას მიეკუთვნება კასპიის ზღვა - ზღვას თუ ტბას. აგრეთვე შესწავლილია 2018 წლის 12 აგვისტოს, ქ. აქტაუში მიღებული, კასპიის ზღვის სამართლებრივი სტატუსის განმსაზღვრელი კონვენციის გავლენა რეგიონში მიმდინარე პროცესებზე.

კვლევაში, საერთაშორისო ურთიერთობების უძველეს ძალთა ბალანსის თეორიაზე დაყრდნობით, დეტალურად არის შესწავლილი, კასპიის ზღვის რეგიონის ქვეყნებში არსებული ვითარება და გარე ძალების ჩათულობა რეგიონის გეოპოლიტიკაში.

საძიებო სიტყვები: ძალთა ბალნის; ენერგორესურსები; კასპიის ზღვა; კასპიის ზღვის რეგიონი; სამართლებრივი სტატუსი;

Abstract

After the collapse of the Soviet Union and the formation of new states, a new reality was created, the balance of power began to be redistributed in different regions of the world. This process is especially relevant for regions rich in energy resources, to which the Caspian Sea region belongs.

For thirty years, it has not been possible to resolve the disputes between the Caspian countries regarding the legal status of the Caspian Sea. Resolving the legal status is crucial for the countries of the region, as it will give them the legal basis to build trans-Caspian pipelines through the Caspian Sea without delay. If Central Asian countries (Kazakhstan, Turkmenistan) will be able to transport their energy resources to Europe through Trans-Caspian pipelines, their dependence on countries such as China and Russia will decrease. Russia's approach is particularly problematic to the former Soviet countries, which it considers its sphere of influence and tries to use energy sources to put pressure on the West and the world.

Since the Caspian Sea region is an alternative source of energy resources for the European Union, the issue is shifting from a regional scale to a global one.

The research examines the prospects of obtaining and transporting energy resources in the Caspian Sea region, the importance of the legal status of the Caspian Sea and its impact on the geopolitical situation of the region and the current balance of power.

The study researches various regulations of international law, depending on whether the Caspian Sea belongs to a sea or a lake. Furthermore, examines the influence of the convention on the legal status of the Caspian Sea, adopted in Aktau on August 12, 2018, on the processes in the region.

Based on the one of the oldest theories of international relations, the balance of power, the current situation in the countries of the Caspian Sea region and the involvement of external forces in the region's geopolitics are studied in detail.

Key words: Balance of power; Energy resources; Caspian Sea; Caspian Sea region; Legal status.

ხელმძღვანელი: გიორგი კაციტაძე

(ხელმოწერა)

მადლობა

მადლობას ვუხდი თბილისის თავისუფალი უნივერსიტეტის ყველა წარმომადგენელს, ვინც მონაწილეობა მიიღო ჩემი სამეცნიერო ნაშრომის მომზადების პროცესში. აღმოჩენილი დახმარებისთვის მადლობას ვუხდი თავისუფალი უნივერსიტეტის რექტორს ბატონ ვახტანგ ლეჟავას, პროფესორ ნუცა ბათიაშვილს, თემის ხელმძღვანელს პროფესორ გიორგი კაციტაძეს. მინდა მადლობა გადავუხადო და გამოვყო პროფესორ თინათინ ქაროსანიძის წვლილი, რომელიც აქტიურად იყო ჩართული სადისერტაციო ნაშრომის მომზადების ყველა ეტაპზე.

სარჩევი

დარგობრივი კომისიის რეკომენდაცია-	2
დეკლარაცია-----	3
აბსტრაქტი-----	4
მადლობა-----	7
სარჩევი-----	8
რუქები-----	10
აბრევიატურა-----	11
1. შესავალი	
1.1 კვლევის მიზანი-----	12
1.2 თემის აქტუალობა-----	13
1.3 მეთოდოლოგია-----	14
1.4 ლიტერატურის მიმოხილვა -----	15
1.5 გეოგრაფიულ-ისტორიული მიმოხილვა-----	24
1.6 კასპიის ზღვის რეგიონში არსებული ვითარება-----	29
2. კასპია, როგორც გეოპოლიტიკური ინტერესების -----	33
 დაპირისპირების ცენტრი	
3. კასპიის ზღვის სამართლებრივი სტატუსი	
3.1 ზღვებზე და ოკეანეებზე სამართლებრივი რეგულაციების ისტორიული მიმოხილვა-----	57
3.2 გაეროს კონვენცია და საზღვაო სამართალის რეგულაციები-----	60
3.3 კასპიის ზღვის სამართლებრივი სტატუსის დადგენის პროცესი----	64
4. XVIII - XXI საუკუნეებში, კასპიის ზღვის რეგიონთან დაკავშირებული ხელშეკრულებები	
4.1 კასპიის ზღვისა და სამხრეთ კავკასიის რეგიონში მიმდინარე პროცესების ისტორიული მიმოხილვა-----	69
4.2 XVIII საუკუნეში გაფორმებული ხელშეკრულებები-----	72
4.3 XIX საუკუნეში გაფორმებული ხელშეკრულებები-----	76
4.4 XX საუკუნეში გაფორმებული ხელშეკრულებები-----	82
4.5 საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ, კასპიის ზღვის სამართლებრივ სტატუსთან დაკავშირებით გაფორმებული ხელშეკრულებები-----	95
4.6 კასპიისპირა ქვეყნების სამიტები-----	98
5. კასპიის ზღვის რეგიონში არსებული ენერგორესურსები და მათი ტრანსპორტირების მარშრუტები	
5.1 ენერგორესურსები-----	101
5.2 არსებული და სამომავლო მარშრუტები-----	103
5.3 მილსადენები-----	107
6. დასკვნა-----	138
7. ბიბლიოგრაფია-----	144
8. დანართები:	

1. XVIII-XXI საუკუნეებში, კასპიის ზღვის რეგიონთან დაკავშირებული
ხელშეკრულებების სია #1-----164
2. კასპიის ზღვის რეგიონის ქვეყნების მიერ ევროპის კავშირთან
გაფორმებული ხელშეკრულებების სია #2-----167

რუქები

1. კასპიის ზღვის აუზი-----	25
2. სპარსეთი და ცენტრალური აზია-----	85
3. კასპიის ზღვის ნავთობისა და ბუნებრივი აირის ძირითადი საექსპორტო გზები-----	108
4. კასპიის ზღვის რეგიონში არსებული მილსადენები-----	111
5. ბაქო-სუფსას ნავთობსადენი-----	112
6. ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენი-----	114
7. ბაქო-ნოვოროსიისკის ნავთობსადენი-----	117
8. სამხრეთ კავკასიის რკინიგზა-----	119
9. ბუნებრივი აირის სამხრეთ დერეფანი-----	120
10. ენერგომატარებლების ტრანსპორტირების მარშრუტები ყაზახეთიდან--	124
11. ყაზახეთის, ქაშაგანის საბადოდან ნავთობის ექსპორტის მარშრუტები---	126
12. კასპიის მილსადენის კონსორციუმი-----	128
13. ბუნებრივი აირის მილსადენები ცენტრალური აზიიდან----	132

აბრევიატურა

- ACG (Azeri-Chirag-Gunashli)--აზერი- ჩირაგი-გიუნაშლი;
- BP (British Petroleum)-----ბრიტიშ პეტროლეუმი;
- BTC (Baku-Tbilisi-Ceyhan)-----ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანი;
- BTE (Baku-Tbilisi-Erzurum)----ბაქო-თბილისი-ერზურუმი;
- CNPC (China National Petroleum Corporation)-ჩინეთის ეროვნული
ნავთობის კორპორაცია;
- CPC (Caspian Pipeline Consortium) -კასპიის მილსადენის კონსორციუმი;
- NATO (North Atlantic Treaty Organization)-ჩრდილოატლანტიკური
ხელშეკრულების ორგანიზაცია;
- OPEC (Organization of the Petroleum Exporting Countries)-ნავთობის
ექსპორტიორი ქვეყნების ორგანიზაცია;
- SCP (South Caucasus Pipeline)-----სამხრეთ კავკასიის მილსადენი;
- SCPX (South Caucasus Pipeline Expansion)---სამხრეთ კავკასიის
მილსადენის გაფართოება;
- TANAP (Trans-Anatolian Natural Gas Pipeline)--ტრანს-ანატოლიური
ბუნებრივი აირის მილსადენი;
- TAP (Trans Adriatic Pipeline)--ტრანს-ადრიატიკული მილსადენი;
- TAPI (Turkmenistan-Afghanistan-Pakistan-India, Gas pipeline project)---
(თურქმენეთი-ავღანეთი-პაკისტანი-ინდოეთი, ბუნებრივი აირის
მილსადენის პროექტი);
- TCP (Trans-Caspian Pipeline)-----ტრანს-კასპიური მილსადენი;
- TCGP (Trans-Caspian Gas Pipeline)---ტრანს-კასპიური ბუნებრივი აირის
მილსადენი.

შესავალი

1.1 კვლევის მიზანი

კვლევის ინტერესის სფეროს წარმოადგენს კასპიის ზღვის სამართლებრივი სტატუსის გავლენის მნიშვნელობა რეგიონის გეოპოლიტიკურ ვითარებასა და არსებულ ძალთა ბალანსზე. კვლევა მოიცავს ისტორიულ, გეოპოლიტიკურ და გეოსტრატეგიულ ასპექტებს. კვლევის პროცესში შესწავლილია 2018 წლის 12 აგვისტოს ქ. აქტაუში, კასპიის სამიტზე, კასპიის ზღვის სტატუსის განმსაზღვრელი კონვენციის ხელმოწერის შემდეგ შექმნილი ახალი რეალობა და მისი გავლენა რეგიონის გეოპოლიტიკურ ვითარებაზე. ნაშრომში გამოკვლეულია თუ რამდენად გადაჭრა კასპიის ზღვის სტატუსის განმსაზღვრელი კონვენციის ხელმოწერამ, ზღვის სამართლებრივ სტატუსთან დაკავშირებული პრობლემები. კვლევის მიზანს აგრეთვე წარმოადგენდა კასპიის ზღვის რეგიონისა და მასში შემავალი ქვეყნების ისტორიულ, პოლიტიკურ, კულტურულ და ეკონომიკურ ჭრილში არსებული პროცესებისა და მოვლენების გაანალიზება და მათი შესწავლა.

საბჭოთა კავშირის დაშლამ და ახალი დამოუკიდებელი სახელმწიფოების დაარსებამ კასპიის ზღვის რეგიონი და რეგიონში მიმდინარე პროცესები კიდევ უფრო აქტუალური გახადა. საკითხის სიღრმისეულად შესასწავლად მიზანშეწონილად მივიჩნიე რეგიონში მიმდინარე პროცესების შესწავლა და გაანალიზება ანტიკური პერიოდიდან დღემდე. მიუხედავად იმისა, რომ კვლევა მოიცავს საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ პერიოდს, ნაშრომში დეტალურადაა შესწავლილი და გაანალიზებული ისტორიული წყაროები და მოვლენები, რომლებმაც გავლენა იქონია დროის სხვადასხვა მონაკვეთში ძალთა ბალანსზე რეგიონში.

1.2 აქტუალობა

მნიშვნელოვან საკითხს წარმოადგენს კასპიის ზღვის რეგიონის ქვეყნების პოლიტიკისა და პოზიციების სამეცნიერო დონეზე შესწავლა. კასპიის ზღვის რეგიონი წარმოადგენს დამაკავშირებელ, საკომუნიკაციო დერეფანს ევროპასა და აზიას შორის, რომლის საშუალებითაც ხორციელდება ენერგომატარებლების ტრანსპორტირება ევროპის ბაზრებზე. აღნიშნულ დერეფანში კასპიის ზღვის რეგიონთან ერთად მოიაზრება ცენტრალური აზია და სამხრეთ კავკასია, რომელსაც გააჩნია მნიშვნელოვანი სატრანზიტო ფუნქცია. რეგიონს, თავისი გეოგრაფიული მდებარეობიდან გამომდინარე, აქვს სტრატეგიული მნიშვნელობა. მიუხედავად იმისა, რომ რეგიონი ცივი ომის პერიოდში საბჭოთა კავშირის შემადგენლობაში შედიოდა, ყოველთვის გააჩნდა დიდი გეოსტრატეგიული მნიშვნელობა (Amirahmadian 1388, 66-97).

კასპიის ზღვის რეგიონისადმი დიდია მსოფლიოს ისეთი მსხვილი მოთამაშეების დაინტერესება, როგორებიცაა აშშ, ევროკავშირი, თურქეთი, ჩინეთი, იაპონია და სხვა. ეს ქვეყნები აქტიურად არიან ჩართულნი რეგიონში მიმდინარე პროცესებში (ლაცაბიძე 2020, 2). რეგიონის გეოპოლიტიკურ მნიშვნელობას განაპირობებს ბუნებრივი აირისა და ნავთობის დიდი მარაგები, ასევე მილსადენები, რომლებიც რეგიონს აკავშირებს ევროპასთან (Inan & Yayloyan 2018, 8).

რეგიონის შესწავლისას მნიშვნელოვანია კასპიის ზღვის სამართლებრივი სტატუსისა და რეგიონში არსებული ძალთა ბალანსის შესწავლა, საერთაშორისო ურთიერთობების უძველესი ძალთა ბალანსის თეორიაზე დაყრდნობით. საერთაშორისო ურთიერთობებში, ამ კონცეფციის ძირითადი არსი მდგომარეობს იმაში, რომ თავიდან იქნას აცილებული ნებისმიერი სახელმწიფოს ისეთი გაძლიერება, რომელიც საფრთხეს შეუქმნის სხვათა დამოუკიდებლობას და უსაფრთხოებას.

1.3 მეთოდოლოგია

მსოფლოს სხვადასხვა სამეცნიერო ცენტრებში, კასპიის სტატუსთან დაკავშირებული პრობლემატიკა საკმაოდ აქტიურად განიხილება განსხვავებული კუთხით. დიდი სამეცნიერო მნიშვნელობის მიუხედავად, არსებული საკითხი დღემდე საკმარისად არ არის შესწავლილი. სადისერტაციო ნაშრომში განსახილველი პერიოდი და პრობლემატიკა გულისხმობს 2018 წლის 12 აგვისტოს ქ. აქტაუში, კასპიის სამიტზე, კასპიის ზღვის სტატუსის განმსაზღვრელი კონვენციის ხელმოწერის შემდეგ შექმნილი ახალი რეალობის შესწავლას და ამ ახალი რეალობის წარმოდგენას განსხვავებულ ჭრილში.

კვლევა განხორციელდა ისტორიული წყაროების, გაფორმებული ხელშეკრულებების, სამეცნიერო ნაშრომებისა და ოფიციალური დოკუმენტაციის ანალიზზე დაყრდნობით. შესწავლილია კასპიისპირა ხუთ ქვეყანას შორის, 1992 წლიდან დღემდე წარმოებული მოლაპარაკებების პროცესში მიღებული დოკუმენტები და საკანონმდებლო აქტები. დეტალურად არის გაანალიზებული კასპიისპირა ქვეყნების ოფიციალური პოზიციები და მიდგომები.

კვლევის დროს ვხელმძღვანელობდი თვისებრივი კვლევის მეთოდით, რომელიც მნიშვნელოვნად დამეხმარა კვლევის პროცესის წარმართვაში.

კვლევის პროცესში გამოყენებული იყო ძალთა ბალანსის თეორია, რომელიც საერთაშორისო ურთიერთობებში, კერძოდ კი რეალიზმის თეორიაში წარმოადგენს ერთ-ერთ უძველეს მიმართულებას. კ. უოლცი ძალთა ბალანსის თეორიას განმარტავს, როგორც საერთაშორისო ურთიერთობების მმართველ მოდელს (Waltz 1997, 65). ამ მოდელის მიხედვით ხდება სახელმწიფოებს შორის სამხედრო და მატერიალური შესაძლებლობის კუთხით, წონასწორობის აღდგენა და ბალანსის დაცვა, რათა უზრუნველყოფილი იყოს მათი გადარჩენა საერთაშორისო სისტემაში. ძალთა ბალანსი არის ერთ-ერთი ყველაზე გავრცელებული და

უნივერსალური კონცეფცია საერთაშორისო ურთიერთობების თეორიაში. მის აღწერასა და ანალიზს ეძღვნება მრავალი შრომა, თუმცა ძალთა ბალანსის განსაზღვრების საკითხები, ცალკეული სახელმწიფოების უსაფრთხოებისა და სისტემის მდგრადობის კუთხით, დღემდე წარმოადგენს სამეცნიერო განხილვის საგანს.

მიუხედავად იმისა, რომ კასპიის პრობლემატიკასთან დაკავშირებით არსებული ლიტერატურა მრავალფეროვანია, საკმაოდ მწირია სამეცნიერო ნაშრომები ჩემს მიერ შესასწავლ პერიოდთან დაკავშირებით.

1.4 ლიტერატურის მიმოხილვა

ნაშრომი მოიცავს ისტორიულ, საერთაშორისო ურთიერთობების, საერთაშორისო სამართლისა და გეოპოლიტიკის ასპექტებს. შესაბამისად, საკმაოდ ვრცელია გამოყენებული ლიტერატურის დიაპაზონი. გამოყენებული ლიტერატურა იყოფა რამდენიმე კატეგორიად.

კასპიის ზღვის რეგიონის შესწავლის დროს სამეცნიერო ლიტერატურასთან ერთად, საფუძვლიანად გამოკვლეული იყო ისტორიული წყაროები, ოფიციალური დოკუმენტები და ხელშეკრულებები. დეტალურად შესწავლილი და გაანალიზებული იქნა XVIII საუკუნიდან დღემდე გაფორმებული ორმხრივი და მრვალმხრივი ხელშეკრულებები, რომლებიც პირდაპირ ან ირიბ გავლენას ახდენენ ცენტრალური აზიის, კასპიისა და შავი ზღვების რეგიონში ძალთა ბალანსსა და მიმდინარე პროცესებზე. შესწავლილი ხელშეკრულებები დავყავი სამ პერიოდად: პირველი პერიოდში შედის XVIII საუკუნიდან XX საუკუნის დასაწყისამდე (პირველი მსოფლიო ომის დასრულებამდე/რუსეთის 1917 წლის ოქტომბრის რევოლუციამდე) მონაკვეთი; მეორე პერიოდს წარმოადგენს საბჭოთა კავშირსა და ირანს შორის გაფორმებული ხელშეკრულებები, ხოლო მესამე პერიოდი უკავშირდება, საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ მიმდინარე პროცესებსა და ახალი სამართლებრივი ბაზის ფორმირებას.

საკითხის სიღრმისეულად შესასწავლად მიზანშეწონილად მიმაჩნია, რეგიონში მიმდინარე პროცესების შესწავლა და გაანალიზება ანტიკური პერიოდიდან დღემდე. შესაბამისად ჩემს მიერ დამუშავებულ ლიტერატურაში, თანამედროვე ავტორებთან ერთად წარმოდგენილნი არიან ანტიკური ეპოქის ავტორებიც, რომლებიც აღწერენ კასპიის ზღვის რეგიონში არსებულ ვითრებას ანტიკურ ეპოქაში.

ჯერ კიდევ პეროდოტესათვის ცნობილი იყო, რომ კასპიის ზღვა არის ცალკე მდგომი და ის არ უერთდება სხვა ზღვებს. ლ.ს. ბერგი თავის ნაშრომში „Очерки по истории русских географических открытий“ აღნიშნავს, რომ პეროდოტეს შემდეგ ხანგრძლივი დროის განმავლობაში, კასპიის ზღვას აღწერდნენ, როგორც ორ სხვადასხვა ერთმანეთთან დაკავშირებულ ზღვას, ხოლო სტრაბონი განიხილავს მას, როგორც ოკეანის ყურეს (Берг 1945, 204). ჯ.ნ.ლ ბეიქერი თავის წიგნში „A HISTORY OF GEOGRAPHICAL DISCOVERY AND EXPLORATION“ წერს, რომ უკვე ჩვ. წ. II საუკუნეში კლავდიუს პტოლემეს გეოგრაფიაში უარყოფილია აზრი, რომ კასპიის ზღვა ოკეანის ნაწილია და ის აღწერილია, როგორც ტბა (Baker 1945, 26). ვ. ლატიშევი თავის ნაშრომში „Известия древних писателей греческих и латинских о Скифии и Кавказе“ აღწერს ანტიკურ წყაროებში კასპიის ზღვის დასახელების წარმოშობისა და მის ნაპირებზე მცხოვრები ტომების შესახებ (Латышев 1890, 2).

ევროპასა და აზიას შორის საკომუნიკაციო დერეფნების მოწყობის პერსპექტივა განსაზღვრავს რეგიონის გლობალურ მნიშვნელობას. განსაკუთრებით დიდია ამერიკის შეერთებული შტატების როლი/დაინტერესება. ამერიკელი სახელმწიფო მოღვაწე, ზბიგნევ ბჟეჟინსკი თავის ნაშრომში "The Grand Chessboard: American Primacy And Its Geostrategic Imperatives" აღნიშნავს, რომ აშშ-სთვის მთავარ გეოპოლიტიკურ ჯილდოს წარმოადგენს ევრაზია. ხანგრძლივი დროის განმავლობაში, მსოფლიოში განვითარებულ პროცესებში დომინირებდნენ ევრაზიული სახელმწიფოები, რომლებიც ებრძოდნენ ერთმანეთს რეგიონალური პირველობისა და გლობალური ძალაუფლებისთვის, ხოლო დღეს, არაევრაზიული სახელმწიფო გვევლინება დომინანტად ევრაზიაში (Brzezinski 2016, 29).

სამუელ ჰანტინგტონი თავის წიგნში „The Clash of Civilizations and the Remaking of World Order“ განმარტავს, თუ როგორ ცვლის მსოფლიოს დემოგრაფიული აფეთქება მუსლიმურ ქვეყნებში და აღმოსავლეთ აზიის ეკონომიკური აღმავლობა. ეს მოვლენები ეწინააღმდეგება დასავლეთის დომინირებას, ხელს უწყობს სავარაუდო „უნივერსალურ“ დასავლურ იდეალებთან დაპირისპირებას და აძლიერებს ინტერცივილიზაციურ კონფლიქტს ისეთ საკითხებზე, როგორიცაა ბირთვული იარაღის გავრცელება, იმიგრაცია, ადამიანის უფლებები და დემოკრატია. ჰანტინგტონი აყალიბებს დასავლეთისთვის თავისი უნიკალური კულტურის დაცვის სტრატეგიას და ხაზს უსვამს აუცილებლობას, რომ ადამიანებმა ყველგან ისწავლონ თანაარსებობა რთულ, მრავალპოლარულ, მულტიცივილიზაციურ სამყაროში (Huntington 1996, 21).

ანუშრევან ეპთესამის მონოგრაფიაში „Globalization and Geopolitics in the Middle East. Old Games, New Rules“ აღწერილი კვლევა მიზნად ისახავს გლობალიზაციის განთავსებას გეოპოლიტიკური ანალიზის ჩარჩოში და ამტკიცებს, რომ ამ უკანასკნელის რეალობა ხელს უწყობს გლობალიზაციის ძალების ჩამოყალიბებას. გეოპოლიტიკის ქვეშ იგულისხმება, რომ „ერები ან სახელმწიფოები ჩართულნი არიან მუდმივ ბრძოლაში სიცოცხლისთვის, რომლის გასაღები არის კონტროლი „სივრცეებზე“, რომლებზეც დაყოფილია დედამიწა. ამ „სივრცის“ განვითარება ექვემდებარება „კანონებს“, რომლებიც მიიღწევა გეოგრაფიისა და ისტორიის შესწავლიდან და შეიძლება წარმატებით იყოს გამოყენებული საგარეო პოლიტიკაში (Ehteshami 2007, 1).

ალექს ვატანკა სტატიაში "AZERBAIJAN-IRAN TENSIONS CREATE OBSTACLE TO CASPIAN RESOLUTION" აღნიშნავს, რომ კასპიის ზღვის რესურსების სრულფასოვნად ათვისებას, მნიშვნელოვნად აფერხებს სწორედ კასპიისპირა ქვეყნებს შორის არსებული უთანხმოება კასპიის ზღვის და მისი რესურსების გაყოფის საკითხში (Vatanka 2003, 1-12).

ზოგიერთი ექსპერტის ვარაუდით, კასპიის რეგიონი მსოფლიოში საწვავი გაზისა და ნავთობის უდიდესი მომწოდებელი იქნება. თუმცა არსებობს მოსაზრება, რომ კასპიის საზღოების პერსპექტივა გადაჭარბებულია. ნებისმიერ შემთხვევაში, კასპიის ზღვის მიმდებარე

ქვეყნებში ენერგორესურსების მოპოვებისა და მომხმარებლამდე ტრანსპორტირების პერსპექტივები, რეგიონს მსოფლიო ინტერესის ცენტრში აქცევს. პოლ თომასი სტატიაში "Geopolitics around the Caspian", რომელიც გამოქვეყნდა ჟურნალ Energy Economist-ში აღნიშნავს, რომ მეოცე საუკუნის შუა პერიოდიდან, სპარსეთის ყურეში არსებული ვითარება გავლენას ახდენდა მსოფლიოს საერთო მდგომარეობაზე (Thomas 1993, 16-21).

საბჭოთა კავშირის დაშლისა და დამოუკიდებელი კასპიისპირა სახელმწიფოების (აზერბაიჯანი, ყაზახეთი, რუსეთის ფედერაცია და თურქმენეთი) შექმნის შემდეგ კასპიის საკითხი ხდება შესწავლისა და შეფასების საგანი.

სვანტე კორნელის წიგნი „Azerbaijan Since Independence“ აღწერს თანამედროვე აზერბაიჯანს, ქვეყანას, რომელიც მდებარეობს კასპიის ზღვის დასავლეთ სანაპიროსზე, ევროპისა და აზიის გზაჯვარედინზე. ქვეყანას დიდი მნიშვნელობა აქვს მისი სტრატეგიული მდებარეობისა და ენერგეტიკული სიმდიდრის გამო (Cornell 2015).

გიორგი სანიკიძის წიგნში „ირანი და სამხრეთ კავკასიის ქვეყნები“ შესწავლილია ირანის ისტორიული კავშირები სამხრეთ კავკასიასთან, პოლიტიკური რეალობის გავლენა ისტორიის აღქმაზე, ირანის საგარეო პოლიტიკის ევოლუცია, ძირითადი მიზნები და მახასიათებლები, სამხრეთ კავკასიისა და ირანის პოლიტიკური ურთიერთობები და ამ ურთიერთობებზე საგარეო ფაქტორების ზეგავლენა, ეკონომიკური კავშირები, სატრანსპორტო დერეფნები, ირანის ენერგომატარებლების ტრანზიტის პერსპექტივები; კასპიის ზღვის გაყოფის პრობლემები და ენერგომატარებლების ტრანზიტის მარშრუტები (სანიკიძე 2022, 239).

დასავლეთთან დაპირისპირების კონტექსტში, ირანი ეფექტურად იყენებს რბილ ძალას, რომელსაც ირანული დიპლომატია წარმოადგენს საგარეო პოლიტიკის სხვადასხვა მიმართულებით (Hajiyani & Iranshahi 1393/2014., 161-180). წიგნში (*Qodrat-e narm-e Irān dar Āsyā-ye markazi va Ghafghāz*-ირანის რბილი ძალა ცენტრალურ აზიასა და კავკასიაში), შესწავლილია ირანის ისლამური რესპუბლიკის ზოგადი პოლიტიკა

ცენტრალურ აზიისა და კავკასიის მიმართ. განიხილულია ირანის რბილი ძალის წყაროები აღნიშნულ რეგიონებში. ნაშრომში აღწერილია ხსენებული რეგიონების ქვეყნების ურთიერთობა ირანთან და განიხილულია ევრაზიის რეგიონის ზოგადი სურათი, მათ შორის პოლიტიკური, დემოგრაფიული, კულტურული, ენობრივი, ეთნიკური, რელიგიური (Haqq-Panah, Shirazi-Mougui & Alizadeh 1393/2014., 5). ალი ჯაფარის ნაშრომში (*NATO dar Khāvarmiyāne va Khalij-e Fārs, manāfe' va amniyat-e melliye Irān*-ნატო ახლო აღმოსავლეთსა და სპარსეთის ყურეში, ირანის ეროვნული უსაფრთხოების ინტერესები), გამოკვლეულია ჩრდილოატლანტიკური ალიანსის სამხედრო და უსაფრთხოების მიდგომები ახლო აღმოსავლეთისა და სპარსეთის ყურის რეგიონში და მისი მნიშვნელობა ირანის ისლამური რესპუბლიკის ინტერესებისა და ეროვნულ უსაფრთხოებისთვის. განიხილულია ახლო აღმოსავლეთისა და სპარსეთის ყურის რეგიონის გეოპოლიტიკური მნიშვნელობა, ახსნილია ამ რეგიონის როლი და პოზიცია უსაფრთხოების საერთაშორისო სისტემაში (Ja'afari 1393/2013). აღსანიშნავია, რომ ირანის ისლამური რესპუბლიკა, ჩრდილოატლანტიკურ ალიანსს განიხილავს, როგორც გეოპოლიტიკურ მოწინააღმდეგეს და აღიქვამს, როგორც საფრთხეს ისლამური ტრადიციებისა და კულტურისთვის (Hidraf 1386/2007 , 59).

ჰანა ზიმნიტსკაიას და ჯეიმს ფონ გელდერნის სტატია „Is the Caspian Sea a sea; and why does it metter?“, რომელიც გამოქვეყნდა Journal of Eurasian Studies-ში, ეხება ზღვის სტატუსს - არის თუ არა კასპიის ზღვა ზღვა? (Zimnitskaya & Von Geldern 2011, 1-14). უძველესი დროიდან კასპიის ზღვას მოიხსენიებდნენ, როგორც ზღვას. ზღვისპირა სახელმწიფოები - აზერბაიჯანი, ირანი, ყაზახეთი, რუსეთი და თურქმენეთი მას ზღვას უწოდებენ. გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის ექსპერტთა ჯგუფიც აღიარებს მას, როგორც ზღვას.

ჰერიტიჯ ფაუნდეიშენის მკვლევარი ლუკ კოფი სტატიაში „**Caspian Sea Ownership: Not an Issue the U.S. Should Ignore**“ წერს, რომ საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ დაიწყო კამათი კასპიის ზღვის სამართლებრივი სტატუსის შესახებ. ავტორის აზრით, დებატების შედეგი დიდ გავლენას

მოახდენს ენერგორესურსების მოპოვებასა და ტრანსპორტირების გზებზე. აღნიშნულმა შეიძლება მნიშვნელოვანი გავლენა იქონიოს აშშ-ის ეკონომიკურ და უსაფრთხოების ინტერესებზე რეგიონში. ეს განსაკუთრებით ეხება ტრანსკასპიური გაზსადენის მშენებლობის დასრულებას, რაც დააკავშირებს ცენტრალური აზიის ენერგეტიკულ ბაზრებს ევროპასთან, რუსეთისა და ირანის გვერდის ავლით (Coffey 2016, 1-4).

ავტორიტეტული ბრიტანული ანალიტიკური ცენტრის Chatham House-ის მიერ, გამოქვეყნებული ბარბარა ჯანსუზის სტატიის „**The Caspian Sea Legal Status and Regime Problems**“ თანახმად, საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ კასპიისპირა სახელმწიფოების განსხვავებულმა პოლიტიკურმა და ეკონომიკურმა ინტერესებმა, გამოიწვია ხანგრძლივი და უშედეგო დავა კასპიის ზღვის სამართლებრივი სტატუსისა და რეჟიმის დადგენასთან დაკავშირებით. საბჭოთა კავშირსა და ირანს შორის არსებული ხელშეკრულების განსხვავებულმა სამართლებრივმა ინტერპრეტაციამ, გამოიწვია სირთულეები კასპიის ზღვის საერთაშორისო, სამართლებრივ ნორმების მისადაგებაში (Janusz 2015, 1-8). Journal of Eurasian Studies-ში გამოქვეყნებული, პოლ კუბიჩეკის სტატია Energy politics and geopolitical competition in the Caspian Basin აღწერს კასპიის ზღვის აუზში გეოპოლიტიკურ მეტოქეობას, რაც გამოწვეულია ენერგო რესურსებზე ექსპლოატაციისა და კონტროლის დაწესებაზე. კერძოდ საუბარია რუსეთის, ჩინეთისა და აშშ-ის ქმედებებზე (Kubicek 2013, 172-180).

ალექს ვატანკა სტატიაში „ The Caspian and Iran’s Foreign Policy Problems “, რომელიც გამოქვეყნდა Caspian Policy Center (CPC), განიხილავს 2018 წლის 12 აგვისტოს, ყაზახეთში გამართულ ხუთ კასპიისპირა ქვეყანას შორის სამიტზე მიღწეულ შეთანხმებას (Vatanka 2019, 1-3)

კასპიის ზღვის რეგიონის შესწავლისას არ შეიძლება არ გავითვალისწინოთ ძალთა ბალანსის თეორია, რომელიც სერთაშორისო ურთიერთობებში ერთ-ერთ უძველეს თეორიას წარმოადგენს. სხვადასხვა ქვეყნებისა და პერიოდის მოაზროვნეები, რომლებიც იყვნენ განსხვავებული თეორიული სკოლებისა და მიმართულებების მიმდევრები, გვთავაზობდნენ

საერთაშორისო ურთიერთობების უსაფრთხოების საკუთარ კონცეფციებს. პირველ ასეთ კონცეფციად ითვლება ძალთა ბალანსის კონცეფცია, რომელიც შემუშავებულია საერთაშორისო ურთიერთობების თეორიის ტრადიციული მიმართულების ფარგლებში. აღნიშნული კონცეფციის გაჩენა უკავშირდება სახელმწიფოებს შორის სისტემური ხასიათის ურთიერთობების ჩამოყალიბებას, რომლის ელემენტები უკვე შეინიშნება ანტიკურ ეპოქაში (Хаїруллин 2015, 115-116). "ძალთა ბალანსი" არის ცნება, რომელიც ვითარდებოდა ბოლო საუკუნეების განმავლობაში და მის გარეშე პრაქტიკულად გამოირიცხებოდა საერთაშორისო ურთიერთობების დისკურსი (Brown & Ainley 2005, 98).

სისტემურობის ელემენტები ევროპაში აღორძინების პერიოდში დაიწყო. ეს ძირითადად ეხებოდა იტალიის სახელმწიფოებს, რომელთა შორის ურთიერთობა გამოირჩეოდა გარკვეული სტაბილურობით. ძალთა ბალანსის ცნების შემოტანა პოლიტიკურ და თეორიულ დისკურსში უკავშირდება იტალიელი დიპლომატისა და ისტორიკოსის, ფრანჩესკო გვიჩარდინის სახელს, რომელმაც აღწერა 1490-1534 წლების იტალიის ისტორია, სადაც გაანალიზებულია იტალიურ ქალაქ სახელმწიფოებს შორის ურთიერთობა. მთავარი არსი მდგომარეობს იმაში, რომ არცერთი სახელმწიფო არ უნდა გაძლიერდეს იმ დონემდე, რომ ემუქრებოდეს სხვა სახელმწიფოს დამოუკიდებლობას. ამისთვის საჭიროა ძალების ისეთი გადანაწილება, რაც გამორიცხავს, რომელიმე მხარის ჰეგემონობას (Little 2007, 43-44) .

XVII საუკუნის შუა პერიოდიდან, საერთაშორისო ურთიერთობების პირველი საერთო ევროპული სისტემის, ვესტფალიური სისტემის ჩამოყალიბებიდან, ძალთა ბალანსმა უფრო სრულყოფილი ფორმა შეიძინა (Brown & Ainley 2005, 98). საერთაშორისო პრაქტიკაში, ძალთა ბალანსის კონცეფციის არსებობის კლასიკური პერიოდი მოდის XVIII–XIX საუკუნეებზე. უნდა აღინიშნოს, რომ ამ პერიოდში ძალთა ბალანსის ტრადიციული ბიპოლარული სტრუქტურა იცვლება მრავალპოლარულით. ვენის კონგრესზე ჩამოყალიბდა ევროპული პენტარქია, რომელიც მიზნად ისახავდა, დიდ სახელმწიფოებს შორის „სამართლიანი ბალანსის“

უზრუნველყოფას (Little 2007, 274). XX საუკუნეში ძალთა ბალანსი, როგორც უსაფრთხოების კონცეფცია, მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს საერთაშორისო ურთიერთობებზე. ეს განსაკუთრებით შესამჩნევია ცივი ომის პერიოდის საერთაშორისო ურთიერთობების ბიპოლარული სისტემის ფარგლებში (Little 2007, 276).

მ.შიჰანი ძალთა ბალანსის თეორიის აღწერისას, წიგნში "The balance of power: history and theory" ამტკიცებს, რომ სახელმწიფოს მთავარ რესურსს პირველ რიგში წარმოადგენს მისი სამხედრო და აგრეთვე პოლიტიკური და ეკონომიკური ძლიერება. სახელმწიფოების ქმედებები, რომლებიც ცდილობენ თავიანთი საგარეო პოლიტიკური მიზნების განხორციელებას საკუთარი უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მიზნით, იწვევს ე.წ. უსაფრთხოების დილემას, რომელიც გამოიხატება იმაში, რომ სახელმწიფოები მეტოქეობენ და კონფლიქტებში შედიან ერთმანეთთან საკუთარი უსაფრთხოების მისაღწევად. გადარჩენის მიზნით ისინი იძულებულნი არიან დაიცვან ძალთა ბალანსი, რაც დიდი სახელმწიფოს ჰეგემონიზმის თავიდან აცილების და დამოუკიდებლობისა და იდენტობის შენარჩუნების საშუალებას იძლევა (Sheehan 2004, 14-15).

ნეორეალიზმის თეორეტიკოსი კ. უოლცი წიგნში „Theory of International Politics“, ძალთა ბალანსის თეორიის გარკვეულწილად განსხვავებულ შეხედულებას გვთავაზობს. მისი აზრით, ყველა სახელმწიფო ცდილობს, უზრუნველყოს თავისი უსაფრთხოება, ხოლო სახელმწიფოებს შორის გავლენა ურთიერთდაბალანსებულია. შესაბამისად, მცირე ზომის სახელმწიფოები ხშირად ქმნიან კოალიციებს, რათა დააბალანსონ უფრო დიდი და ძლიერი ძალების გავლენა. იგი თვლის, რომ რაციონალური სახელმწიფოების უმრავლესობა არ ცდილობს თავისი ძალაუფლების უსაზღვროდ გაზრდას, ვინაიდან სიძლიერის ზრდის შედეგად მიღწეულ აღმავლობას აუცილებლად მოყვება დაღმასვლა, რის მაგალითსაც იძლევა მრავალი იმპერიის გამოცდილება. სახელმწიფოები იყენებენ დაბალანსების სტრატეგიას თუ მათი მეტოქეები ცდილობენ თავიანთი წილის გაზრდას ძალაუფლების მსოფლიო გადანაწილებაში. დაბალანსება შეიძლება იყოს შიდა, როდესაც სახელმწიფო ცდილობს გააძლიეროს თავისი პოტენციალი

და განვითარების პროცესში გაზარდოს რესურსები, ან გარე, როდესაც სახელმწიფო შექმნის კოალიციას სხვა სახელმწიფოებთან. უოლცი მიიჩნევს, რომ დაბალანსების სტრატეგია განსაკუთრებით ეფექტურია მაშინ, როდესაც გამოჩნდება პოტენციური აგრესორი, განსაკუთრებით იმ შემთხვევაში თუ ის ცდილობს გაბატონდეს ამა თუ იმ სისტემაზე (Waltz 1979, 118-120).

შეტევითი რეალიზმის თეორიის ფუძემდებელი ჯონ მირშაიმერი წიგნში „The Tragedy of Great Power Politics“ განმარტავს, რომ დიდი სახელმწიფოები, რომლებიც არიან საერთაშორისო ურთიერთობების ანარქიულ სისტემაში მთავარი მოთამაშეები, ყოველთვის მიისწრაფიან ჰეგემონიისკენ. უსაფრთხოებისა და გადარჩენის მიზნით, ცდილობენ თავიანთი ძალაუფლებისა და გავლენის გაზრდას. ჰეგემონიის მისაღწევად, დიდი სახელმწიფოები ცდილობენ სხვა სახელმწიფოების გაძლიერებისა და გავლენის გაზრდის არდაშვებას. ჯ. მირშაიმერის აზრით, რაც უფრო სწრაფად მიაღწევს სახელმწიფო ჰეგემონიას, მით უფრო საიმედოდ დაიცავს თავის სტატუს მომავალში. ყველა სახელმწიფოს მთავარ მიზანს წარმოადგენს თვითგადარჩენა, შესაბამისად უსაფრთხოების საკითხები ყოველთვის უფრო მაღლა იდგება ვიდრე სხვა დანარჩენი საკითხები, ხოლო თანამშრომლობისა და ინტეგრაციის იდეები არ იქნება ცხოვრებისუნარიანი, ვინაიდან გაძლიერებისა და გავლენის გაზრდის სურვილი ადრე თუ გვიან გაიმარჯვებს (Mearshimer 2003, 29).

3. მორგენტაუს აზრით, სახელმწიფოები, რომლებიც თითქოს ცდილობენ საერთაშორისო სისტემაში წონასწორობის მიღწევას, სინამდვილეში გააჩნიათ ჰეგემონური მისწრაფებები. სიძლიერის გაზრდის შესაზღუდად ეფექტურ საშუალებას წარმოადგენს ნორმები და წესები, რომლებიც დაფიქსირებულია ინსტიტუტების მიერ. აღნიშნული წესები ზღუდავენ სახელმწიფოების ქცევას და ეწინააღმდეგებიან ერთმანეთთან ურთიერთობების საფუძვლად ძალთა ბალანსის გამოყენებას (Little 2007, 97-99).

1.5 გეოგრაფიულ-ისტორიული მიმოხილვა

კასპიის ზღვა არის მსოფლიოში უდიდესი წყალსაცავი, რომელიც არ უკავშირდება ზღვას და მდებარეობს ევრაზიის კონტინენტის ორი დიდი ნაწილის საზღვარზე. იგი გადაჭიმულია კავკასიონის მთების აღმოსავლეთით და შუა აზიის ვრცელი სტეპის დასავლეთით. ზღვის ფართობია 392,600 კმ² და მდებარეობს 27 მ-ზე დაბლა ოკეანის დონიდან (სიმაღლის ბალტიის სისტემა) (UN environment programme, 2020). ხანგრძლივი დაკვირვებით დადგინდა, რომ კასპიის ზღვის დონე მუდმივად იცვლება. აგრეთვე მნიშვნელოვნად ცვალებადია სანაპირო ზოლის სიგრძე, რომელიც დაკვირვების სხვადასხვა პერიოდისათვის 500-600 კმ-ით იცვლება (Подда 1987, 439-444). კასპიის ზღვა გადაჭიმულია მერიდიანის გასწვრივ 1200 კმ-ის ტერიტორიაზე. მისი საშუალო სიგანე დაახლოებით 300 კმ, აუზის ფართობი კი დაახლოებით 436 კმ². სანაპირო ზოლი შეადგენს დაახლოებით 6000 კმ-ს. მთავარი შენაკადი არის მდინარე ვოლგა, რომელიც უზრუნველყოფს წყლის შემოდინების დაახლოებით 80%-ს, შემდეგ მოდიან მდინარეები მტკვარ-არაქსი (6,3%), ურალი (3%) და თერგი (2,5%). მორფოლოგიური სტრუქტურის, ფიზიკური და გეოგრაფიული პირობების მიხედვით, კასპიის ზღვა პირობითად იყოფა სამ ნაწილად: ჩრდილოეთი (ტერიტორიის 25%), შუა (ტერიტორიის 36%) და სამხრეთი (ტერიტორიის 39%) (Caspian Environmental Information Centre Portaal, 2022).

კასპიის ზღვის აუზი, რუკა¹ # 1



¹ წყარო: U.S. Energy Information Administration, https://www.eia.gov/international/analysis/regions-of-interest/Caspian_Sea

კასპიის ზღვა მსოფლიოში ყველაზე დიდი მარილიანი ტბაა, მაგრამ ეს ყოველთვის ასე არ ყოფილა. სამეცნიერო კვლევებმა აჩვენა, რომ დაახლოებით 11 მილიონი წლის წინ ის აზოვისა და ხმელთაშუა ზღვის გავლით მსოფლიო ოკეანეს უკავშირდებოდა (Owen 2019).

კასპიის ზღვის აუზი მდებარეობს აღმოსავლეთისა და დასავლეთის დამაკავშირებელ უძველეს სავაჭრო გზებზე, რაც თავისი გეოგრაფიული მდებარეობიდან გამომდინარე, ხანგრძლივი დროის განმავლობაში დიდ ინტერესს იწვევს. ზღვას ჩრდილო-აღმოსავლეთით ესაზღვრება ყაზახეთი, სამხრეთ-აღმოსავლეთით - თურქმენეთი, სამხრეთით - ირანი, სამხრეთ-დასავლეთით - აზერბაიჯანი და ჩრდილო-დასავლეთით - რუსეთი. კასპიის ზღვის მიდამოები უძველესი დროიდან დასახლებული იყო ადამიანთა ტომებით. არქეოლოგიური გათხრები ასაბუთებს, რომ კასპიის ზღვის პირას თურქმენეთის ტერიტორიაზე ცხოვრობდნენ ტომები, რომლებიც მიეკუთვნებიან ადამიანთა უძველესი წინაპრების სინანტროპების ტიპს. კასპიის ზღვის სამხრეთით ნაპოვნია მეზოლითის პერიოდის მონადირეების სადგომები. მეცნიერთა აზრით, ამ სადგომის მკვიდრნი აქ უნდა გამოჩენილიყვნენ 11 ათასი წლის წინ (Всемирная история, т. I, 1956, 32).

თანამედროვე სახელი კასპიის ზღვამ მის ნაპირზე მცხოვრები უძველესი ტომების, კასპიელებისაგან, მიიღო. ანტიკურ წყაროებში კასპიის ზღვა პირველად ნახსენებია ბერძენი ისტორიკოსისა და გეოგრაფის, ჰეკატეოს მილეტელის მიერ. ის კასპიის ზღვას, როგორც კასპიის, ისე გირკანის სახელწოდებით იხსენიებს (Латышев 1890, 2). ირანულენოვანი ტომები (არიელები) ირანსა და შუა აზიაში მკვიდრდებიან ძვ. წ. II ათასწლეულის ბოლოს. ეს ტომები ადვილად ირეოდნენ ადგილობრივ მოსახლეობასთან და მათ თავიანთ ენას გადასცემდნენ. ძვ. წ. V–IV საუკუნეებში კასპიის ზღვის სამხრეთი სანაპირო სპარსულენოვანი მიდიელების სამეფოში შედიოდა, ხოლო 550 წლიდან აქემენიდების სამეფოში გაერთიანდა. ძვ. წ. 330 წ. ალექსანდრე მაკედონელი დაეუფლა

სპარსეთის ჩრდილო-აღმოსავლეთს და შევიდა გირკანიაში, რომელიც კასპიის ზღვის სამხრეთ-აღმოსავლეთ სანაპიროზე მდებარეობდა. ალექსანდრე დიდის სიკვდილის შემდეგ სპარსელმა სატრაპმა ატროპატმა ძალაუფლების შენარჩუნება მოახერხა და კასპიის ზღვის სამხრეთ-დასავლეთით (სამხრეთ აზერბაიჯანის ტერიტორია) ატროპატენას მიდიის სამეფო დააარსა. (Всемирная история, т. II 1956, 416).

ანტიკურ ეპოქაში გაბატონებული იყო აზრი, რომ კასპიის ზღვა ჩრდილოეთის ოკეანის ნაწილია. ამ აზრის გავრცელებას, როგორც ჩანს, ხელი შეუწყო ვინმე ჰერაკლიდმა, რომელსაც ალექსანდრე მაკედონელმა დაავალა გირკანის ზღვის გამოკვლევა (Appian 1912, 1). მიუხედავად იმისა, რომ არისტოტელე ასწავლიდა ალექსანდრეს, რომ კასპიის ზღვა არ უკავშირდებოდა ზღვას, იგი გატაცებული იყო შავ ზღვასთან კასპიის ზღვის მიწისქვეშა კავშირის შესაძლებლობის იდეით. ალექსანდრე მაკედონელმა კასპიის ზღვაზე ფლოტის გაშვება ბრძანა, რათა გაერკვიათ, უკავშირდება თუ არა ის შავ ზღვას ან რომელიმე აღმოსავლეთის ზღვას ინდოეთის გზაზე (Xavier de Planhol 2012, 48-50). თავდაპირველად გამოკვლეული იყო კასპიის ზღვის მხოლოდ სამხრეთი სანაპირო და მას თვლიდნენ ოკეანის ნაწილად. როდესაც დაიწყო ზღვის ჩრდილოეთის ნაწილის გამოკვლევა, გადაწყვიტეს, რომ აქ ოკეანე შეჭრილია ხმელეთში (Baker 1945, 26). ექსპედიციები აღწევდა აღმოსავლეთით ამუდარიამდე, ხოლო დასავლეთის მიმართულებით ალბანეთამდე. ძნელად წარმოსადგენია, რატომ თვლიდნენ ანტიკურ ეპოქაში კასპიის ზღვას ოკეანის ნაწილად. ალექსანდრე მაკედონელის, სირიელი მეფეების, პართელებისა და რომაელების ექსპედიციებმა ეს აზრი ვერ შეცვალეს. მცდარმა აზრმა გირკანის ზღვის შესახებ და სელევკიდების ექსპედიციების არასწორმა დასკვნებმა, ჰეროდოტესეული წარმოდგენა კასპიის ზღვაზე შეცვალეს, თუმცა ახ. წ. II საუკუნეში პტოლემეს გეოგრაფიაში უარყოფილია აზრი, რომ კასპიის ზღვა ოკეანის ნაწილია და ის აღწერილია, როგორც ტბა.

ძვ. წ. III-II საუკუნეებში კასპიის ზღვის სამხრეთი სანაპირო შედის მაკედონელის იმპერიის დაშლის შემდეგ წარმოქმნილ სელევკიდების

ელინურ სამეფოში. შემდეგი საუკუნეების განმავლობაში კასპიის ზღვა შედიოდა აღორძინებული სპარსეთის შემადგენლობაში. ახ. წ. VII საუკუნიდან, არაბების დამპყრობლური ომების შედეგად, კასპიის რეგიონი სახალიფოს შემადგენლობაში გადავიდა. XI საუკუნიდან კასპიის რეგიონში მცხოვრები ხალხები ჯერ თურქ-სელჯუკებმა, შემდეგ ჩინგიზ ყაენმა, თემურ ლენგმა და საბოლოოდ თურქმანებმა დაიპყრეს. 1501 წლიდან კასპიის ზღვა მოექცა სეფიანთა დინასტიის მმართველობის სფეროში.

პეტრე I-მა 1721 წ. წარმატებით დაასრულა ომი შვედეთთან და სპარსეთში შექმნილი ვითარება რუსეთის მიერ კასპიისპირეთის რეგიონების ოკუპაციისთვის გამოიყენა. პეტრე I-ს განსაზღვრული ჰქონდა ვოლგა-კასპიის სამდინარო მაგისტრალზე მდებარე ტერიტორიისა და კასპიისპირეთის უმთავრესი მეაბრეშუმეობის რეგიონების ხელში ჩაგდება (კაციტაძე 209, 479).

პეტრე I-ის სპარსული ლაშქრობების (1722-1723) და XIX საუკუნეში (1804-1813 და 1826-1828) წარმოებული რუსეთ-სპარსეთის ომების შედეგად გაფორმებული პეტერბურგის (1723), რაშთის (1729), გოლესთანის (1813) და თურქმენჩაის (1828) ტრაქტატები/შეთანხმებები შეიძლება ჩაითვალოს კასპიის ზღვის პოლიტიკურ-იურიდიული სტატუსის ჩამოყალიბების დასაწყისად.

წარმატებულად ჩატარებული ომების შედეგად გაფორმებული ტრაქტატების საფუძველზე, რუსეთმა მოიპოვა კასპიის ზღვაზე სამხედრო ფლოტის ფლობის ეკსკლუზიური უფლება. სპარსეთს ეძლეოდა მხოლოდ სავაჭრო გემების გამოყენების უფლება. ეს კი ნიშნავდა კასპიის ზღვის რუსეთის იურისდიქციისადმი სრულ დაქვემდებარებას და კასპიის ზღვას აქცევდა ფაქტიურად რუსეთის შიდა წყალსაცავად. აღნიშნული მდგომარეობა გაგრძელდა მთელი XIX საუკუნის განმავლობაში. აღსანიშნავია, რომ სპარსეთი XIX საუკუნიდან ექცევა ორი იმპერიის, რუსეთისა და დიდი ბრიტანეთის, გავლენის ქვეშ. სიტუაცია იცვლება პირველი მსოფლიო ომის დასრულების შემდეგ. 1917 წლის რუსეთის ოქტომბრის რევოლუციისა და საბჭოთა კავშირის შექმნის შემდეგ, კასპიის ზღვა ექცევა საბჭოთა კავშირსა და სპარსეთს/ირანს შორის, სადაც

დომინირებს საბჭოთა გავლენა. საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ, სიტუაცია რადიკალურად იცვლება და დღეს კასპიის ზღვა წარმოადგენს რეგიონს, რომელიც მდებარეობს ხუთ სახელმწიფოს შორის, შესაბამისად იწყება ახალი ეტაპი ზღვაზე და რეგიონში გავლენების დამკვიდრების.

1.6 კასპიის ზღვის რეგიონში არსებული ვითარება

ცივი ომის შემდეგ, პირველად ისტორიაში, გლობალური პოლიტიკა გახდა მრავალპოლარული და მულტიცივილიზაციური (Huntington 1996, 21). საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ მსოფლიოში არსებული ძალთა ბალანსი შეიცვალა. ბიპოლარული მსოფლიოს ნაცვლად მივიღეთ მრავალპოლარული სისტემა, რომელშიც ლიდერობას ინარჩუნებს ამერიკის შეერთებული შტატები. ახალმა რეალობამ საჭირო გახადა "ძალთა ბალანსის" პრინციპის ტრადიციული, რეალისტური გაგების მიმართ კრიტიკული მიდგომის ჩამოყალიბება, რის შედეგადაც შეიქმნა ახალი კონცეპტუალური მოდელები, რომლებიც ხსნიდა მსოფლიო პოლიტიკის სუბიექტების ქცევას (Battistella 2012, 1-2).

მსოფლიოში გლობალური ენერგეტიკული წონასწორობის დარღვევის საფრთხე, გეოპოლიტიკური და გეოეკონომიკური ინტერესების ცენტრის, ენერგორესურსების მოპოვების ძირითად პერსპექტიულ რეგიონებში გადატანას იწვევს. ერთ-ერთ ასეთ რეგიონს წარმოადგენს კასპიის ზღვის რეგიონი, რომელიც მსოფლიოს ყურადღების ქვეშ ექცევა საბჭოთა კავშირის დაშლის და დამოუკიდებელი კასპიისპირა სახელმწიფოების (აზერბაიჯანი, ყაზახეთი, რუსეთის ფედერაცია და თურქმენეთი) შექმნის შემდეგ (ლაცაბიძე 2004, 89).

კასპიის ზღვის რეგიონი უკავშირდება ოთხ გეოპოლიტიკურ მხარეს: აღმოსავლეთით - ცენტრალური აზია, დასავლეთით - სამხრეთ კავკასია, სამხრეთით - ირანი, ჩრდილოეთით - რუსეთი (Latsabidze 2003-2004, 177).

საბჭოთა პერიოდში კასპიის ზღვა წარმოადგენდა საბჭოთა კავშირის

შიდა წყალსაცავს, რომელსაც სამხრეთიდან ესაზღვრებოდა ირანი. საბჭოთა კავშირისა და ირანის მიერ დადგენილი სტატუსი, რომელიც თვლიდა კასპიის ზღვას შიდა კონტინენტურ წყალსაცავად, აღიარებული იყო საერთაშორისო თანამეგობრობის მიერ (ლაცაბიძე 2020, 1-2). საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ კასპიის ზღვის აუზი, რეგიონალური და გლობალური მოთამაშეების განსაკუთრებული ყურადღების ქვეშ ექცევა. იქმნება ახალი ქვეყნები, აქტუალური ხდება ზღვის გაყოფის საკითხი. აღნიშნული მიმართულებით კონსესუსის მისაღწევად აუცილებელია ზღვის სამართლებრივი სტატუსის დადგენა, რაც თავის მხრივ ყველაზე რთულად მისაღწევ საკითხს წარმოადგენს, რომელიც ათწლეულების მანძილზე გრძელდება.

სამართლებრივი დისპუტის მიღმა ძალაუფლებისთვის ბრძოლის კონტურები იკვეთება (სანიკიძე 2022, 20). რეგიონალურ პოლიტიკაში აქტიურად ერთვებიან ისეთი ქვეყნები, როგორებიცაა თურქეთი, რუსეთი და ირანი, რომლებსაც რეგიონში მრავალსაუკუნოვანი პაექრობისა და რეგიონზე თავიანთი გავლენების დამკვიდრების ისტორია აკავშირებთ. აღსანიშნავია, რომ სამივე ქვეყნის რეგიონალური ინტერესები, ძირითადად ერთმანეთთან თანხვედრაში არ არის. გარდა ამისა, ჩნდებიან ისეთი გლობალური მოთამაშეები, როგორებიცაა აშშ, ევროკავშირი, ჩინეთი და სხვა.

სამართლებრივი სტატუსის გარდა არსებობს სხვა გამოწვევებიც: რეგიონის ნახშირწყალბადების რესურსების ზუსტი შეფასება; დაპირისპირება რეგიონალურ და საერთაშორისო ძალებს შორის; შიდა ეთნიკური კონფლიქტები; საექსპორტო გზების ნაკლებობა (Bahgat 2002, 310).

როგორც ცნობილია, კასპიის ზღვა დახურული წყალსაცავია, ამიტომ განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭება აქ მოპოვებული ენერგორესურსების ტრანსპორტირებას.

კასპიის ზღვის რესურსებზე ბრძოლა ცივი ომის შემდეგ წარმოადგენს ერთ-ერთ მნიშვნელოვან გეოპოლიტიკურ მოვლენას. გარე ძალები

ეჯიბრებიან ერთმანეთს რეგიონში პოლიტიკური, ეკონომიკური და სამხედრო გავლენის დასამკვიდრებლად. მსოფლიოში ენერგიაზე მოთხოვნის ზრდა განაპირობებს გარე ძალების, ხშირად კი გეოპოლიტიკურად დაპირისპირებული მხარეების, აქტიურ ჩართულობას რეგიონში მიმდინარე პროცესებში (Croissant & Aras 1999, 16).

კასპიის ზღვის რეგიონიდან ბუნებრივი აირისა და ნავთობის ტრანსპორტირების ყველაზე ოპტიმალურ ვარიანტს წარმოადგენს მილსადენები. ქვეყნები, რომლებიც მიიღებენ მონაწილეობას საბადოების ძიებასა და ექსპლოატაციაში, ასევე ქვეყნები, რომელთა ტერიტორიაზეც გაივლის მილსადენი, მნიშვნელოვან ეკონომიკურ და პოლიტიკურ დივიდენდებს მიიღებენ. ნავთობისა და გაზის მოპოვების აქტუალობა ცდება კასპიის აუზის ქვეყნებს და მათი საზღვრების გარეთაც ვრცელდება და მოიცავს იმ ქვეყნებს, რომლებიც არ არიან ნავთობის მიმწოდებლები მსოფლიო ბაზარზე, მაგრამ ახდენენ გავლენას ენერგომატარებლების ტრანსპორტირების გზებზე და აგრეთვე საერთო პოლიტიკურ კლიმატზე ამ რეგიონში (Smolansky 1998, 56).

რეგიონის დამოკიდებულება სატრანზიტო ქვეყნებზე აჩენს კითხვას, იძლევიან თუ არა პოლიტიკური ფაქტორები სატრანსპორტო მარშრუტების დივერსიფიცირებისა და ენერგომატარებლების წარმოების გაზრდის საშუალებას? რესურსები, რეზერვები და წარმოების პოტენციალი კასპიის რეგიონს მიმზიდველს ხდის პოტენციური მყიდველებისთვის, როგორებიცაა ჩინეთი, ინდოეთი, რუსეთი, ევროკავშირი და აშშ. რეგიონალური გეოპოლიტიკური ვითარება, რომელიც ჩამოყალიბებულია განსხვავებული ინტერესების მქონე მოთამაშეების მიერ, აფერხებს რეგიონის ინტეგრაციას მსოფლიო ბაზარზე (Mez 2010, 27).

რეგიონალური წესრიგის შესწავლისას გასათვალისწინებელია ძალთა ბალანსის თეორია. ეს თეორია შემუშავდა რეალიზმის პარადიგმის ფარგლებში, რომელიც საერთაშორისო ურთიერთობებს ანარქიულ სისტემად მიიჩნევს, სადაც სუვერენული სახელმწიფოები მოქმედებენ საკუთარი ინტერესების შესაბამისად, რაც თავის მხრივ წინააღმდეგობაში შედის სხვა სახელმწიფოების ინტერესებთან. აღნიშნული იწვევს

კონფლიქტებს და ხდება სამხედრო-პოლიტიკური კავშირებისა და ალიანსების ფორმირება. ჰანს მორგენტაუს განსაზღვრებით, ძალთა ბალანსის თეორია წარმოადგენს რამდენიმე სახელმწიფოს შორის ძალის დაახლოებით თანაბრად გადანაწილებას (Sheehan 2004, 3).

მიუხედავად იმისა, რომ ძალთა ბალანსის თეორია ძირითადად შემუშავდა საერთაშორისო ურთიერთობების გლობალური დონისთვის, ის შეიძლება გამოყენებულ იქნას რეგიონალურ დონეზეც. მის მიერ შემოთავაზებული მოდელები და სქემები არის უნივერსალური ნებისმიერი რაოდენობის სახელმწიფოებისთვის, რომლებიც მოქცეულნი არიან გეოგრაფიულ ჩარჩოებში. ძალთა ბალანსის თეორიის მიხედვით თითოეული სახელმწიფოს მთავარი ამოცანაა თვითგადარჩენა. ამავ დროს თითოეული სახელმწიფო ცდილობს განიმტკიცოს ძალაუფლება და სიმძლიერე საერთაშორისო ურთიერთობების სისტემაში, ვინაიდან ზუსტად ეს წარმოადგენს სახელმწიფოს შენარჩუნების გარანტიას. ნებისმიერი სახელმწიფოსთვის გაძლიერება წარმოადგენს ნორმალურ მდგომარეობას, რაც ბუნებრივად იწვევს მეტოქეობას სახელმწიფოებს შორის. სუსტი სახელმწიფოები, რომლებიც ვერ უზრუნველყოფენ საკუთარ უსაფრთხოებას ერთიანდებიან კოალიციებში, რაც საშუალებას აძლევს, თავი დაიცვან ჰეგემონისადმი მორჩილებისგან ან გაქრობისგან (Paul, Wirtz & Fortmann 2004, 4-5).

2. კასპიის ზღვა, როგორც გეოპოლიტიკური ინტერესების დაპირისპირების ცენტრი

კასპიის ზღვა ტრადიციულად არის როგორც რეგიონული, ისე არარეგიონული ძალების გეოპოლიტიკური ინტერესების დაპირისპირების ცენტრი. კასპიის ზღვის რეგიონში გავლენებისთვის ბრძოლას აქვს თავისი ისტორიული ანალოგი. XVIII საუკუნის დასაწყისში რუსეთი, ოსმალეთი და დასუსტებული სპარსეთი მეტოქეობდნენ ერთმანეთთან კასპიის ზღვაზე გავლენების მოსაპოვებლად, რაც გამოწვეული იყო სპარსეთის დასუსტებით. აღნიშნული პროცესი შეიძლება შევადაროთ XX საუკუნის ბოლოს საბჭოთა კავშირის ნგრევით გამოწვეულ მოვლენებს (Vaziri 2004, 163-165).

მსოფლიოს წამყვანი სახელმწიფოების აქტიურობა ცენტრალური აზიისა და კასპიის რეგიონის ქვეყნებში ვლინდება სხვადასხვა ფორმით, კერძოდ, დიპლომატიური, ეკონომიკური, სამხედრო და საბოლოო ჯამში, ასახავს მთავარ გეოპოლიტიკურ რეალობას, მზარდ მეტოქეობას ენერგორესურსების წყაროებისთვის კონტროლზე (Tomberg 2006, 24).

რეგიონს გააჩნია გეოსტრატეგიული მნიშვნელობა და ასრულებს ხიდის როლს ენერგომატარებლების მიწოდების საქმეში აღმოსავლეთსა და დასავლეთს შორის. ამგვარად ნავთობისა და ბუნებრივი აირის ოპტიმალური სატრანზიტო მარშრუტის პოვნა არის ერთ-ერთი მთავარი საზრუნავი, რომელიც კასპიის რეგიონის სახელმწიფოების წინაშე დგას (Heinrich & Pleines. 2015, 110).

რეგიონის გეოპოლიტიკური და გეოსტრატეგიული მნიშვნელობის გათვალისწინებით, განსაკუთრებული ყურადღება ეთმობა უსაფრთხოების უზრუნველყოფის საკითხებს, როგორც კასპიის ზღვის აუზის რეგიონში, ისე მის ფარგლებს გარეთ. რეგიონის ენერგეტიკული რეზერვები, სავაჭრო და სატრანსპორტო დერეფნები, გავლენას ახდენს რეგიონულ და ტრანსრეგიონულ აქტორებზე სტაბილურობისა და უსაფრთხოების სფეროში (Molaei & Jaanbaaz 2016, 151). კასპიის ზღვის მოსაზღვრე ყველა ქვეყანა მდიდარია ნახშირწყალბადებით, რის გამოც ენერგეტიკა მნიშვნელოვან როლს თამაშობს რეგიონის გეოპოლიტიკაში (Tapia 2021, 208).

კასპიის ზღვის ხუთი ზღვისპირა სახელმწიფოს გარდა, სხვა რეგიონული და გლობალური სახელმწიფოებიც დაინტერესებულნი არიან, წარმოდგენილი იყვნენ რეგიონში, რათა დაიცვან საკუთარი ინტერესები პოლიტიკური და ეკონომიკური საშუალებების გამოყენებით (Kalehsar 2021, 69-70).

აშშ

საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ, მსოფლიოში არსებული ძალთა ბალანსი შეიცვალა. ბიპოლარული მსოფლიოს ნაცვლად მივიღეთ მრავალპოლარული სისტემა, რომელშიც ლიდერობას ინარჩუნებს ამერიკის შეერთებული შტატები (Kubicek 2013, 172). ჰენრი კისინჯერი თავის წიგნში "დიპლომატია" წერს, რომ თითქოს რაღაც ბუნებრივი კანონის შესაბამისად ყოველ საუკუნეში ჩნდება ქვეყანა, რომელსაც გააჩნია სიძლიერე, მიზანდასახულობა, ძლიერი ინტელექტუალური და მორალური სტიმულები, რაც აძლევს მას საშუალებას, ჩამოაყალიბოს საერთაშორისო სისტემა თავისი ფასეულობების შესაბამისად. XVII საუკუნეში კარდინალ რიშელიეს საფრანგეთმა, საერთაშორისო ურთიერთობებში შეიტანა სიახლე, რომლის საფუძველს წარმოადგენდა ეროვნული სახელმწიფო მოტივირებული ეროვნული ინტერესებით. XVIII საუკუნეში დიდმა ბრიტანეთმა შეიმუშავა ძალთა ბალანსის კონცეფცია, რომელიც დომინირებდა ევროპულ დიპლომატიაში შემდეგი ორასი წლის განმავლობაში. XIX საუკუნეში ავსტრია, მეტერნიხის დროს გარდაქმნის „ევროპულ კონცერტს“, ხოლო ბისმარკის გერმანია ანგრევს ამ კონფიგურაციას და ევროპულ დიპლომატიას აქცევს ძალისმიერი პოლიტიკის ციკსისხლიან თამაშად. XX საუკუნეში, არცერთ ქვეყანას არ მოუხდენია ისეთი დიდი გავლენა საერთაშორისო ურთიერთობებზე, როგორც მოახდინა ამერიკის შეერთებულმა შტატებმა. აშშ-ს მსგავსად არცერთი ქვეყანა არ ითხოვდა სხვა ქვეყნების საქმეებში ჩარევის

დაუშვებლობას და თავისი ფასეულობების უნივერსალურად გამოყენებას (Kissinger 1994, 17).

კასპიის ზღვის გეოპოლიტიკური მდებარეობა განსაზღვრავს რეგიონის გლობალურ მნიშვნელობას და მისადმი შეერთებული შტატების განსაკუთრებულ დაინტერესებას, რომელიც თავისი სტრატეგიული გეგმის განხორციელების მიზნით, ყოველმხრივ აფართოვებს თანამშრომლობას ცენტრალური აზიისა და სამხრეთ კავკასიის ქვეყნებთან (Cutler 1999, 271). საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ, შეერთებული შტატები აქტიურად არის ჩართული რეგიონში მიმდინარე პროცესებში. აშშ დაინტერესებულია ხელმისაწვდომი დეპოლიტიზებული საიმედო ენერგომომარაგების პერსპექტივით, რასაც შეიძლება მოყვეს სპარსეთის ყურესა და მსოფლიოს სხვა რეგიონებზე ენერგეტიკული დამოკიდებულებების შემცირება. ამერიკის ენერგოუსაფრთხოების სტრატეგიის ფარგლებში მისი დამოკიდებულება ნავთობმომპოვებელ ქვეყნებზე, განსაკუთრებით სპარსეთის ყურის ქვეყნებზე, მოიცავს რიგ საფრთხეებს, მათ შორის ეკონომიკურს. განსაკუთრებით დიდ პრობლემას წარმოადგენს ენერგომატარებლებზე ფასების ზრდა. არის აგრეთვე პოლიტიკური საფრთხეები, რაც გულისხმობს ენერგომატარებლების ზეწოლის ინსტრუმენტად გამოყენებას ნავთობმომპოვებელი ქვეყნების მხრიდან (Zibakalam & Ameri 2014, 180).

კასპიის რეგიონიდან ნავთობისა და ბუნებრივი აირის ტრანსპორტირება წარმოადგენს ამერიკის შეერთებული შტატების საგარეო პოლიტიკის საკვანძო საკითხს, ხოლო ქვეყნები, როგორებიცაა ირანი, თურქეთი და რუსეთი, იბრძვიან საკუთარი გავლენების გასაძლიერებლად. სატრანზიტო გზებსა და მილსადენებზე კონტროლის დაწესება ნიშნავს სამხრეთ კავკასიისა და ცენტრალურ აზიის რეგიონებზე გეოპოლიტიკური გავლენის გაზრდას (ლაცაბიძე 2022, 385-403).

აშშ-სთვის, კასპიის რეგიონში ენერგორესურსების საკითხმა განსაკუთრებული მნიშვნელობა 2000-იანი წლების დასაწყისიდან შეიძინა. საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ აშშ-ს ადმინისტრაციები რეგიონს გარკვეული სიფრთხილით მიუდგნენ, მაგრამ რეგიონის ნავთობისა და

გაზის სექტორის აღორძინება უფრო ფართო მიზნებთან იყო დაკავშირებული (Kalehsar 2021, 135).

XX საუკუნის 90-იან წლებში, შეერთებულმა შტატებმა მნიშვნელოვანი როლი ითამაშა რეგიონის ენერგეტიკულ დიპლომატიაში, განსაკუთრებით ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის (BTC) მილსადენის მშენებლობის კუთხით (Cutler 2010, 107-130). შეერთებული შტატები დაინტერესებულია კასპიის ზღვის რეგიონიდან მილსადენების მრავალი მარშრუტის არსებობაში, რაც მნიშვნელოვნად გაზრდის ევროკავშირისა და აშშ-ის ენერგეტიკულ უსაფრთხოებას. აშშ დაინტერესებულია კასპიის რეგიონში სტაბილურობის შენარჩუნებით, ვინაიდან ეს არის ცენტრალური აზიის ერთ-ერთი მთავარი მისასვლელი გზა და არის ფართო რეგიონის ის ნაწილი, რომელიც მიდრეკილია არასტაბილურობისკენ, რაც გავლენას ახდენს ამერიკისა და მსოფლიოს ინტერესებზე (Kalehsar 2021, X). შეერთებული შტატების სტრატეგია აერთიანებს ეკონომიკურ მოთხოვნებს უფრო ფართო სტრატეგიულ და პოლიტიკურ მიზნებთან. შეერთებული შტატების გეოპოლიტიკური მიზნები კასპიის რეგიონში, არასოდეს შემოიფარგლებოდა მხოლოდ ეკონომიკური ინტერესებით. (ლაცაბიძე 2022, 385-403).

ენერგორესურსებზე ხელმისაწვდომობა მნიშვნელოვანია არა მხოლოდ აშშ-სთვის, არამედ მთელი მსოფლიოს სტაბილურობისა და ეკონომიკური განვითარებისთვის, რაც გავლენას ახდენს ყველა ინდუსტრიისა და სექტორის პროდუქტიულობაზე და აქვს ღრმა ეკონომიკური, სოციალური და პოლიტიკური შედეგები. (ლაცაბიძე 2022, 385-403).

ევროპის კავშირი

კასპიის ზღვის რეგიონი და მასში არსებული ენერგორესურსების ტრანსპორტირების საკითხი საკმაოდ აქტუალურია ევროკავშირის ქვეყნებისათვის. კასპიის რეგიონი, ევროპის ენერგორესურსებით მომარაგების საკითხში განიხილება, როგორც ერთ-ერთი ალტერნატივა. აღნიშნული რეგიონიდან ევროპის ბაზრების ენერგორესურსებით მომარაგება შეამცირებს ევროპის ენერგეტიკულ დამოკიდებულებას რუსეთზე. ევროპის ენერგოდამოკიდებულების შემცირება და ალტერნატიული ბაზრების განვითარების აუცილებლობა კიდევ უფრო მეტ აქტუალობას სძენს აღნიშნულ რეგიონს. სტრატეგიულად ეს მნიშვნელოვანი გეოპოლიტიკური გზაჯვარედინი, თავისი უხვი ენერგორესურსებით XXI საუკუნის საერთაშორისო ურთიერთობების ერთ-ერთ მნიშვნელოვან საკითხს წარმოადგენს (Latsabidze 2020, 2).

კასპიის რეგიონიდან ევროპის მიმართულებით, ენერგორესურსების ტრანსპორტირების საკითხი განსაკუთრებით აქტუალური გახდა 2014 წელს, რუსეთის მიერ ყირიმის ანექსიის შემდეგ. ევროკომისიამ 2014 წლის 28 მაისს გამოაქვეყნა დოკუმენტი/სტრატეგია, რომლის მიზანი იყო ენერგოდამოკიდებულების შემცირება, სახელწოდებით „ევროპის ენერგეტიკული უსაფრთხოების სტრატეგია“. ამ დოკუმენტით ევროკომისიამ კიდევ ერთხელ გაამახვილა ყურადღება ევროკავშირის ენერგეტიკული უსაფრთხოების გამტკიცების აუცილებლობაზე, განსაკუთრებით ბუნებრივი აირის მიწოდების კუთხით (Kaysi 2011, 63-82).

გასათვალისწიებელია, რომ რუსეთი ევროკავშირის ქვეყნებისთვის არის ბუნებრივი აირის ერთ-ერთი ძირითადი მიმწოდებელი. შესაბამისად, უკრაინის კრიზისის შედეგად, ევროკავშირმა გააცნობიერა თავისი გადაჭარბებული ენერგოდამოკიდებულება რუსეთზე (ლაცაბიძე 2022, 385-403).

ევროკავშირის დამოკიდებულება რუსულ ბუნებრივ აირზე და რუსული კომპანია გაზპრომის მონოპოლია ევროკავშირის ბუნებრივი აირის ბაზარზე, წარმოადგენს კასპიის ზღვის რეგიონის მიმართ, მისი ინტერესის

გაზრდის ერთ-ერთ მთავარ მიზეზს (Bluth 2014, 65). ევროკავშირის პოლიტიკურმა ჩართულობამ ცენტრალურ აზიასთან, კასპიის ზღვასა და კავკასიასთან ოფიციალური ხასიათი შეიძინა პარტნიორობისა და თანამშრომლობის შესახებ შეთანხმებების (Partnership Cooperation Agreements-PCA) გაფორმების შემდეგ. საკითხი კიდევ უფრო აქტუალური გახდა 2022 წლის 24 თებერვალს რუსეთის მხრიდან უკრაინის მიმართ განხორციელებული სამხედრო აგრესიის შემდეგ. დასავლეთის მხრიდან რუსეთისთვის, 2014 წელს დაწესებული სანქციების კიდევ უფრო გამკაცრებამ ნათელი გახადა, რომ ევროპისთვის სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანია ენერგომომარაგების, განსაკუთრებით კი ბუნებრივი აირით მომარაგების, რუსეთისგან ალტერნატიული გზების მოძიება. სწორედ კასპიის ზღვის რეგიონი მოიაზრება აღნიშნულ ალტერნატივად. ევროპისთვის ენერგეტიკული უსაფრთხოებისა და ხელმისაწვდომი მიწოდების უმთავრეს მიზანს წარმოადგენს ენერგიის მიწოდების მარშრუტების დივერსიფიკაცია (Denoon 2015, 217). ახალი მარშრუტები შეამცირებს ევროკავშირის ქვეყნების დამოკიდებულებას ერთ მიმწოდებელზე (ლაცაბიძე 2022, 385-403).

2020 წლის ბოლოს გახსნილმა ბუნებრივი აირის სამხრეთ დერეფანმა, 2022 წლის მარტის მდგომარეობით, ევროპას მიაწოდა პირველი 10 მილიარდი კუბური მეტრი ბუნებრივი აირი. 2022 წლის 18 ივლისს ბაქოში, ევროკომისიის პრეზიდენტი ურსულა ფონ დერ ლაიენი და ენერგეტიკის საკითხებში კომისარი კადრი სიმსონი შეხვდნენ აზერბაიჯანის პრეზიდენტ ილჰამ ალიევს და ენერგეტიკის მინისტრს ფარვიზ შაჰბაზოვს. მხარეებმა ხელი მოაწერეს ურთიერთგაგების ახალ მემორანდუმს ენერგეტიკის სფეროში სტრატეგიული პარტნიორობის შესახებ. მემორანდუმი გულისხმობს, ბუნებრივი აირის სამხრეთ დერეფნის სიმძლავრის გაორმაგებას, რათა ევროკავშირს 2027 წლისთვის ყოველწლიურად მიეწოდოს მინიმუმ 20 მილიარდი კუბური მეტრი. ეს ხელს შეუწყობს დივერსიფიკაციის მიზნებს და დაეხმარება ევროპას, შეამციროს დამოკიდებულება რუსულ ბუნებრივ აირზე. გაძლიერებული ენერგეტიკული თანამშრომლობის საფუძველზე, აზერბაიჯანმა გაზრდა ევროკავშირში ბუნებრივი აირის მიწოდება 2021 წელს 8,1 მილიარდი

კუბური მეტრიდან 2022 წელს მოსალოდნელ 12 მილიარდ კუბურ მეტრამდე (European Commission 2022).

რუსეთის მიერ უკრაინაში შეჭრით გამოწვეული სირთულეებისა და გლობალური ენერგეტიკული ბაზრის შეფერხების საპასუხოდ, ევროკომისიამ წარმოადგინა REPowerEU გეგმა. REPowerEU გეგმა გულისხმობს ენერგიის დაზოგვას, სუფთა ენერგიის წარმოებას, ენერგომატარებლების მიწოდების გზების დივერსიფიკაციას, რაც გამყარებულია ფინანსური და სამართლებრივი ღონისძიებებით (European Commission 2022).

კომისია დიდი ხანია მხარს უჭერს სამხრეთ დერეფნის გაფართოებას ევროკავშირის გარე ენერგეტიკული ჩართულობის სტრატეგიაში, რომელიც თან ახლავს REPowerEU გეგმას. კომისიამ აღიარა, რომ ბუნებრივი აირის სამხრეთ დერეფანი მნიშვნელოვან როლს ასრულებს ევროკავშირისთვის ბუნებრივი აირის მიწოდების დივერსიფიკაციაში, განსაკუთრებით სამხრეთ-აღმოსავლეთ ევროპის ქვეყნებისთვის (European Commission 2022).

ევროკავშირისა და აშშ-ს, ორივეს აქვთ ერთიანი პოლიტიკური მიზნები კასპიის ზღვის მიმართ. ორივე აღიარებს რეგიონის ნავთობისა და ბუნებრივი აირის რესურსების მნიშვნელობას ენერგეტიკულ უსაფრთხოებაში, ეკონომიკურ კეთილდღეობასა და კასპიის ზღვის ქვეყნების სტაბილურობაში. ორივე იზიარებს მსგავს ხედვებს. აღნიშნული რესურსები იქნება მნიშვნელოვანი დანამატი მსოფლიოს ნავთობისა და ბუნებრივი აირის მარაგებისთვის და აუცილებელია, მსოფლიო ენერგეტიკულ ბაზარზე უსაფრთხო წვდომის უზრუნველსაყოფად (Babali 2006, 155).

ჩინეთი

ჩინეთის მიერ კასპიის რეგიონის ენერგეტიკულ ინფრასტრუქტურაში განხორციელებულმა ინვესტიციებმა და მზარდმა ეკონომიკურმა ურთიერთობებმა ცენტრალური აზიის ქვეყნებს საშუალება მისცა, მოეხდინათ ვაჭრობისა და ენერგეტიკული სატრანზიტო მარშრუტების დივერსიფიკაცია. კასპიის ზღვის ენერგორესურსების გამოყენების მიზნით, ჩინეთი ცდილობს თავისი დასავლეთის საზღვრების დაცვას მოსაზღვრე ქვეყნებთან კავშირების გაძლიერებით (ლაცაბიძე 2022, 385-403).

ჩინეთი ენერგიის მოხმარებით მსოფლიოში მეორე ადგილზეა. ის არის ქვანახშირის უმსხვილესი მწარმოებელი და მომხმარებელი, ნავთობის მეორე იმპორტიორი და მომხმარებელი, ელექტროენერგიის მეორე მწარმოებელი. ჩინეთის ენერგიის მოხმარების სტრუქტურა მნიშვნელოვნად განსხვავდება ინდუსტრიული ქვეყნების უმრავლესობისგან (70% ნახშირი და შედარებით მცირე რაოდენობით ნავთობი და ბუნებრივი აირი) (ლაცაბიძე 2022, 385-403).

ჩინეთის ენერგეტიკული უსაფრთხოების პრიორიტეტს წარმოადგენს პირდაპირი ინვესტიციების განხორციელება ნავთობისა და ბუნებრივი აირის მილსადენებში, რაც იძლევა ნავთობისა და გაზის უწყვეტი წვდომის საშუალებას, რომელიც არ არის დამოკიდებული საერთაშორისო საზღვაო გზებზე (Shaffer 2009, 47-65). ბოლო წლების განმავლობაში, ჩინეთმა ცენტრალური აზიის რეგიონში განახორციელა ინვესტიციები ენერგეტიკულ სექტორსა და სხვადასხვა პროექტებში, რომლის მთავარ მიზანს წარმოადგენს პეკინის გავლენის გაძლიერება რუსეთისა და ამერიკის მზარდი სფეროების დასაპირისპირებლად (ლაცაბიძე 2022, 385-403).

რუსეთი

რუსეთს გააჩნია ნავთობისა და ბუნებრივი აირის უზარმაზარი მარაგი. იგი არის მსოფლიოში ენერგიის უდიდესი ექსპორტიორი და სიდიდით მეორე მწარმოებელი. ენერგეტიკული ექსპორტი წარმოადგენს რუსეთის საგარეო შემოსავლის უდიდეს წყაროს და მნიშვნელოვან როლს თამაშობს მის ეკონომიკაში. გეოგრაფიული მდებარეობა რუსეთს აძლევს შესაძლებლობას, ითამაშოს საკვანძო როლი ენერგიის ექსპორტის პოლიტიკაში (Shaffer 2009, 114-127).

უზარმაზარი რეზერვები, აზიისა და ევროპის ძირითად მოხმარების ბაზრებზე წვდომა და მნიშვნელოვანი სატრანზიტო ქსელი, რუსეთს უქმნის დიდ შესაძლებლობებს ენერგეტიკის დახმარებით გააძლიეროს თავისი მდგომარეობა საერთაშორისო ასპარეზზე. რუსეთის მიზანია, გამოიყენოს ენერგეტიკული დიპლომატია საგარეო პოლიტიკაში, რათა აღადგინოს თავისი გავლენა ყოფილ საბჭოთა რესპუბლიკებზე, აღმოსავლეთ და ცენტრალური ევროპის ქვეყნებზე, შეცვალოს მათი შემდგომი დაახლოების ტენდენცია დასავლურ სტრუქტურებთან. რუსეთი ფაქტობრივად ცდილობს, გაეძლიეროს თავისი პოზიციები საერთაშორისო პოლიტიკაში სხვადასხვა ბერკეტების, განსაკუთრებით ენერგეტიკის გამოყენებით (Karimi Pour, Niakoi & Simbor 2017, 192).

რუსეთი მიიჩნევს კასპის ზღვის რეგიონსა და ცენტრალურ აზიას თავისი გავლენის სფეროდ და განიხილავს მას რუსეთის უსაფრთხოების საკვანძო რეგიონებად. სამხედრო პოტენციალის პირველი დემონსტრირება 2002 წელს შედგა, როდესაც რუსეთმა სსრკ-ს დაშლის შემდეგ, პირველად ჩაატარა საბრძოლო წვრთნები კასპიის ზღვის ჩრდილოეთ და ცენტრალურ ნაწილში (Завьялова 2017, 47). სამხედრო ძალების განლაგების გარდა, რომელსაც იგი ინარჩუნებს საკუთარ ტერიტორიაზე, მათ შორის კასპიის ფლოტილიის სახით, რომელიც 2010 წლიდან საგრძნობლად გაძლიერდა, რუსეთი არ ერიდება ინტერვენციას თავის საზღვრებს გარეთ (ლაცაბიძე 2022, 385-403).

რუსეთის ფედერაციისთვის ძალზე მნიშვნელოვანია რეგიონში

თავისი გავლენის შენარჩუნება. რუსეთის ინტერესები კასპიის რეგიონში შეიძლება დაიყოს ოთხ ძირითად მიმართულებად: ენერგეტიკა, ბიოლოგიური რესურსები, ტრანსპორტი და სამხედრო განვითარებისა და უსაფრთხოების საკითხები (ლაცაბიძე 2022, 385-403).

საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ, რუსეთი მოწყდა კასპიის ზღვის ნავთობის საბადოებზე წვდომას. კასპიის ზღვის ჩრდილოეთ ნაწილი, რომელიც მან მემკვიდრეობით მიიღო, ცუდად იყო შესწავლილი და ითვლებოდა არაპერსპექტიულად. გარდა ამისა, ტერიტორიის ნაწილი წარმოადგენს დაცულ ტერიტორიას, რომელიც მნიშვნელოვანია ძირითადად ბიორესურსების თვალსაზრისით (ლაცაბიძე 2022, 385-403).

ირანი

ირანის საგარეო პოლიტიკის დღის წესრიგში, მნიშვნელოვანი ადგილი უკავია კასპიის ზღვისა და სამხრეთ კავკასიის რეგიონებს (Moradi 2006, 5). ბოლო ოცდაათი წლის განმავლობაში ირანი ცდილობდა, ეთამაშა რეგიონში წამყვანი სახელმწიფოს როლი (Blank 2021, 44). საბჭოთა კავშირის დაშლისა და რეგიონში ახალი დამოუკიდებელი სახელმწიფოს შექმნის შემდეგ ირანი მოექცა ცენტრალური აზიისა და კავკასიის დიპლომატიის ყურადღების ცენტრში იმ მარტივი მიზეზის გამო, რომ რეგიონის ქვეყნების უმეტესობას არ აქვთ ზღვაზე გასასვლელი (ლაცაბიძე 2022, 385-403).

ირანის ისლამური რესპუბლიკის საგარეო პოლიტიკის მიდგომა მისი საზღვრების ჩრდილოეთით შექმნილი ახალი რეალობის მიმართ შეიძლება დახასიათდეს შემდეგნაირად: კარგი ურთიერთობა რუსეთის ფედერაციასთან და რუსეთის ინტერესების ანგარიშის გაწევა კავკასიასა და ცენტრალურ აზიაში; ისლამის ფაქტორი ანუ ისლამის გეოპოლიტიკური და გეოკულტურული როლი რეგიონში; კასპიის ზღვის რეგიონში დასავლეთის პოზიციების გაძლიერების არასასურველობა (ნახუცრიშვილი და სანიკიძე 2016, 306).

ირანი წამყვანი მოთამაშეა კასპიის აუზის ნავთობისა და გაზის

ექსპორტში, რაც განპირობებულია მისი გეოსტრატეგიული მდებარეობით. ირანი ესაზღვრება კავკასიას, კასპიის ზღვას, ცენტრალურ აზიას, სპარსეთის ყურეს, ომანის ყურეს, თურქეთს, ერაყს, ავღანეთსა და პაკისტანს. მას თავისი ჩრდილოეთის ბაზრების მოსამარაგებლად (swap შეთანხმებების საშუალებით) შეუძლია ნავთობის გაცვლა თურქმენეთთან, ყაზახეთთან და აზერბაიჯანთან. მას აგრეთვე გააჩნია ფართო საექსპორტო საშუალებები სპარსეთის ყურეში (Miles 1999, 325-46).

ენერგეტიკული პოლიტიკა ირანის საგარეო ურთიერთობების განუყოფელ ნაწილს წარმოადგენს. სწორი ენერგეტიკული დიპლომატიის გატარება დიდ გავლენას ახდენს ირანის ეროვნულ და საერთაშორისო სტატუსზე. ზემოთქმულიდან გამომდინარე, დიდი მნიშვნელობა აქვს ისეთი გავლენიანი სახელმწიფოების მიდგომებსა და პოზიციებს, როგორებიც არიან შეერთებული შტატები, ევროკავშირი, რუსეთი და ჩინეთი (Mayers 2004, 14). თეირანის პოლიტიკის მთავარ ხაზს წარმოადგენს კავშირების გაძლიერება ყოფილ საბჭოთა რესპუბლიკებს, ჩინეთსა და აზიის სხვა სახელმწიფოებს შორის (Haqq-Panah, Shirazi-Mougui & Alizadeh 1393/2014,12). ირანის მცდელობა, შეინარჩუნოს საკუთარი გეოპოლიტიკური ამბიციები, დიდად არის დამოკიდებული მის ირგვლივ განვითარებულ პროცესებზე. ძლიერი ზეწოლა, რომელსაც აშშ ახორციელებს, ირანს უტოვებს მცირე არჩევანს (ლაცაბიძე 2022, 385-403).

ირანი და რუსეთი ორი დიდი ქვეყანაა, რომლებიც ესაზღვრება კასპიის ზღვას. ირან-რუსეთის ურთიერთობებში არსებული სირთულეები, ინტერესების თანხვედრა და მუდმივი დაძაბულობა აშკარაა მათ პოლიტიკაში კასპიის ზღვის რეგიონის მიმართ. ამრიგად, კასპიის რეგიონი უამრავ შესაძლებლობას იძლევა ირანსა და რუსეთს შორის დიპლომატიური, ეკონომიკური და სამხედრო ურთიერთობისათვის. ირანისა და რუსეთის ინტერესში არ შედის სხვა კასპიისპირა ქვეყნებმა განახორციელონ თავიანთი მიზნები სავაჭრო გზებისა და ბაზრების დივერსიფიკაციის კუთხით, რაც გამოიწვევს ამ ქვეყნებზე დამოკიდებულების შემცირებას. თეირანი და მოსკოვი იზიარებენ დასავლეთის სამხედრო ძალების კასპიის ზღვის რეგიონში შეკავების

მიზანს. მაშინაც კი, როდესაც მათი მიზნები ერთმანეთს ემთხვევა, ირანი და რუსეთი კვლავ ატარებენ დამოუკიდებელ პოლიტიკას. ორმხრივი სარგებლის უზრუნველსაყოფად თეირანსა და მოსკოვს შეუძლიათ, ითანამშრომლონ მოკლევადიანი ტაქტიკური უპირატესობისთვის მესამე მხარის ხარჯზე, მაშინაც კი, როდესაც მათი გრძელვადიანი მიზნები შეიძლება ერთმანეთისაგან განსხვავდებოდეს. მაგალითად, როდესაც რუსეთი თეირანს დასავლეთთან კონფლიქტში გარკვეულ მხარდაჭერას სთავაზობს. დასავლელ პარტნიორებთან ურთიერთობის დროს რუსეთი იყენებს ირანის იზოლაციას, როგორც ეკონომიკურ და უსაფრთხოების ბერკეტს (Weitz 2021, 1-8).

ირანისთვის, კიდევ ერთ მნიშვნელოვან პარტნიორს წარმოადგენს ჩინეთი, რომელიც წარმოაჩენს თავს, როგორც ირანის მაშველი აშშ-ის მიერ დაწესებული ეკონომიკური სანქციების მიმართ. ორმა ქვეყანამ გააფორმა 25-წლიანი სტრატეგიული თანამშრომლობის შეთანხმება, რომელიც ირანის მიერ მიჩნეულ იქნა, როგორც უპრეცედენტო მიღწევა (Fallahi 2021). ეს პარტნიორობა არ ცვლის ძალთა ბალანსს რეგიონში, თუმცა ის აისახება დინამიკაზე. შეთანხმება ეწინააღმდეგება აშშ-ის ძალისხმევას, მოაქციოს ირანი ეკონომიკურ და გარკვეულწილად დიპლომატიურ იზოლაციაში (Todorova 2021, 188-195).

ხელსაყრელი გეოგრაფიული მდებარეობისა და ნავთობისა და ბუნებრივი აირის დიდი მარაგების მიუხედავად, სანქციების გამო, ირანი ვერ ერთვება კასპიის ზღვის რეგიონში მიმდინარე ინფრასტრუქტურულ პროექტებში (Kaleji 2021). დასავლური ნავთობკომპანიები, რომლებიც დაკავებულია კასპიის ენერგორესურსების მოპოვებისა და ტრანსპორტირების კუთხით, ვერ ახორციელებენ ინვესტიციებს ირანის მიმართულებით (ლაცაბიძე 2022, 385-403).

აზერბაიჯანი

აზერბაიჯანს გააჩნია ნავთობისა და ბუნებრივი აირის მარაგების დიდი რაოდენობა, რაც აძლევს მას საშუალებას მნიშვნელოვანი როლი ითამაშოს მსოფლიო ბაზრებზე ენერგომატარებლების მიწოდების დივერსიფიკაციაში. აზერბაიჯანის ენერგეტიკული პოლიტიკის უპირველესი გამოწვევა ემყარება იმ ფაქტს, რომ რეგიონი ძალიან მგრძნობიარე და დაუცველია, რეგიონსა და მის გარეთ მიმდინარე პროცესების მიმართ. გეოგრაფიული მდებარეობიდან და გეოპოლიტიკური ვითარებიდან გამომდინარე, აზერბაიჯანი ევროპის ბაზრებზე ენერგომატარებლების ტრანსპორტირებისთვის, ერთ-ერთ ყველაზე მოსახერხებელ მარშრუტს წარმოადგენს. დაახლოებით 30 წლის წინ აზერბაიჯანმა ხელი მოაწერა კასპიის ნავთობისა და ბუნებრივ აირთან დაკავშირებულ პირველ საერთაშორისო პროექტებს (Szymczak 2021, 23). შესაბამისად ენერგორესურსებს აზერბაიჯანის ეკონომიკასა და ზოგადად განვითარებაში გადამწყვეტი მნიშვნელობა აქვს (Karagiannis 2013, 15).

XX საუკუნის 90-იანი წლებიდან აზერბაიჯანის დიპლომატიური სტრატეგიის პრიორიტეტს წარმოადგენდა დასავლეთთან თანამშრომლობა. ენერგეტიკული პროექტებით, ნავთობის ექსპორტით და შემდეგ ასევე ბუნებრივი აირის ექსპორტით, კასპიის ზღვის რეგიონმა მნიშვნელოვანი ინფრასტრუქტურულ განვითარებას მიაღწია, რამაც უზრუნველყო, როგორც აზერბაიჯანის, ისე მეზობელი სახელმწიფოების სტაბილურობა და დამოუკიდებლობა. სტრატეგიულად მნიშვნელოვანი ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის (BTC) ნავთობის მილსადენის მშენებლობის შემდეგ, ბაქო-თბილისი-ერზრუმის გაზსადენი გახდა სამხრეთ კავკასიის მილსადენი (SCP) და აზერბაიჯანში მოპოვებული ბუნებრივი აირი ევროპამდე მივიდა. ბუნებრივი აირის სამხრეთ დერეფანი (SGC) წარმოადგენს ისტორიულ წარმატებას აზერბაიჯანსა და ევროკავშირისთვის (EU) ენერგიის მიწოდების ახალი წყაროებისა და მარშრუტების საერთო ძიებაში (Bryza, Cutler & Vashakmadze 2020, 1-2).

2006 წელს აზერბაიჯანის რესპუბლიკასა და ევროკავშირს შორის,

ენერგეტიკის სფეროში სტრატეგიული პარტნიორობის შესახებ ურთიერთგაგების მემორანდუმს მოეწერა ხელი, რამაც საფუძველი ჩაუყარა აზერბაიჯანსა და ევროკავშირს შორის ორმხრივ თანამშრომლობას ენერგეტიკის სფეროში. 2011 წლის იანვარში, ორივე მხარემ ხელი მოაწერა ერთობლივ დეკლარაციას ბუნებრივი აირის სამხრეთ დერეფნის შესახებ. სამხრეთის დერეფანი არის სტრატეგიული ინიციატივა კასპიის (პირველ ეტაპზე ბუნებრივი აირი შაჰ-დენიზ 2-დან, ხოლო მეორე ეტაპზე შესაძლოა თურქმენეთიდან), ცენტრალური აზიისა და ახლო აღმოსავლეთის ბუნებრივი აირის რესურსების ევროპის ბაზრებზე გატანის. ბუნებრივი აირის სამხრეთ დერეფანი არის ევროკავშირის ენერგომომარაგების უსაფრთხოებისთვის, დივერსიფიკაციის მთავარი ინსტრუმენტი (ლაცაბიძე 2022, 385-403).

აზერბაიჯანმა, რომელსაც ესაზღვრება საქართველო, თურქეთი, სომხეთი, რუსეთი, ირანი და კასპიის ზღვა, 2020 წლის ბოლოს დაიწყო ბუნებრივი აირის ექსპორტი ევროპაში ტრანსადრიატიკის მილსადენის გავლით. ტრანსადრიატიკური მილსადენი, რომელსაც შაჰ-დენიზ 2-დან ევროპულ ბაზარზე გადააქვს ბუნებრივი აირი, მრავალ შესაძლებლობას ქმნის ევროპის ქვეყნებისთვის (ლაცაბიძე 2022, 385-403).

2022 წლის 18 ივლისს, ევროკომისიამ ხელი მოაწერა შეთანხმებას აზერბაიჯანთან 2027 წლისათვის ბუნებრივი აირის იმპორტის გაორმაგების შესახებ. ეს განცხადება გაკეთდა მას შემდეგ, რაც ევროკომისიის პრეზიდენტი, ურსულა ფონ დერ ლაიენი ეწვია ბაქოს, ევროკავშირისთვის ენერგომომარაგების გაზრდაზე მოლაპარაკებების გამართვის მიზნით. შეთანხმების თანახმად, 15 წლის განმავლობაში აზერბაიჯანი ბუნებრივი აირის იმპორტს წელიწადში 20 მილიარდ კუბურ მეტრამდე გაზრდის, რაც დაეხმარება ევროკავშირს, შეამციროს რუსულ ენერგიაზე დამოკიდებულება (Euronews 2022). ბაქოში ვიზიტისას ევროკომისიის პრეზიდენტმა განაცხადა: „დღეს ამ ახალი ურთიერთგაგების მემორანდუმით ჩვენ ვხსნით ახალ თავს ჩვენს ენერგეტიკულ თანამშრომლობაში აზერბაიჯანთან, რომელიც არის მთავარი პარტნიორი ჩვენს ძალისხმევაში რუსეთის საწვავისგან თავის დაღწევის მცდელობაში“ (European Commission 2022).

ევროპის კავშირი და აზერბაიჯანი მხარს უჭერენ ორმხრივი ვაჭრობის გაზრდას, მათ შორის ევროკავშირში ბუნებრივი აირის ექსპორტის გზით სამხრეთის დერეფნის გავლით. ბაქოსა და ევროკავშირს შორის გარიგება გაზრდის ბუნებრივი აირის ნაკადს სამხრეთ დერეფნის გავლით, რაც გამოიწვევს ევროპის დამოკიდებულების შემცირებას რუსეთის ბუნებრივ აირზე (ლაცაბიძე 2022, 385-403).

ყაზახეთი

ყაზახეთი, თავისი ტერიტორიით არის მსოფლიოში ერთ-ერთი უდიდესი ქვეყანა, რომელსაც არ აქვს ღია ზღვაში გასასვლელი. ის ჩაკეტილია კიდეც უფრო დიდ და მეტოქე ქვეყნებს, ჩინეთსა და რუსეთს შორის. ნავთობის, გაზისა და მინერალური რესურსების უზარმაზარი მარაგებით ყაზახეთი მუდმივად ექცევა მსოფლიოს ყურადღების ცენტრში. ყაზახეთის პოზიცია უნიკალური და მნიშვნელოვანია მრავალი აქტორისთვის (ლაცაბიძე 2022, 385-403).

მომდევნო ათწლეულების განმავლობაში ყაზახეთი უზარმაზარი წარმოებისა და ექსპორტის პოტენციალით, შეიძლება გახდეს ერთ-ერთი მთავარი ენერგეტიკული მოთამაშე რეგიონში და ასევე მსოფლიოში (Overland, Kjaernet & Kendal-Taylor 2010, 22).

დამოუკიდებლობის მოპოვების შემდეგ, ყაზახეთი ცდილობს, დაიცვას ბალანსი ენერგომატარებლების მიწოდებაში, როგორც დასავლეთის, აგრეთვე აზიის ქვეყნებსა და რუსეთს შორის. დიდი კონკურენციაა ამ რესურსების დასავლურ ბაზრებზე გასატანად. საბჭოთა ეპოქიდან მემკვიდრეობით მიღებული სატრანსპორტო სისტემის ბუნებრივი უპირატესობების გამო, ამ მრუდზე მოსკოვი ერთი ნაბიჯით უსწრებს ყაზახეთს. კრემლი, თავის მხრივ ცდილობს, დაიბრუნოს დაკარგული გავლენა ცენტრალური აზიის ქვეყნების ენერგორესურსების მოპოვებაზე (ლაცაბიძე 2022, 385-403).

ქვეყანას აღმოსავლეთით ესაზღვრება ჩინეთი, რომელიც ასევე მნიშვნელოვან როლს ასრულებს ყაზახეთის ენერგეტიკულ სექტორში. ჩინეთს აქვს წილი ქვეყანაში მიმდინარე რამოდენიმე პროექტში, რომელიც უკავშირდება ნავთობისა და ბუნებრივი აირის, აგრეთვე სპილენძის, რკინისა და ურანის მოპოვებას (Overland, Kjaernet & Kendal-Taylor 2010, 22).

მსოფლიოში მზარდი პოლარიზების პირობებში, ყაზახეთი ცდილობს, წარმოაჩინოს თავი აღმოსავლეთისა და დასავლეთის დამაკავშირებელად. თუმცა რუსეთის მიერ უკრაინაში 2022 წლის 24 თებერვალს განხორციელებულმა აგრესიამ გააჩინა გარკვეული უთანხმოება ყაზახეთსა და რუსეთს შორის (ლაცაბიძე 2022, 385-403).

რუსეთსა და ყაზახეთს შორის არსებობს მრავალი სირთულე, ყველაზე აქტუალური, რა თქმა უნდა, ეხება ენერგეტიკულ ბაზარს. 2022 წლის 5 ივლისს, პრიმორსკის რაიონულმა სასამართლომ სამხრეთ რუსეთის ქალაქ ნოვოროსიისკში დაადგინა, რომ კასპიის მილსადენის კონსორციუმმა (CPC) თითქოს დაარღვია გარემოს დაცვის რეგულაციები. გარემოსთვის ზიანის მიყენების პრეტენზია ნავთობკომპანიებსა და პროექტებზე ზეწოლის უპირატეს მეთოდებს შორისაა. პოლიტიკური და საქმიანი წრეების გავლენამ ხელი შეუწყო სასამართლოს გადაწყვეტილების შეცვლას 2022 წლის 11 ივლისს და 30-დღიანი შეჩერება ხელახლა იქნა განხილული და შეიცვალა მხოლოდ 3250 აშშ დოლარის ოდენობის ჯარიმით (Urciuolo 2022, 1-2). მიუხედავად იმისა, რომ მილსადენით გადის მსოფლიო ნავთობის მხოლოდ 1%-ზე მეტი, CPC (მილსადენი) მნიშვნელოვანია ყაზახეთისთვის, ვინაიდან ყაზახეთის ნავთობის ექსპორტის დაახლოებით 80% გადის ნოვოროსიისკის ნავთობტერმინალიდან. გადაწყვეტილების მიღების დრომ ბუნებრივად გააჩინა გარკვეული კითხვები. გადაწყვეტილება მიღებული იყო ორი დღის შემდეგ, რაც ყაზახეთის პრეზიდენტმა კასიმ-ჟომარტ ტოკაევმა სატელეფონო საუბრის დროს განუცხადა ევროპის საბჭოს პრეზიდენტს შარლ მიშელს, რომ ყაზახეთი მზად არის, გამოიყენოს თავისი ნახშირწყალბადების პოტენციალი მსოფლიო და ევროპული ბაზრების სტაბილიზაციისთვის (Inrefax, 2022).

ენერგორესურსებით მდიდარი ცენტრალური აზიის ქვეყანა კვლავ

ეკონომიკურად არის დამოკიდებული რუსეთზე, განსაკუთრებით ენერგომატარებლების ექსპორტის კუთხით. გასაკვირი არ არის, რომ კრემლმა დაიწყო ენერგიის გამოყენება იარაღად თავისი მოკავშირის წინააღმდეგ. ყაზახეთი აწარმოებს დაახლოებით 1,6 მლნ ბარელ ნავთობს დღეში და ახორციელებს ამ მოცულობის დაახლოებით 80% ექსპორტს, დარჩენილ 15%-ს ტოვებს ქვეყანაში ასევე რუსეთის გავლით, ხოლო დაახლოებით 5% მიდის ჩინეთში და სხვადასხვა მიმართულებით სარკინიგზო და კასპიის ზღვით (Pipeline & Gas Journal 2022, 1-2).

განვითარებული მოვლენების ფონზე, კიდევ უფრო აქტუალური გახდა ყაზახეთიდან ენერგომატარებლების ტრანსპორტირების დივერსიფიცირების საკითხი. ყაზახეთის პრეზიდენტმა, კასიმ-ჟომარტ ტოკაევმა თავის მთავრობას დაავალა ნავთობის მიწოდების მარშრუტების დივერსიფიკაცია (Valle and Bousso 2022, 8).

შესაბამისად, 2022 წლის 7 ივლისს, პრეზიდენტმა ყაზახეთის მთავრობის წარმომადგენლებს დაავალა კასპიის ზღვის ფსკერზე მილსადენის მშენებლობის შესაძლებლობის შესწავლა, რაც საშუალებას მისცემს ყაზახური ნავთობის ექსპორტის განხორციელებას დასავლეთის ბაზრებზე რუსეთის გვერდის ავლით (RF/RL 2022).

ყაზახეთი დაინტერესებულია უფრო აქტიურად ჩაერთოს უკვე არსებულ ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის პროექტში. იმისათვის, რომ მაქსიმალურად გამოიყენოს თავისი რესურსები, ყაზახეთმა უნდა ითანამშრომლოს რეგიონის უდიდეს მოთამაშეებთან (Ebel & Rajan 2000, 98-99).

დღევანდელ გეოპოლიტიკურ ვითარებაში ყაზახეთს სხვა არჩევანი არ აქვს, დასავლეთსა და მოსკოვს შორის ბალანსის გარდა. მიუხედავად იმისა, რომ ევროპა ყაზახური ნავთობის ერთ-ერთი მთავარი იმპორტ-ექსპორტის მიმართულებაა, ყაზახეთის პრობლემა არის ის, რომ მისი ძირითადი მილსადენები რუსეთზე გადის (Urciuolo 2022, 1-2). შესაბამისად, ყაზახეთს სურს შეინარჩუნოს რუსეთთან კარგი ურთიერთობები. თავის მხრივ, რუსეთს სჭირდება ყაზახეთი და უხდება მისი საგარეო კურსისათვის

ანგარიშის გაწევა. 2022 წლის 23 ივნისს რუსეთის საგარეო საქმეთა სამინისტროს სპიკერმა მარია ზახაროვამ განაცხადა: „*რუსეთი პატივს სცემს ყაზახეთის პოზიციას უკრაინაში კონფლიქტის შესახებ*“ (Informburo 2022). ყაზახეთი არ შეუერთდა დასავლეთის მიერ რუსეთის უკრაინაში შეჭრის შემდეგ დაწესებულ ანტირუსულ სანქციებს, თუმცა გადაწყვიტა დასავლეთის მიერ დადგენილი ყველა წესის დაცვა რუსეთის ფედერაციასთან ეკონომიკურ თანამშრომლობასთან დაკავშირებით. 2022 წლის 29 მარტს პრეზიდენტის ადმინისტრაციის უფროსის პირველმა მოადგილემ ტ.სულეიმანოვმა, თავის ინტერვიუში, რომელიც მისცა "ევროაქტივის-EURACTIV" უფროს რედაქტორს გიორგი გოტევს, განაცხადა, რომ ყაზახეთი „არ იქნება ინსტრუმენტი იმ სანქციების გვერდის ავლის, რომლებიც ევროკავშირმა რუსეთს დაუწესა (Gotev 2022).

თურქმენეთი

თურქმენეთს გააჩნია ბუნებრივი აირის უზარმაზარი მარაგები, შესაბამისად, დაინტერესებულია მნიშვნელოვანი როლი ითამაშოს მსოფლიო ენერგეტიკის უსაფრთხოებაში (Arinç & Elik 2010, 165). თურქმენეთი ბუნებრივი აირის ექსპორტისთვის საექსპორტო გზების სერიოზულ ნაკლებობას განიცდის (ლაცაბიძე 2022, 385-403).

ბოლო პერიოდში ბუნებრივ აირზე მაღალი მოთხოვნილების გამო გაიზარდა ბუნებრივი აირის ფასი. მსოფლიოს მთავარი ენერგიის მომხმარებელთა (ინდოეთი, ჩინეთი) ეკონომიკურმა ზრდამ გამოიწვია თურქმენეთის ბუნებრივ აირზე მოთხოვნა. თურქმენეთმა დაიწყო ბუნებრივი აირის ექსპორტი, თურქმენეთი-ირანის და თურქმენეთი-ჩინეთის მილსადენების მეშვეობით (Montgomery 2012, 29). თურქმენეთის ყოფილი პრეზიდენტის, ნიაზოვის ჩინეთში ვიზიტის დროს, ხელი მოეწერა შეთანხმებას ჩინეთის პრემიერ-მინისტრთან ჰუ ძინტაოსთან. შეთანხმების თანახმად, ყოველწლიურად უნდა განხორციელდეს 30 მილიარდი კუბური მეტრი ბუნებრივი აირის ჩინეთში ექსპორტი (Moran & Russell 2009,

165). ახალმა მილსადენებმა და ბუნებრივი აირის ექსპორტის ახალმა მოცულობებმა გაზარდა სახელმწიფოს შემოსავალი (ლაცაბიძე 2022, 385-403).

2014 და 2022 წლებში უკრაინაში განვითარებული მოვლენების შემდეგ, დასავლეთისთვის კიდევ უფრო აქტუალური გახდა თურქმენეთის ენერგორესურსები. ევროპის კავშირის ქვეყნებისთვის ბუნებრივ აირზე ფასების მკვეთრმა ზრდამ და რუსეთის ენერგოშანტაჟმა დღის წესრიგში დააყენა ალტერნატიული ენერგიის წყაროების მოძიების აუცილებლობა. ევროპაში თურქმენეთიდან ბუნებრივი აირის ტრანსპორტირებას ართულებს თურქმენეთის გეოგრაფიული მდებარეობა. ბუნებრივი აირის ექსპორტის მოცულობის გასაზრდელად აუცილებელია ტრანსკასპიური მილსადენის მშენებლობა, რაც შესაძლებელს გახდის ცენტრალური აზიიდან ბუნებრივი აირის ტრანსპორტირებას (ლაცაბიძე 2022, 385-403).

ბოლო ათწლეულის განმავლობაში ევროკავშირმა გააძლიერა ძალისხმევა სამხრეთ დერეფნის (SGC) გაფართოებისთვის. იგი ცდილობს, ბუნებრივი აირი მოიზიდოს თურქმენეთიდან, ქვეყნიდან, რომელიც ამჟამად ამარაგებს ჩინეთის და რუსეთის ბაზრებს (ლაცაბიძე 2022, 385-403).

თურქმენული ბუნებრივი აირის ევროპაში სამხრეთ დერეფნის (SGC) ინფრასტრუქტურით ტრანსპორტირებისთვის აუცილებელია ტრანსკასპიური გაზსადენის (TCGP) აშენება (ლაცაბიძე 2022, 385-403).

საქართველო

საქართველოს გეოგრაფიული მდებარეობა, თავის პოლიტიკურ-გეოგრაფიული და ეკონომიკურ-გეოგრაფიული კომპონენტებით, კიდევ უფრო დიდი მნიშვნელობას სძენს საერთაშორისო ასპარეზზე (გაჩეჩილაძე 2011, 408).

საკვანძო მნიშვნელობა ენიჭება რეგიონიდან ენერგომატარებლების მსოფლიო ბაზრებზე ექსპორტირების საკითხს. აღნიშნული კუთხით ძალზედ მნიშვნელოვანი ფუნქცია აკისრია საქართველოს და თურქეთს, ვინაიდან ძირითადი მილსადენები, რომელთა საშუალებით აზერბაიჯანიდან ევროპის მიმართულებით ხდება ენერგომატარებლების ტრანსპორტირება, გადის საქართველოს ტერიტორიაზე (ლაცაბიძე 2022, 385-403).

2020 წელს სომხეთ-აზერბაიჯანის განახლებული კონფლიქტის შედეგად შექმნილი ტერიტორიული ცვლილებებისა და ახალი გეოპოლიტიკური რეალობების მიუხედავად, საქართველო კასპიის რეგიონიდან ენერგომატარებლების ტრანზიტისთვის ყველაზე სტაბილურ და მოსახერხებელ მარშრუტად რჩება. საქართველოს კასპიის რეგიონიდან და შუა აზიიდან ენერგომატარებლების ტრანსპორტირების საქმეში ცენტრალური ფუნქცია აკისრია. დღემდე აზერბაიჯანიდან ენერგომატარებლების ტრანსპორტირებისთვის შექმნილი ყველა ძირითადი მილსადენი (ბაქო-სუფსა, ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანი, ბაქო-თბილისი-ერზერუმი, ტრანს ანატოლიური მილსადენი) გადის საქართველოს ტერიტორიაზე (ლაცაბიძე 2022, 385-403).

ზბიგნევ ბჟეჟინსკი, თავის წიგნში "STRATEGIC VISION: AMERICA AND THE CRISIS OF GLOBAL POWER" წერს, რომ რუსეთის გაღიზიანებას იწვევს ის ფაქტი, რომ აშშ-ის მხარდაჭერით, საქართველოს გავლით შეიქმნა სამხრეთის დერეფანი, რომელიც გულისხმობს ენერგომატარებლების ტრანსპორტირებას ევროპაში თურქეთის გავლით, კერძოდ ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენისა და ბაქო-თბილისი-ერზერუმის გაზსადენის საშუალებით. საქართველოსა და აშშ-ს შორის კავშირის გაწყვეტის შემთხვევაში, რუსეთი შეძლებს გეოპოლიტიკურ და ეკონომიკურ მონოპოლიას, სრული კონტროლის დამყარებას ევროპაში ენერგომატარებლების ტრანსპორტირების საქმეში. რუსეთის მხრიდან საქართველოს დამორჩილებას დიდი ალბათობით მოყვება ჯაჭვური რეაქცია, რომელიც აზერბაიჯანსაც შეეხება. აშშ-ის დასუსტების შემთხვევაში, რუსეთი შეეცდება საქართველოზე კონტროლის დამყარებას

და გაზრდის ზეწოლას აზერბაიჯანზე თავისი გავლენის სფეროში მოსაქცევად. იმ შემთხვევაში თუ რუსეთი მოახერხებს საქართველოსა და აზერბაიჯანის თავის გავლენის სფეროში მოქცევას, ევროპა იძულებული იქნება, დიდი ანგარიში გაუწიოს რუსეთის ფედერაციის პოლიტიკურ გეგმებს (Brzezinsky 2012, 18-19).

უკრაინაში განვითარებულმა მოვლენებმა კიდევ უფრო ნათელი გახადა რუსეთზე დასავლეთის ენერგოდამოკიდებულების შემცირების აუცილებლობა. რთული გეოპოლიტიკური ვითარებიდან გამომდინარე, საქართველოს დღესდღეობით კიდევ უფრო მნიშვნელოვანი ფუნქცია აკისრია და სტრატეგიული მნიშვნელობა აქვს ევროპის კავშირისთვის. კასპიის ზღვის რეგიონიდან, რუსეთის გვერდის ავლით, ენერგომატარებლების მიღება მხოლოდ საქართველოს ტერიტორიის გავლით არის შესაძლებელი, რაც ევროპისთვის რუსეთის ალტერნატივას წარმოადგენს და სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანია (ლაცაბიძე 2022, 385-403).

თურქეთი

თურქეთი დიდ ყურადღებას უთმობს მეზობლებთან ურთიერთობასა და უსაფრთხოების საკითხებს. ენერგოუსაფრთხოება და სტაბილურობა წარმოადგენს თურქეთის უმაღლეს პრიორიტეტს. საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ, თურქეთი იყო ერთერთი პირველი ქვეყანა, რომელმაც აღიარა სამხრეთ კავკასიისა და ცენტრალური აზიის ქვეყნების დამოუკიდებლობა. თურქეთი ცდილობს ჩამოაყალიბოს და გააფართოვოს ორმხრივი ურთიერთობები რეგიონთან პოლიტიკური და სავაჭრო ურთიერთობების გაღრმავების გზით (Wheeler 2013, 3). თურქეთი რეგიონში გახდა ერთ-ერთი მთავარი მოთამაშე. მან შეძლო სამხრეთ კავკასიაში, საქართველოსა და აზერბაიჯანთან მჭიდრო პოლიტიკური, ეკონომიკური და კულტურული ურთიერთობების დამყარება.

განსაკუთრებით მჭიდროა ურთიერთობები აზერბაიჯანსა და თურქეთს შორის, რომელსაც მოიხსენიებენ დევიზით: „ერთი ხალხი, ორი სახელმწიფო“ (ლაცაბიძე 2022, 385-403).

გლობალიზებულ სამყაროში, ენერგიის მზარდი მოთხოვნა აყალიბებს არა მხოლოდ ეკონომიკურ, არამედ სტრატეგიულ პოლიტიკას. ამის გათვალისწინებით, თურქეთის რესპუბლიკამ თავისი ძალისხმევა მიმართა ეკონომიკური, უსაფრთხო და ეკოლოგიურად მგრძნობიარე სატრანსპორტო სისტემების განვითარებაზე, რაც გულისხმობს კასპიის ზღვის აუზის, მდიდარი ნახშირწყალბადების მარაგების, დასავლურ ბაზრებზე მიწოდებას. დიდი წარმატება იყო ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობისა და ბაქო-თბილისი-ერზრუმის გაზსადენის პროექტები. ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის BTC მილსადენი მნიშვნელოვან როლს ასრულებს ცენტრალურ აზიასა და კასპიის ზღვის რეგიონის უსაფრთხოებაში. აგრეთვე აღსანიშნავია ტრანსანატოლიური TANAP და ტრანსადრიატიკული TAP გაზსადენების მშენებლობა. ამ გაზსადენების საშუალებით აზერბაიჯანიდან საქართველოსა და თურქეთის გავლით შესაძლებელი გახდა ევროპისთვის ბუნებრივი აირის მიწოდება. ეს მილსადენები რუსეთის ტერიტორიის გვერდის ავლით კასპიის ზღვის აუზის ქვეყნებიდან ევროპაში ენერგორესურსების ტრანსპორტირების საშუალებას იძლევიან (Kalehsar 2021, 81).

ეს მნიშვნელოვანი პროექტები მიზნად ისახავენ უსაფრთხო სატრანსპორტო სისტემის შექმნას, რომელიც გამოყენებული იქნება ენერგომატარებლების საერთაშორისო ბაზარზე ექსპორტისთვის. აღნიშნული პროექტები ხელს უწყობენ როგორც თურქეთის გეოპოლიტიკური მნიშვნელობის გაზრდას, ასევე აზერბაიჯანისა და საქართველოს პოლიტიკურ და ეკონომიკურ სტაბილურობას. უკვე განხორციელებული პროექტების შედეგად აზერბაიჯანი ხდება მსოფლიოში ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი მწარმოებელი, საქართველო კი - მნიშვნელოვანი სატრანზიტო ქვეყანა. ეს მარშრუტი ქმნის ენერგეტიკულ ხიდს აღმოსავლეთსა და დასავლეთს შორის და ხელს უწყობს სხვა მნიშვნელოვან პროექტებს, რომლებიც გაიტანენ ნედლ ნავთობს და ბუნებრივ აირს

რეგიონის ქვეყნებიდან მსოფლიო ბაზრებზე (ლაცაბიძე 2022, 385-403).

ბოლო დროს განვითარებული მოვლენები (იგულისხმება 2022 წლის 24 თებერვალს რუსეთის მხრიდან უკრაინის მიმართ განხორციელებული აგრესია) არამარტო შესაძლებელს, არამედ პრაქტიკულად გარდაუვალს ხდის თურქეთის მნიშვნელოვან ენერგეტიკულ კერად და სატრანზიტო მარშრუტად გადაქცევას (ლაცაბიძე 2022, 385-403). კრიზისის ფონზე, ევროპის კავშირის, მსოფლიოში ენერგიის უმსხვილესი მომხმარებლის მხრიდან, დიდი ძალისხმევა კეთდება ენერგორესურსების დივერსიფიკაციისა და რუსეთზე დამოკიდებულობის შესამცირებლად. შესაბამისად, შემოთავაზებული ბუნებრივი აირის სამხრეთ დერეფანი და სხვა წინადადებები თურქეთის გავლით გამავალი ხაზების შესახებ თურქეთისთვის წარმოადგენს მისი ამბიციის დაკმაყოფილებას, დაიკავოს წამყვანი როლი რეგიონის ენერგეტიკულ ბაზარზე. თურქეთი ამ პროცესში სარგებლობს თავისი წამყვანი ქვეყნის მდგომარეობით. თურქეთი ინარჩუნებს სიძლიერეს თავისი სამხედრო და ეკონომიკური პოტენციალის ხარჯზე, წამყვან ძალებს შორის არსებულ კონფლიქტებში, რომელიც გამოწვეულია ენერგეტიკისა და პოლიტიკური ინტერესებით. ბოლო წლებში თურქეთმა მნიშვნელოვანი რისკი და პასუხისმგებლობა აიღო რეგიონალური სტაბილურობის პოლიტიკაში, განსაკუთრებით ახლო აღმოსავლეთში, შავ ზღვასა და კასპიის აუზში (ÇAPCIOĞLU & ALPAY 2019, 60-61).

ამგვარად, რეგიონის ქვეყნების გარდა, დიდია გლობალური ძალების ჩართულობა რეგიონში მიმდინარე პროცესებში. მიმდინარე პროცესებზე მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს ისეთი გლობალური და რეგიონალური მოთამაშეების პოზიციები, როგორიც არიან ამერიკის შეერთებული შტატები, ევროპის კავშირი, თურქეთი, ჩინეთი, რუსეთი. გარდა ამისა, მნიშვნელოვანია ხუთ კასპიისპირა ქვეყანაში და ზოგადად ცენტრალურ აზიასა და სამხრეთ კავკასიის რეგიონში მიმდინარე პროცესები. კასპიის ზღვის აუზის ქვეყნებს გააჩნიათ დიდი გეოპოლიტიკური მნიშვნელობა, რადგან ისინი არ არიან ნავთობის ექსპორტიორი ქვეყნების ორგანიზაციის (OPEC) წევრები და წარმოადგენენ რუსეთის ფედერაციის ალტერნატივას.

შესაბამისად, ისინი ქმნიან ენერგომომარაგების დივერსიფიკაციის შესაძლებლობას (Heinrich & Pleines. 2015, 108).

აღსანიშნავია, რომ რეგიონში საკმაოდ სწრაფად და დინამიურად ვითარდება მოვლენები, რომლებიც საკმაოდ დიდ გავლენას ახდენს არსებულ გეოპოლიტიკურ ვითარებაზე, მათ შორის აზერბაიჯანსა და სომხეთს შორის 2020 წელს განახლებული კონფლიქტი, რომლის შედეგად საკმაოდ მნიშვნელოვანი გეოპოლიტიკური ცვლილებები მოხდა რეგიონში და 2022 წლის 24 თებერვალს რუსეთის ფედერაციის მხრიდან უკრაინაში განხორციელებული სამხედრო აგრესია (ლაცაბიძე 2022, 385-403).

3. კასპიის ზღვის სამართლებრივი სტატუსი

3.1 ზღვებზე და ოკეანეებზე სამართლებრივი რეგულაციების ისტორიული მიმოხილვა

ოკეანეებსა და ზღვებზე კონტროლის დაწესების მცდელობა უძველესი დროიდან იღებს სათავეს. საუკუნეების განმავლობაში წარმოიშვებოდა მრავალი უთანხმოება ქვეყნებს შორის. განსაკუთრებით გამოირჩეოდნენ ის ქვეყნები, რომლებსაც გააჩნდათ ძლიერი საზღვაო ფლოტი. სტრატეგიული მნიშვნელობის გარდა, მნიშვნელოვანი იყო თევზით მდიდარ წყლებში კონტროლის დაწესება. შესაბამისად ქვეყნები ცდილობდნენ ზღვებისა და ოკეანეების დიდი ნაწილების თავიანთი კონტროლის ქვეშ მოქცევას.

1494 წელს, ქრისტეფორე კოლუმბის ამერიკაში პირველი ექსპედიციიდან ორი წლის შემდეგ, რომის პაპი ალექსანდრე VI² შეხვდა იმდროინდელი ორი დიდი საზღვაო სახელმწიფოს, ესპანეთისა და პორტუგალიის წარმომადგენლებს და მათ შორის ატლანტის ოკეანეს გაყოფაზე შეთანხმდნენ. ესპანელები აცხადებდნენ თავიანთ პრეტენზიებს წყნარ ოკეანესა და მექსიკის ყურეზე, ხოლო პორტუგალიას გააჩნდა პრეტენზია ატლანტიის ოკეანის სამხრეთ ნაწილსა და ინდოეთის ოკეანეზე, იმავდროულად ორივე სახელმწიფო იმყოფებოდა ერთი სუვერენის მმართველობის ქვეშ და ცდილობდნენ შეეზღუდათ სხვა სახელმწიფოებისთვის აღნიშნულ წყლებში შესვლისა და ნავიგაციის უფლება. პირველი მცდელობა იურიდიულად გადაეწყვიტათ ზღვების და ოკეანეს გაყოფის საკითხი ქვეყნებს შორის იყო რომის პაპის გადაწყვეტილება. პაპმა თავისი ბულით ესპანეთს მიანიჭა ოკეანის დასავლეთი ნაწილი, ხოლო პორტუგალიას აღმოსავლეთი. შეთანხმების საფუძველზე წყნარი ოკეანე და მექსიკის ყურე აღიარებულ იქნა როგორც ესპანეთის, ხოლო პორტუგალიას მიენიჭა ატლანტის ოკეანის სამხრეთი ნაწილი და ინდოეთის ოკეანე (UN DIVISION FOR OCEAN AFFAIRS AND THE LAW OF THE SEA 1998).

² პაპი ალექსანდრე VI, დაბადებით როდრიგო დე ბორჯა. კათოლიკური ეკლესიისა და პაპის სახელმწიფოების მმართველი 1492 წლის 11 აგვისტოდან 1503 წლამდე.

XVI საუკუნიდან კიდევ ორი ძლიერი სახელმწიფო, ინგლისი და ჰოლანდია აცხადებს თავიანთ პრეტენზიას მსოფლიო ოკეანის წყლებზე. 1598 წელს ჰოლანდიელები დამკვიდრნენ კუნძულ მავრიკიაზე, ხოლო მცირე ხნის შემდეგ იავასა და მოლუკის კუნძულებზე. ჰოლანდიელები ამ პერიოდში იმყოფებოდნენ ომში ესპანეთთან. 1602 წელს შეიქმნა ჰოლანდიური ოსტ-ინდური კომპანია. ინდოეთთან ვაჭრობისას მისი ხომალდები კონკურენციაში შედიოდნენ პორტუგალიის ხომალდებთან, რომლებიც ვაჭრობდნენ აღმოსავლეთის მიმართულებით და ცდილობდნენ ჰოლანდიელების განდევნას ინდოეთის ოკეანის წყლებიდან. შესაბამისად, პორტუგალიელებსა და ჰოლანდიელებს შორის ხდებოდა კონფროტაცია. იყო შემთხვევა, როდესაც ჰოლანდიელების მხრიდან მალაკის სრუტეში მოხდა პორტუგალიური გალეონის შეპყრობა (GROTIUS 1608, 1916, VII).

1608 წელს ესპანეთმა და ჰოლანდიამ დაიწყეს მოლაპარაკებები, რომლის შედეგად 1609 წელს მიღწეული იქნა ანტვერპენის ზავი, რომელიც ძალაში იყო 12 წლის განმავლობაში. მოლაპარაკებების პროცესში ესპანელები ცდილობდნენ, ჰოლანდიისგან მიეღოთ აღმოსავლეთ და დასავლეთ ინდოეთში ვაჭრობაზე უარის თქმის თანხმობა (GROTIUS 1608, 1916, VIII).

ჰოლანდიური ოსტ-ინდური კომპანიის დაკვეთით, ჰოლანდიელი იურისტი და მეცნიერის, ჰუგო გროციუსის³ მიერ შემუშავებული იყო თავისუფალი ზღვის „MARE LIBERUM“ პრინციპი, რომელიც საფუძვლად დაედო თავისუფალი ზღვის დოქტრინას. აღნიშნული პრინციპი გულისხმობდა მსოფლიო ოკეანის დიდი ნაწილის თავისუფლებას ნებისმიერი ქვეყნის იურისდიქციიდან. თავის ნაშრომში ჰუგო გროციუსი წერდა: *„ჩემი მიზანია, მოკლედ და მკაფიოდ ვაჩვენო, რომ ჰოლანდიელებს ანუ გაერთიანებული ნიდერლანდების ქვეშევრდომებს, აქვთ უფლება აღმოსავლეთ ინდოეთში იმოგზაურონ ზღვით, როგორც ახლა აკეთებენ და იქ მყოფ ხალხთან ვაჭრობით დაკავდნენ. ჩემს არგუმენტს დავაფუძნებ ერთა*

³ ჰუგო გროციუსი (10 აპრილი 1583 – 28 აგვისტო 1645) - ჰოლანდიელი ჰუმანისტი, დიპლომატი, იურისტი. XVI-XVII საუკუნეებში ჰუგო გროციუსი იყო ფილოსოფიის, პოლიტიკური თეორიისა და სამართლის სფეროს მნიშვნელოვანი მოღვაწე.

კანონის შემდეგ აქსიომას, რომელსაც უწოდებენ მთავარ წესს ან პირველ პრინციპს, რომლის სულისკვეთება აშკარაა და უცვლელია, ვინაიდან ყველა ერს შეუძლია, თავისუფლად იმოგზაუროს და ივაჭროს ერთმანეთთან“ (GROTIUS 1608, 1916, 7).

აღსანიშნავია, რომ მარე ლიბერუმ (Mare Liberum) დაწერილი იყო იმიტომ, რომ უკუეგდო/გაემათილებინა ესპანეთისა და პორტუგალიის პრეტენზიები ღია ზღვებზე და უცხოელები არ დაეშვა ღია წყლებში. ინგლისის პრეტენზიები ნაკლებად ვრცელი, თუმცა არა ნაკლებად გაუმართლებელი იყო. ინგლისს გააჩნდა პრეტენზიები ღია ზღვაზე ინგლისის სამხრეთ-აღმოსავლეთით და აგრეთვე ზოგიერთ რეგიონებზე ჩრდილოეთით და დასავლეთით. შესაბამისად, ინგლისელმა იურისტმა, მეცნიერმა და პუბლიცისტმა, ჯონ სელდენმა⁴, თავისი ქვეყნის სახელით გამოხატა აღშფოთება და 1617-1618 წლებში დაწერა წიგნი "Mare Clausum" "დახურული ზღვა", თუმცა იგი არ იქნა გამოქვეყნებული 1635 წლამდე, რათა გაემათილებინა მცირე ზომის ტრაქტატი "Mare Liberum". სელდენის თეზისი ორაზროვანია: პირველ რიგში, "ზღვა ბუნების ან ერების კანონით არ არის საერთო ყველა ადამიანისთვის, მაგრამ შეიძლება იყოს კერძო მფლობელობაში ან საკუთრებაში, ისევე როგორც მიწა"; მეორე - "დიდი ბრიტანეთის მეფე არის ზღვების ბატონი, რომელიც შეადგენს ბრიტანეთის იმპერიის განუყოფელ და მუდმივ დანამატს" (GROTIUS 1608, 1916, V).

XVII საუკუნეში შექმნილი თავისუფალი ზღვების დოქტრინა (Mare Liberum), ხანგრძლივი პერიოდის განმავლობაში ვრცელდებოდა მსოფლიო ოკეანეზე. იგი ზღუდავდა სახელმწიფოების უფლებებსა და იურისდიქციას ოკეანეში და დაყვანილი იყო ზღვის წვრილ ზოლამდე, რომელიც ესაზღვრებოდა სახელმწიფოს. ოკეანის დანარჩენი ნაწილი იყო თავისუფალი და არცერთ სახელმწიფოს არ ეკუთვნოდა. (UN DIVISION FOR OCEAN AFFAIRS AND THE LAW OF THE SEA 1998) სანაპირო ქვეყნებს ჰქონდათ სტანდარტული სამმილიანი სასაზღვრო ზოლი, რომლის გადაკვეთის შემთხვევაში გემები საჭიროებდნენ საბაჟო შემოწმებას. ეს წესი შემუშავებული იყო ჰოლანდიელი იურისტის კორნელიუს ვან

⁴ ჯონ სელდენი (1584 – 1654 წწ.) - ინგლისელი იურისტი.

ბინკერსჰუკის⁵ მიერ და გულისხმობდა ქვემეხის გასროლის მანძილს (Akashi 1998, 150). ეს მდგომარეობა შენარჩუნდა XX საუკუნის პირველ ნახევრამდე, როდესაც სახელმწიფოებს გაუჩნდათ სურვილი, გამოეცხადებინათ თავიანთი მისწრაფებები ზღვის რესურსებზე.

3.2 გაეროს კონვენცია და საზღვაო სამართლის რეგულაციები

XX საუკუნეში დაწყებულმა შეღვის აქტიურმა ექსპლუატაციამ, თევზის რესურსების კლებამ და ზღვის დაბინძურებამ, საჭირო გახდა ოკეანის სანაპიროდან უფრო დაშორებულ ნაწილებზე კონტროლის დაწესება. იზრდებოდა უკმაყოფილება, სანაპირო წყლებში თევზის რესურსების შემცირებასთან დაკავშირებით, რაც თავის მხრივ უკავშირდებოდა თევზსაჭერი გემების საქმიანობას ღია ზღვაში. დიდი იყო უკმაყოფილება ტანკერებისა და სატრანსპორტო გემების მიერ ზღვების შესაძლო დაბინძურების გამოწვევასთან დაკავშირებით. სანაპირო ზოლთან ერთად წარმოიშვა ზღვის ფლორისა და ფაუნის დაბინძურების საფრთხე. მთავრობებმა დაიწყეს საკუთარი შეზღუდვების დაწესება სანაპირო წყლების გამოყენებასთან დაკავშირებით. სხვადასხვა ქვეყნების სამხედრო ძალები ცდილობდნენ თავიანთი პოზიციების განმტკიცებას არა მხოლოდ ზღვის ზედაპირზე, არამედ წყალქვეშ, რაც პოლიტიკურ უთანხმოებებს იწვევდა. ქვეყნებს შორის შესაძლო უთანხმოებების თავიდან ასარიდებლად, წარმოიშვა ახალი რეგულაციების შემუშავების საჭიროება. 1967 წლის პირველ ნოემბერს, გაეროში მალტის ელჩმა, არვიდ პარდომ, ზღვის სამართალთან დაკავშირებულ გაეროს მესამე კონფერენციაზე, მსოფლიოს ქვეყნებს მოუწოდა, რომ შეემუშავებინათ ზღვის წიაღისეულით სარგებლობისა და პასუხისმგებლობის გამიჯვნის ახალი წესები. ექვსი წლის შემდეგ, 1973 წელს ქ. ნიუ-იორკში მოწვეულ იქნა კონფერენცია, რომელიც ხანგრძლივი მუშაობის შემდეგ, 1982 წელს დასრულდა ზღვების

⁵ კორნელიუს ვან ბინკერსჰუკი (1673-1743) - ჰოლანდიელი იურისტი. მას მნიშვნელოვანი წვლილი მიუძღვის ზღვის კანონის შემუშავებაში.

კონსტიტუციის - გაეროს კონვენციის ზღვის კანონის შესახებ⁶ მიღებით (UN DIVISION FOR OCEAN AFFAIRS AND THE LAW OF THE 1998). აღსანიშნავია, რომ გაეროს კონვენცია ზღვის სამართალთან დაკავშირებით ძალაში მხოლოდ 1994 წელს შევიდა. მანამდე აღნიშნული სფერო ეფექტური პოლიტიკური კონტროლის მიღმა იყო (Billé 2020, 2).

კონვენციამ გადაჭრა ოკეანის გამოყენებისა და ეროვნული იურისდიქციასთან დაკავშირებული მნიშვნელოვანი საკითხები. კერძოდ: თავისუფალი ნავიგაციის უფლება; ტერიტორიული ზღვის საზღვრები ნაპირიდან 12 მილის დაშორებით; განსაკუთრებული ეკონომიკური ზონები, ნაპირიდან 200 მილის ფარგლებში; კონტინენტურ შელფებზე უფლებების გაფართოების წესები ნაპირიდან 350 მილამდე. გარდა ამისა, შეიქმნა ზღვის ფსკერის საერთაშორისო ორგანო⁷ და კონფლიქტების დარეგულირების მიზნით სხვა მექანიზმები, ისეთი როგორიც არის კონტინენტური შელფის საზღვრების კომისია⁸ (UN DIVISION FOR OCEAN AFFAIRS AND THE LAW OF THE 1998).

საზღვაო სამართლის კონვენციის მიღების შემდეგ მიღებულ იქნა კიდევ რამდენიმე დოკუმენტი, რომელიც აფართოვებდა ზღვებისა და ოკეანეების რეგულირების სამართლებრივ რეჟიმს. საზღვაო სამართლის კონვენციის შესაბამისად, მისი დებულებები სრულდება რამდენიმე ორგანიზაციის საშუალებით. მათ შორის არის: ზღვის ფსკერის საერთაშორისო ორგანო, რომელიც მონაწილე სახელმწიფოებს ეხმარება ზღვის ფსკერის საერთაშორისო ზონაში საქმიანობისა და მინერალური

⁶ გაერთიანებული ერების კონვენცია საზღვაო სამართლის შესახებ (UNCLOS), რომელსაც ასევე უწოდებენ ზღვის კანონის კონვენციას ან საზღვაო ხელშეკრულებას, არის საერთაშორისო შეთანხმება, რომელიც ადგენს სამართლებრივ ჩარჩოს ყველა საზღვაო საქმიანობისთვის.

⁷ ზღვის ფსკერის საერთაშორისო ორგანო (ISA-The International Seabed Authority), არის მთავრობათაშორისი ორგანო, რომელიც არეგულირებს და აკონტროლებს მინერალებთან დაკავშირებულ ყველა აქტივობას ზღვის ფსკერის საერთაშორისო ზონაში, ეროვნული იურისდიქციის ფარგლებს გარეთ. ზღვის ფსკერის საერთაშორისო ორგანო დაარსდა გაერთიანებული ერების საზღვაო სამართლის კონვენციაზე დაყრდნობით.

⁸ კონტინენტური შელფის კონვენცია იყო საერთაშორისო ხელშეკრულება, რომელიც შეიქმნა კონტინენტური შელფების შესახებ საერთაშორისო სამართლის წესების კოდიფიკაციისთვის. 1964 წლის 10 ივნისს ხელშეკრულების ძალაში შესვლის შემდეგ დადგინდა სუვერენული სახელმწიფოს უფლებები მის მიმდებარე კონტინენტურ შელფზე, ასეთის არსებობის შემთხვევაში. ხელშეკრულება იყო ერთ-ერთი იმ სამიდან, რომელიც შეთანხმებული იყო გაერთიანებული ერების საზღვაო სამართლის პირველ კონვენციაზე (UNCLOS I). მას შემდეგ ის შეიცვალა ახალი შეთანხმებით, რომელიც მიღწეულ იქნა 1982 წელს UNCLOS III-ზე.

რესურსების მოპოვების, ორგანიზებასა და კონტროლის დაწესებაში; საზღვაო სამართლის საერთაშორისო ტრიბუნალი⁹, რომლის ფუნქციებში შედის, კონვენციის განმარტებისა და გამოყენებასთან დაკავშირებული დავების გადაწყვეტა; კონტინენტური შელფის კომისია, რომელიც პასუხისმგებელია კონკრეტული სამეცნიერო და ტექნიკური მეთოდების გამოყენებაზე, რომელიც უკავშირდება კონტინენტური შელფის საგარეო საზღვრების დადგენას, იმ შემთხვევებში როდესაც სანაპირო ქვეყნის წყალქვეშ მყოფი ნაწილი 200 მილს აღემატება სანაპირო ხაზს (UN DIVISION FOR OCEAN AFFAIRS AND THE LAW OF THE 1998).

საერთაშორისო წყლები რეგულირდება გაეროს ზღვის სამართლის შესაბამისად, კერძოდ საერთაშორისო ხელშეკრულების შესაბამისად, რომელიც მიღებულ იქნა გაეროს, საზღვაო სამართლის, მესამე კონფერენციაზე. კონვენცია განსაზღვრავს ერების უფლებებსა და მოვალეობებს მსოფლიო ოკეანეების გამოყენებისას, ადგენს სახელმძღვანელო პრინციპებს ოკეანის რესურსების გაყოფისა და გამოყენების, გარემოს დაცვისა და ზღვის ბუნებრივი რესურსების მართვის შესახებ (Nordquist & Moore 1995, 173-174).

კონვენცია (UNCLOS) წარმოადგენს საზოგადოებრივ, საერთაშორისო სამართალს და ექვემდებარება საერთაშორისო სასამართლოებისა და საარბიტრაჟო ორგანოების იურისდიქციას. პრემბულაში ნათქვამია, რომ *“ზღვისა და ოკეანის ფსკერის ფართობი და მისი წიაღი, ეროვნული იურისდიქციის საზღვრებს მიღმა, ხოლო მისი რესურსები წარმოადგენს კაცობრიობის საერთო მემკვიდრეობას, რომლის ძიება და ექსპლუატაცია უნდა განხორციელდეს კაცობრიობის სასარგებლოდ, სახელმწიფოების გეოგრაფიული მდებარეობის მიუხედავად”* (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, 25). კონვენციის 87 – ე მუხლის თანახმად, ღია ზღვა, ღიაა ყველა სახელმწიფოსთვის, როგორც მოსაზღვრე ასევე არა მოსაზღვრე,

⁹ ზღვის სამართლის საერთაშორისო ტრიბუნალი (The International Tribunal for the Law of the Sea - ITLOS) არის მთავრობათაშორისი ორგანიზაცია, რომელიც შეიქმნა საზღვაო სამართლის შესახებ გაეროს მესამე კონფერენციის მანდატით. იგი შეიქმნა 1982 წლის 10 დეკემბერს მონტეგო ბეიში (იამაიკა), რისი შესაბამისი დოკუმენტიც ხელმოწერილ იქნა 1982 წლის 10 დეკემბერს. კონვენცია ძალაში შევიდა 1994 წლის 16 ნოემბერს და ჩამოაყალიბა კანონის საერთაშორისო ჩარჩო მთელი ოკეანის სივრცეზე, მის გამოყენებასა და რესურსებზე. ITLOS არის ერთ-ერთი იმ ოთხი დავების გადაწყვეტის მექანიზმიდან, რომლებიც ჩამოთვლილია UNCLOS-ს 287-ე მუხლში.

რომელსაც არ გააჩნიათ ზღვაზე გასასვლელი; ყველა სახელმწიფო სარგებლობს თავისუფალი ნავიგაციის, გადაფრენის, წყალქვეშა კაბელების და მილსადენების გაყვანის უფლებით; გარკვეული ვალდებულებების გათვალისწინებით, გააჩნიათ ხელოვნური კუნძულების და სხვა ნაგებობების მშენებლობის და თევზჭერის უფლება გარკვეული პირობების შესაბამისად; 88-ე მუხლის თანახმად ღია ზღვა უნდა გამოიყენებოდეს მშვიდობიანი მიზნებისთვის, ხოლო 89-მუხლის მიხედვით სახელმწიფოს არ შეუძლია, მოითხოვოს სუვერენიტეტი ღია ზღვის ნებისმიერ ნაწილზე (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, 57). 95-ე მუხლის თანახმად, ღია ზღვაში მყოფ სამხედრო გემებს აქვთ სრული იმუნიტეტი ყველა სახელმწიფოს იურისდიქციისგან, იმ სახელმწიფოს გარდა, რომლის დროშის ქვეშ ცურავენ ისინი (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, 59). კასპიის ზღვის ნებისმიერი ნაწილის ღია ზღვად შეფასების პერსპექტივები, მიუღებელი იქნება სანაპირო ქვეყნებისათვის, განსაკუთრებით რუსეთის ფედერაციისა და ირანისთვის (Zimnitskaya 2011, 3).

საერთაშორისო წყლები ანუ ერთზე მეტ სახელმწიფოსთან მოსაზღვრე წყლები რეგულირდება საზღვაო სამართლით (Admiralty law), რომელიც წარმოადგენს შიდა საზღვაო სამართლისა და საერთაშორისო სამართლის კომბინაციას, რომელიც არეგულირებს მსოფლიო ოკეანეებში გემების ექსპლოატაციის წესს. საზღვაო სამართალი ექცევა შიდა სასამართლოების იურისდიქციის ქვეშ. ამრიგად, კასპიის ზღვის სტატუსის შესახებ დებატების საგანს წარმოადგენს ექვემდებარება თუ არა იგი გაეროს კონვენციას საზღვაო სამართლის შესახებ UNCLOS-ს, თუ სანაპირო ზოლისა და სასაზღვრო ტერიტორიების, კოლექტიურ საზღვაო სამართალს. საერთაშორისო საჯარო სამართლის მიხედვით გაურკვეველია, არის თუ არა კასპიის ზღვა საზღვაო სამართლის შესახებ გაეროს კონვენციის UNCLOS რეგულაციის საგანი (Zimnitskaya 2011, 3).

3.3 კასპიის ზღვის სამართლებრივი სტატუსის დადგენის პროცესი

კასპიის ზღვის სამართლებრივი სტატუსის დადგენა, აქტუალური გახდა საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ. წარმოიშვა ახალი რეალობა, შეიქმნა ახალი ქვეყნები - აზერბაიჯანი, ყაზახეთი, თურქმენეთი, რუსეთის ფედერაცია. საჭირო გახდა, კასპიის ზღვის გაყოფა უკვე ხუთ ქვეყანას შორის (ლაცაბიძე 2020, 2).

კასპიის ზღვის სტატუსის დადგენასთან ერთად, წარმოიშვა საზღვრების გამიჯვნის საჭიროებაც. სამართლებრივად განსაკუთრებულ სირთულეს წარმოადგენდა განსაზღვრა თუ რას მიეკუთვნება კასპიის ზღვა - ზღვას თუ ტბას, რაც საერთაშორისო სამართლის მიხედვით, წარმოადგენს სხვადასხვა რეგულაციის საგანს (ლაცაბიძე 2020, 2).

1992 წლამდე კასპიის ზღვის სამართლებრივი სტატუსი ძირითადად ემყარებოდა საბჭოთა კავშირს, ირანს და რუსეთის იმპერიასა და სპარსეთს შორის გაფორმებულ ხელშეკრულებებს. არსებული ხელშეკრულებები არ უზრუნველყოფდნენ კასპიის ზღვის რესურსების გაყოფის სამართლებრივ საფუძველს. ყველაზე ხშირად ხაზგასმული იყო ზღვების ექსკლუზიურობის პრინციპი. საბჭოთა კავშირი თვლიდა, რომ კასპიის ზღვა არის დახურული ზღვა, რაც იმას ნიშნავს, რომ მხოლოდ ირანსა და საბჭოთა კავშირს ჰქონდათ უფლება, ეწარმოებინათ სავაჭრო და სამხედრო საქმიანობა; ხელშეკრულებები კონცენტრირებული იყვნენ თევზჭერის უფლებაზე, განსაზღვრულ 10-მილიან ზონაში, მაგრამ სანაპირო ზოლების ზუსტი დემარკაციის დებულება არასოდეს შემუშავებულა (Haghighi 2003, 32-41).

XX საუკუნის 90-იანი წლების მიწურულს დაიწყო კასპიის ზღვისპირეთის ქვეყნებს შორის სამართლებრივი ურთიერთობების განვითარების ახალი ეტაპი. ორ ათწლეულზე მეტი ხნის განმავლობაში ვერ ხერხდებოდა კასპიის ზღვისპირა ქვეყნებს შორის, კასპიის ზღვის სამართლებრივ სტატუსთან დაკავშირებით შეთანხმების მიღწევა. კასპიის ზღვის სამართლებრივი სტატუსის დადგენა, დამოკიდებული იყო მრავალ სირთულეზე, კერძოდ ზღვისპირა ქვეყნების საკითხისადმი განსხვავებულ

მიდგომებსა და ინტერესებზე. ქვეყნებს შორის არსებობდა განსხვავებული მიდგომა ზღვის გაყოფასა და რესურსების გამოყენების საკითხებთან დაკავშირებით (ლაცაბიძე 2020, 1). 1991 წელს გაფორმებული ალმატის დეკლარაციის მიუხედავად, ყაზახეთი, აზერბაიჯანი და თურქმენეთი უარს აცხადებდნენ ირანსა და საბჭოთა კავშირს შორის 1921 და 1940 წლებში გაფორმებული ხელშეკრულებების სამართლებრივი ძალის აღიარებაზე (ლაცაბიძე 2020, 2).

1992 წლიდან კასპიის ზღვის სამართლებრივი რეჟიმის განსასაზღვრად განიხილებოდა სხვადასხვა მიდგომები, ძირითადად განიხილებოდა კონდომინიუმისა და გაყოფის რეჟიმები. კონდომინიუმის რეჟიმი გულისხმობს, რომ კასპიის ზღვაში არსებული ყველა რესურსი საერთოა და ხუთივე ზღვისპირა ქვეყანამ ის თანაბრად უნდა გამოიყენოს. შესაბამისად ყველა გადაწყვეტილება კასპიის ზღვის რესურსების დამუშავებაზე და გამოყენებაზე საჭიროებს ხუთივე ქვეყნის თანხმობას (ლაცაბიძე 2020, 3).

კასპიის ზღვისპირა ხუთ ქვეყანას შორის უთანხმოება წარმოიშვა კასპიის ზღვის სტატუსის გამო: ჩათვალათ თუ არა კასპიის ზღვა ტბათ თუ ზღვად. საერთაშორისო სამართლის პრაქტიკაში არსებობდა პრობლემის გადაჭრის ორი შესაძლო გზა. იმ შემთხვევაში თუ კასპიის ზღვა განიხილება, როგორც დახურული ან ნახევრად დახურული ზღვა გაერთიანებული ერების საზღვაო სამართლის 1982 წლის კონვენციის თანხმად, თითოეულ ზღვისპირა სახელმწიფოს აქვს უფლება, ჰქონდეს ტერიტორიული წყლების 12 მილიანი ზონა და ექსკლუზიური ეკონომიკური ზონა 200 საზღვაო მილის ფარგლებში. 200 მილიანი ზონების ერთმანეთზე გადაფარვის შემთხვევაში, დელიმიტაცია ხდება შუა/მედიანური ხაზის გასწვრივ, კასპიის ზღვისპირა ქვეყნების სანაპირო ზოლიდან თანაბარ მანძილზე დაშორებით. ამ შემთხვევაში ვოლგა-დონისა და ვოლგა-ბალტიის არხები განიხილება, როგორც საერთაშორისო წყლის გზები ყველა კასპიის პირა სახელმწიფოსათვის. თუ, კასპიის ზღვა განიხილება, როგორც საერთაშორისო ტბა, სექტორებად დაყოფა ხდება ტბის ცენტრალურ ნაწილთან დამაკავშირებელი ხაზების გასწვრივ, სადაც ზღვისპირა ქვეყნების საზღვრები გადის სანაპირო ზოლზე (ЗАВЬЯЛОВА 2017, 42),

ხოლო მის აკვატორიაში არსებული რესურსები ნაწილდება თანაბრად. კასპიისპირა ხუთი ქვეყნის მიდგომა სტატუსთან დაკავშირებით მნიშვნელოვნად განსხვავდებოდა ერთმანეთისაგან. ძირითად სირთულეს წარმოდგენდა კასპიის ზღვის გაყოფის მექანიზმის არ არსებობა. ქვეყნებს შორის არსებული სასაზღვრო უთანხმოებები, აგრეთვე ართულებდა შეთანხმების მიღწევას. თავდაპირველად რუსეთი და ირანი ემხრობოდნენ 1921 და 1940 წლებში რუსეთსა და ირანს შორის გაფორმებულ ხელშეკრულებებს, რომლის თანახმად არსებული სამართლებრივი რეჟიმი უნდა შენარჩუნებულიყო. ისინი თვლიდნენ, რომ კასპიის ზღვის მიმართ კონდომინიუმის პრინციპით უნდა ეხელმძღვანელათ (Бехзادي 2010, 102). აზერბაიჯანი, თურქმენეთი და ყაზახეთი ემხრობოდნენ შუა ხაზზე გაყოფის პრინციპს, ხოლო ირანი თვლიდა, რომ თითოეულ ქვეყანას უნდა შეხვედროდა თანაბარი ნაწილი (Mehdiyoun 2000, 184). რუსეთისთვის განსაკუთრებით მნიშვნელოვანი იყო საერთო წყლის პრინციპის შენარჩუნება და არაკასპიისპირა ქვეყნების დროშის ქვეშ მცურავი გემების არ დაშვება (ЗАВЬЯЛОВА 2017, 42). ირანისა და რუსეთის მცდელობებმა, დაეცვათ კასპიის სამართლებრივი სტატუსი კონდომინიუმის საფუძველზე, სხვა სახელმწიფოების მხარდაჭერა არ ჰპოვა. შესაბამისად, რუსეთმა შეცვალა პოზიცია და ის მიემხრო ფსკერის გაყოფას კასპიის ქვეყნებს შორის ეგრეთ წოდებული "შუა ხაზის" გასწვრივ, რომელიც გადის არსებული სახმელეთო საზღვრებიდან (Леухова and Пьянов 2013, 235).

1992–1993 წლებში შედგა პირველი ხუთმხრივი შეხვედრები, რომლებმაც გამოავლინეს მხარეთა პოზიციები და აჩვენეს, რომ ჯერ კიდევ შორს იყვნენ მხარეები, კასპიის ზღვის გაყოფის შესახებ კონსენსუსის მიღწევისაგან. ამასთან დაკავშირებით, კასპიისპირეთის ახალმა სახელმწიფოებმა დაიწყეს პრობლემის გადაჭრის ცალმხრივი მცდელობები. აღნიშნული მიმართულებით, ლიდერი აზერბაიჯანი აღმოჩნდა, რომელმაც 1994 წელს ცალმხრივად გააფორმა ეგრეთ წოდებული „საუკუნის კონტრაქტი“ მსხვილ საერთაშორისო კომპანიებთან, კასპიის ზღვის შეღწევა საბადოების ათვისების მიზნით და კონსტიტუციაში დააფიქსირა მისი სექტორზე სუვერენიტეტი. ყაზახეთმა და თურქმენეთმაც გადადგეს პრაქტიკული ნაბიჯები თავიანთი სექტორების ნახშირწყალბადის

რესურსების ასათვისებლად (ЗАБЬЯЛОВА 2017, 43). შესაბამისად რუსეთმა დაიწყო ჩრდილოეთ კასპიის ქვეყნებთან ორმხრივი და სამხრივი შეთანხმებების გაფორმება, ხოლო ირანი ემხრობოდა კასპიის ზღვის ხუთ თანაბარ ნაწილად გაყოფას.

1996 წლის ნოემბერში ქ. აშხაბადში გამართულ კასპიისპირა ქვეყნების საგარეო საქმეთა მინისტრთა შეხვედრაზე, სადაც მხარეები შეთანხმდნენ ხუთ მხრივ ფორმატში შეხვედრების გამართვაზე, კასპიის ზღვის სამართლებრივი სტატუსის ოფიციალურად დადგენის პროცესი დაიწყო (Warsaw Institute 2018, 1-17). კასპიის ზღვის სამართლებრივი სტატუსის ოფიციალურად დადგენის პროცესი დაიწყო საბაზო დოკუმენტზე მუშაობის პარალელურად, რომელიც ეხებოდა კასპიის ზღვის სამართლებრივი სტატუსის განსაზღვრას. კასპიისპირა ქვეყნები აგრძელებდნენ მუშაობას სხვადასხვა დოკუმენტებზე, რომელებიც განკუთვნილი იყო სხვადასხვა მიმართულებით რეგიონალური თანამშრომლობისთვის. ხუთი ქვეყნის მიერ მიღებული პირველი დოკუმენტი გახლდათ ჩარჩო კონვენცია ე.წ. „თეირანის კონვენცია“, რომელსაც ხელი მოეწერა 2003 წლის ნოემბერში, თეირანში. კონვენცია ეხებოდა კასპიის ზღვის გარემოს დაცვას. თეირანის კონვენცია ძალაში შევიდა 2006 წლის 12 აგვისტოს (ლაცაბიძე 2020, 3). ორმხრივმა და სამხრივმა შეთანხმებებმა, რომლებსაც ხელი მოაწერეს რუსეთმა, აზერბაიჯანმა და ყაზახეთმა 1997, 1998 და 2001 წლებში, ხოლო თურქმენეთმა და ყაზახეთმა - 2014 წელს, დაასრულეს ზღვის ფსკერთან დაკავშირებული უთანხმოებები ჩრდილოეთ კასპიის ზღვაში (Garibov 2019, 1-6). აღსანიშნავია, რომ საბჭოთა პერიოდში კასპიის ზღვის ჩრდილოეთი ნაწილი ზღვისპირა ოთხ საბჭოთა რესპუბლიკას შორის იყო დეფაქტო გაყოფილი (Atai 2008, 130). ძირითადი სირთულებები ეხებოდა კასპიის ზღვის სამხრეთ ნაწილს. ის ფაქტი, რომ ორმხრივი შეთანხმებები არეგულირებს სამართლებრივ ურთიერთობებს მხოლოდ რეგიონის ნაწილში, ხოლო საერთო სტატუსი დაუდგენელი რჩებოდა, იწვევდა ეჭვს იმ კასპიისპირა ქვეყნებში, რომლებიც არ იყვნენ აღნიშნული შეთანხმებების მონაწილენი. კერძოდ, არსებობდა სასაზღვრო უთანხმოება ირანსა და აზერბაიჯანს და ირანსა და თურქმენეთს შორის, აგრეთვე არსებობდა უთანხმოება თურქმენეთსა და აზერბაიჯანს შორის (Garibov 2019, 1-6).

კასპიის ზღვის გამოყენების, ახალი რეჟიმების/წესების ეტაპობრივი შემუშავება, კიდევ ერთ დადებით ტენდენციას წარმოადგენს. მიუხედავად იმისა, რომ კასპიის ზღვისპირა ქვეყნებს შორის ორმხრივი ურთიერთობების განვითარებამ გარკვეულწილად შეანელა მრავალმხრივი მოლაპარაკებების პროცესი, კასპიის ზღვის ზოგადი სტატუსის დადგენაში ამას ხელი არ შეუშლია. 2018 წლის 12 აგვისტოს კასპიის ზღვისპირა ხუთი სახელმწიფოს (ყაზახეთი, აზერბაიჯანი, თურქმენეთი, ირანი და რუსეთი) ლიდერებმა ყაზახეთის ქალაქ აქტაუში კასპიის სამიტზე ხელი მოაწერეს კასპიის ზღვის სტატუსის გამსაზღვრელ კონვენციას. შეიძლება ითქვას, რომ ორი ათწლეულის შემდეგ მოხერხდა შეთანხმების მიღწევა კასპიის ზღვის სამართლებრივ სტატუსთან დაკავშირებით (ლაცაბიძე 2020, 4). მიუხედავად იმისა, რომ აქტაუს კონვენცია შეიძლება ჩაითვალოს კასპიის ზღვის სამართლებრივ სტატუსთან დაკავშირებით ათწლეულების განმავლობაში წარმოებული რთული მოლაპარაკებების დასასრულად, ჯერ კიდევ ბოლომდე ნათელი არ არის, რამდენად ეფექტურია მიღებული კონვენცია ზღვისპირა ქვეყნებს შორის არსებული სადაო საკითხების დარეგულირებაში (ლაცაბიძე 2020, 5). კასპიის ზღვის სამხრეთ ნაწილში ჯერ კიდევ არ არის მოგვარებული ზღვის ფსკერის საზღვრების დელიმიტაციის საკითხი (Vatanka, 2019, 1-3).

4. XVIII - XXI საუკუნეებში კასპიის ზღვის რეგიონთან დაკავშირებული ხელშეკრულებები

4.1 კასპიის ზღვისა და სამხრეთ კავკასიის რეგიონში მიმდინარე პროცესების ისტორიული მიმოხილვა

კვლევის ერთ-ერთ მიზანს წარმოადგენს XVIII, XIX, XX და XXI საუკუნეებში გაფორმებული ხელშეკრულებებისა და შეთანხმებების შესწავლა და გაანალიზება. კვლევის ობიექტს წარმოადგენს ის ხელშეკრულებები, რომლებმაც გავლენა მოახდინა კასპიის ზღვის სტატუსის ფორმირებასა და რეგიონში ძალთა ბალანსის გადანაწილებაზე.

კასპიის ზღვისა და სამხრეთ კავკასიის რეგიონი, ხანგრძლივი დროის განმავლობაში წარმოადგენდა სხვადასხვა იმპერიების დაპირისპირების ადგილს. XVI საუკუნის მეორე ნახევრიდან რუსეთი იწყებს კასპიის ზღვაზე თავისი გავლენის დამკვიდრების მცდელობებს, რაც ხდება სპარსეთისა და რუსეთის დაპირისპირების მიზეზი (Дунаева 2018, 44).

XVII საუკუნის ბოლოს და XVIII საუკუნის დასაწყისში, რუსეთის იმპერია ახორციელებს აქტიურ სამხედრო და დიპლომატიურ ქმედებებს კასპიის ზღვის დასავლეთ სანაპიროზე დასამკვიდრებლად. რუსეთის პოლიტიკას ეწინააღმდეგება არა მხოლოდ სპარსეთის სეფიანთა სახელმწიფო, არამედ ოსმალეთის იმპერიაც, რომელიც ასევე ცდილობდა კასპიის ზღვაზე დამკვიდრებას (Дунаева 2018, 45). ამრიგად რეგიონში გავლენისთვის უკვე სამი დიდი სახელმწიფო - სპარსეთი, ოსმალეთი და რუსეთი იბრძვის.

სპარსეთი

XVII საუკუნის 70-იანი წლებიდან სპარსეთში შესამჩნევი ხდება საგარეო ვაჭრობის დაცემა. საგარეო ვაჭრობის დაცემის ერთ-ერთ მიზეზს წარმოადგენს ინდოეთის ოკეანის ქვეყნებთან ვაჭრობის გადასვლა ჰოლანდიელი ვაჭრების ხელში და ასევე ტრანსირანული სავაჭრო-საქარავნო გზით ტრანზიტის შეკვეცა (კაციტაძე 2009, 466). სატრანზიტო მნიშვნელობის შემცირება ნეგატიურ გავლენას ახდენს სპარსეთის ეკონომიკაზე, რაც პოლიტიკური დასუსტების ერთ-ერთ მიზეზს წარმოადგენს. შაჰ სულთან-ჰუსეინის და მისი გარემოცვის სისუსტე უფრო აშკარად ავლენს ცენტრალური ხელისუფლების ორგანოების რღვევის პროცესს (კაციტაძე 2009, 465), რაც თავის მხრივ ხდება ცენტრალური ხელისუფლების წინააღმდეგ სხვადასხვა ტომების აჯანყებების მიზეზი. მათ შორის ყველაზე მნიშვნელოვანი იყო 1722 წელს ავღანეთში, ყანდაარის ოლქში მცხოვრები გილზაების აჯანყება მირ მაჰმუდის¹⁰ მეთაურობით, რაც ავღანელების მიერ ისპაჰანის დაკავებით დასრულდა (კაციტაძე 2009, 474-76).

ოსმალეთი

საუკუნეების განმავლობაში ოსმალეთის იმპერიის გავლენა ვრცელდებოდა ბალკანეთის, შავი ზღვის, ახლო აღმოსავლეთისა და ჩრდილოეთ აფრიკის რეგიონებზე, შესაბამისად იგი აკონტროლებდა უმნიშვნელოვანეს სავაჭრო გზებსა და გზაჯვარედინებს. ოსმალეთის იმპერიის, ეკონომიკური სირთულეები იწყება XVI საუკუნის ბოლოს, რაც გამოწვეული იყო ევროპელების მიერ ახლო აღმოსავლეთის, ძველი საერთაშორისო სავაჭრო გზების სრულად ათვისებით. აღნიშნულმა ახლო აღმოსავლეთის პროვინციების კეთილდღეობაზე უარყოფითი გავლენა იქონია. ოსმალეთის ეკონომიკა მოიცვა ინფლაციამ, რომელიც გამოწვეული

¹⁰ შაჰ მაჰმუდ ჰოტაკი, (1697 – 1725წწ.) - ავღანელი, ჰოტაკების დინასტიიდან, რომელიც ხანმოკლე დროით, 1722 წლიდან 1725 წლამდე, გარდაცვალებამდე, გახდა სპარსეთის მმართველი.

იყო ამერიკიდან ევროპაში ძვირფასი ლითონების შემოღებით და აღმოსავლეთსა და დასავლეთს შორის ვაჭრობის მზარდი დისბალანსით (Inalcik 2017, 17).

XVII საუკუნეში არსებული სირთულეების მიუხედავად, გასული ორი საუკუნის მსგავსად, ევროპელთა უმრავლესობას კვლავაც აშინებდა ოსმალეთის არმიის სიძლიერე. მიუხედავად იმისა, რომ მისი შესაძლებლობები შემცირდა, ოსმალეთი მაინც საკმარისად ძლიერი რჩებოდა. შესაბამისად, არავინ ცდილობდა დაერღვია სულეიმანის I-ის მმართველობის პერიოდში გაფორმებული სამშვიდობო ხელშეკრულებები, რაც ოსმალეთს აძლევდა საშუალებას, ყოფილიყო დაცული და არ გამოეყვლინა თავისი სისუტე (Shaw and Yapp 2016).

ოსმალეთს აღმოსავლეთით საუკუნეების განმავლობაში ჰქონდა დამაბული ურთიერთობა სეფიანთა დინასტიის მმართველობის ქვეშ მყოფ სპარსეთთან, ხოლო დასავლეთით მის ევროპელ მეზობლებთან. განსაკუთრებულ სირთულეს წარმოადგენდა ურთიერთობა რუსეთთან.

რუსეთი

დიდი იყო დაინტერესება რუსეთის მხრიდან კავკასიისა და კასპიის ზღვის რეგიონის მიმართ, თუმცა პეტრე პირველი შებოჭილი იყო ჩრდილოეთის ომით¹¹. პეტრე პირველს XVII საუკუნიდან მემკვიდრეობით ერგო ორი რთული საკითხი: თურქული და შვედური. აღნიშნული საკითხების გადაწყვეტა ნიშნავდა ზღვებზე გასვლას: პირველ შემთხვევაში შავ ზღვაზე, ხოლო მეორე შემთხვევაში ბალტიის ზღვაზე. შესაბამისად, იქმნებოდა რეალური შესაძლებლობა რუსეთის გავლენის ქვეშ შავი და კასპიის ზღვების რეგიონის მოქცევის. 1721 წელს ნიშტადის¹² ზავის

¹¹ ჩრდილოეთის ომი მიმდინარეობდა 1700-1721 წწ. შვედეთის სამეფოსა და ჩრდილოეთ ევროპის ქვეყნების კოალიციას შორის (მათ შორის, საქსონია, რუსეთი, დანიისა და ნორვეგიის სამეფო, რეჩ პოსპოლიტა და სხვა). ომი დასრულდა შვედეთის დამარცხებით.

¹² ნიშტადის ხელშეკრულება 1721 წლის 30 აგვისტოს (10 სექტემბერი) ქალაქ ნიშტადში (დღევანდელი ფინეთი) რუსეთისა და შვედეთის სამეფოებს შორის გაფორმდა, რის შედეგადაც დასრულდა 1700-1721 წწ. ჩრდილოეთის ომი.

დადებისა და ჩრდილოეთის ომის დასრულების შემდეგ, პეტრე პირველი უკვე, დეკემბერში იწყებს ახალი გეგმის განხორციელებას, რაც გულისხმობს (1722-1723 წ.წ.) პირველი სპარსული ლაშქრობის წარმოებას. წარმატებულად განხორციელებული კამპანიის შედეგად, რუსეთის იმპერიის კონტროლის ქვეშ ექცევა ქალაქები ბაქო და დარუბანდი, მიმდებარე ტერიტორიებით, აგრეთვე გილანის, მაზანდარანისა და ასტარბადის პროვინციები (Потемкин 1941, 266, 271, 272).

4.2 XVIII საუკუნეში გაფორმებული ხელშეკრულებები

XVIII საუკუნის დასაწყისში დაიდო პირველი შეთანხმებები რუსეთსა და სპარსეთს შორის. აღნიშნული შეთანხმებები შეიძლება ჩაითვალოს კასპიის ზღვის საერთაშორისო სამართლებრივი სტატუსის ჩამოყალიბების დასაწყისად (Janusz-Pawletta 2015, 14).

პეტრე პირველის მიერ 1722-1723 წლებში განხორციელებული პირველი სპარსული ლაშქრობის შემდეგ გაფორმდა პეტერბურგის ტრაქტატი/ხელშეკრულება. ხელშეკრულებას ხელი მოეწერა 1723 წლის 12 (23) სექტემბერს. რუსეთის მხრიდან ხელშეკრულებას ხელს აწერდა იმპერატორი პეტრე პირველი, ხოლო სპარსეთის მხრიდან „ელჩი უმაღლესი და სრულუფლებიანი“ ისმაილ ბეგი. ხელშეკრულება შედგებოდა პრეამბულასა და 5 მუხლისგან და აცხადებდა „კარგ და მუდმივ“ მეგობრობას სახელმწიფოებს შორის; რომელიმე მხარეზე თავდასხმის შემთხვევაში, ითვალისწინებდა მოკავშირის მხრიდან დახმარების გაწევას; ავალდებულებდა რუსეთს, დახმარებოდა შაჰ ტაჰმასპ II-ს სპარსეთის ტახტის დაკავებაში, რომელიც იმ დროს იბრძოდა აჯანყებული ავღანელი ტომების წინააღმდეგ. სამხედრო დახმარების სანაცვლოდ, სპარსეთი რუსეთს გადასცემდა თავის კასპიისპირა სამფლობელოებს, რომელშიც შედიოდნენ ქალაქები: ბაქო და დარუბანდი მიმდებარე ტერიტორიებით, აგრეთვე გილანის, მაზანდარანის და ასტარბადის პროვინციებს. შეთანხმება

ითვალისწინებდა რიგ პრივილეგიებს რუსული ჯარისთვის, სპარსეთში საომარი მოქმედებების დროს, რაც გულისხმობდა: „აქლემებით უფასო უზრუნველყოფას, ცხენების ღირებულების ზედა ზღვარის დაფიქსირებას, პურის, ხორცისა და მარილის ფიქსირებულ ფასებს.“ ორივე ქვეყნის ვაჭრებისთვის ადგენდა გადაადგილებისა და ვაჭრობის თავისუფლებას (Полное собрание законов Российской империи 2007-2019, 110-112).

აღსანიშნავია, რომ პეტერბურგის ტრაქტატი რატიფიცირებული არ ყოფილა სპარსეთის შაჰის მიერ. მოგვიანებით 1732 წლის რაშთისა და 1735 წლის განჯის ტრაქტატების თანახმად, 1723 წლის პეტერბურგის ხელშეკრულებებით გადაცემული ტერიტორიები დაუბრუნდა სპარსეთს.

რუსეთის იმპერიის ტერიტორიული მონაპოვარი ოსმალეთის იმპერიამ აღიარა 1724 წლის კონსტანტინოპოლის რუსეთ-თურქეთის ხელშეკრულებით. კონსტანტინოპოლის შეთანხმება გაფორმდა 12 (23) ივნისს, რუსეთისა და ოსმალეთის იმპერიებს შორის, საფრანგეთის შუამავლობით. შეთანხმება გულისხმობდა კავკასიასა და კასპიის რეგიონში საზღვრების დემარკაციას (Полное собрание законов Российской империи 2007-2019, 303-309). შეთანხმების თანახმად, რუსეთი ინარჩუნებდა კასპიისპირა ყველა ტერიტორიას, რომელიც მითითებული იყო პეტერბურგის 1723 წლის ტრაქტატში, ხოლო ოსმალეთს გადაეცემოდა სამხრეთ კავკასიაში ქართლი (თბილისით), ერივანის სახანო. ოსმალეთის კონტროლის ქვეშ, აგრეთვე ექცეოდა დასავლეთ სპარსეთის ქალაქები ქერმანშაჰი და ჰამადანი. კონსტანტინოპოლის შეთანხმებით, ოსმალეთისთვის ხელსაყრელი პირობები აიხსნება ოსმალეთისთვის საფრანგეთის მხარდაჭერით. საფრანგეთი დაინტერესებული არ იყო რუსეთის გამდიერებით (კაციტაძე 2009, 482).

1729 წლის 13 თებერვალს ქ. რაშთში, რუსეთთან გაფორმებული შეთანხმების თანახმად, სულთან აშრაფმა¹³, რომელმაც ისპაჰანში დაიკავა

¹³ შაჰ აშრაფ ჰოტაკი, (1700- 1730 წწ.) - ავღანური ჰოტაკის დინასტიის მეოთხე მმართველი. მსახურობდა მაჰმუდ ჰოტაკის ჯარში მეთაურად, როდესაც ავღანელი ტომები აჯანყდნენ დაკნინებული სეფიანთა დინასტიის წინააღმდეგ. 1725 წელს მან მცირე ხნით დაიკავა ტახტი და გახდა სპარსეთის შაჰი მას შემდეგ, რაც მან მოკლა თავისი ბიძაშვილი მაჰმუდი.

ტახტი მირ მაჰმუდის სიკვდილის შემდეგ, აღიარა 1723 წელს გაფორმებული პეტერბურგის ხელშეკრულების მიხედვით შაჰ ტაჰმასპ II მიერ რუსეთის სასარგებლოდ განხორციელებული ტერიტორიული დათმობები. აღსანიშნავია, რომ ისპაჰანი მოცემულ პერიოდში ავღანელების კონტროლის ქვეშ იმყოფება (Browne 2013, 132; Malleson 1878, 256). რუსეთის მხრიდან ტრაქტატს ხელს აწერდა გენერალი ლევაშოვი. მიუხედავად იმისა, რომ აშრაფმა შეძლო ოსმალების დამარცხება, ოსმალებმა, ისპაჰანში კანონიერ მმართველად აღიარების სანაცვლოდ, იგი აიძულეს, წასულიყო ტერიტორიულ დათმობებზე. შემდგომ აშრაფმა რუსების წინააღმდეგ გილანში გაილაშქრა, თუმცა მისი მცდელობა წარუშეშინებელი გამოდგა. ავღანელების დათმობებზე წასვლის მიზეზს აგრეთვე წარმოადგენდა შაჰ ტაჰმასპ II-ის მიერ ნადირთან ერთად მიღწეული სამხედრო წარმატებები. იმავე წელს ნადირმა გაანადგურა აშრაფის ჯარი და ისპაჰანში დააბრუნა ტაჰმასპ II (Rezai 1998/1999, 437-446).

1732 წლის 21 იანვარს (1 თებერვალი), დაიდო რაშთის ტრაქტატი რუსეთსა და სპარსეთს შორის. შეთანხმება გულისხმობდა კასპიის რეგიონში ტერიტორიული საკითხების გადაწყვეტას/დარეგულირებას. იგი ეხებოდა იმ ტერიტორიებს, რომლებიც რუსეთმა მიიღო 1723 წლის პეტერბურგის ხელშეკრულების თანახმად. ხელშეკრულება შედგებოდა პრეამბულასა და რვა თავისგან და აცხადებდა მუდმივ „მეზობლურ“ მეგობრობას ქვეყნებს შორის. რუსეთი იღებდა ვალდებულებას, 1–5 თვის განმავლობაში სპარსეთისთვის გადაეცა გილანის, მაზანდარანის და ასტრბადის პროვინციები. რუსულ ჯარებს უნდა დაეხიათ მდინარე მტკვრის ჩრდილოეთით, ხოლო ოსმალეთთან 1730-1736 წწ. ომში სპარსეთის გამარჯვების შემთხვევაში, სპარსეთს უნდა გადასცემოდა ქალაქები ბაქო და დარუბანდი „მიმდებარე მიწებით“. სანაცვლოდ, რუსეთმა მიიღო სპარსეთთან თავისუფალი/დაუბეგრავი ვაჭრობის უფლება, ხოლო ინდოეთთან და სხვა ქვეყნებთან ეძლეოდა სატრანზიტო ვაჭრობის უფლება. სპარსული მთავრობა რუს ვაჭრებს პირდებოდა ხელშეწყობას ვაჭრობის წარმოებაში, ხოლო გემების ჩადირვის შემთხვევაში, საქონლის გადარჩენაში აღუთქვამდა დახმარებას. დიპლომატიური კონტაქტების

შესანარჩუნებლად და ვაჭართა ინტერესების დასაცავად ორივე მხარეს შეეძლო, ჰყოლოდათ წარმომადგენლები სასახლეებში და რეზიდენციებში მინისტრის რანგში, ხოლო ქალაქებში - კონსულები და აგენტები. - რაშთის ტრაქტატის მიხედვით სპარსეთის ოსმალეთზე გამარჯვების შემთხვევაში, ქართლის სამეფოში უნდა აღმდგარიყო ვატანგ VI-ის მმართველობა. 1724 წელს, რაშთის ტრაქტატის გაფორმების შემდეგ, რუსეთსა და ოსმალეთს შორის გაფორმებულმა კონსტანტინოპოლის შეთანხმებამ ნაწილობრივ შეწყვიტა მოქმედება (Полное собрание законов Российской империи 2007-2019, 614-620).

1735 წლის 10 (21) მარტს, სპარსეთსა და რუსეთს შორის განჯის ტრაქტატი დაიდო. რუსეთის მხრიდან შეთანხმებას ხელს აწერდა თავადი გოლიცინი, ხოლო ირანის მხრიდან მმართველი ნადირ ყული ბექა აფშარი, რომელიც 1736 წლიდან ნადირ შაჰ აფშარი გახდა (Axworthy 2010, 17-56). ხელშეკრულების გაფორმების პერიოდში სპარსეთსა და ოსმალეთს შორის მიმდინარეობდა (1730-1736წწ.) ომი. შეთანხმების თანახმად, რუსეთის იმპერია უბრუნებდა სპარსეთს ქალაქებს: ბაქოსა და დარუბანდს პროვინციებით, სანაცვლოდ სპარსეთი არ გადასცემდა აღნიშნულ ტერიტორიებს სხვა სახელმწიფოების მმართველობის ქვეშ და გააგრძელებდა ომს ოსმალეთის იმპერიასთან, სანამ არ დაიბრუნებდა ოსმალეთის მიერ დაკავებულ ყველა ტერიტორიას. განჯის ტრაქტატი აცხადებდა "მარადიულ მშვიდობას" მხარეებს შორის, რუს ვაჭრებს ანიჭებდა სპარსეთის ტერიტორიაზე თავისუფალი ვაჭრობის უფლებას. ორივე მხარე კიდევ ერთხელ აღიარებდა 1732 წლის რაშთის ხელშეკრულების დებულებებს და პირობას დებდა, რომ არ გააფორმებდა სეპარატულ ზავს ოსმალეთის იმპერიასთან. განჯის ტრაქტატის მიუხედავად, ნადირ შაჰმა 1735 წლის მიწურულს აწარმოა სეპარატული მოლაპარაკებები ოსმალეთთან და 1736 წელს დადო კონსტანტინოპოლის ზავი (Юзефович 1869, 202-207).

XVIII საუკუნეში, ირანის საგარეო პოლიტიკის ერთ-ერთ ძირითად საკითხად კვლავ სამხრეთ კავკასია რჩება (სანიკიძე 2011, 127). შესაბამისად, რუსეთსა და სპარსეთს შორის გაფორმებული შეთანხმებები დიდ გავლენას

ახდენს კასპიის ზღვისა და სამხრეთ კავკასიის რეგიონებზე, რაც რეგიონში ძალთა ბალანსის ცვლილებას უკავშირდება.

შემდგომი ხელშეკრულებები იყო გოლესთანის (1813წ.) და თურქომანჩაის (1828 წ.) აღნიშნული ხელშეკრულებები, რუსეთს კასპიის ზღვაში საზღვაო ფლოტის ფლობის ექსკლუზიურ უფლებას აძლევდა (Janusz 2005, 2).

4.3 XIX საუკუნეში გაფორმებული ხელშეკრულებები

რუსეთის იმპერიასა და სპარსეთს შორის XIX საუკუნეში წარმოებული ომების შედეგად, რომლებიც დასრულდა 1813 წლის გოლესთანისა და 1828 წლის თურქმენჩაის ხელშეკრულებებით დადგინდა ახალი საზღვრები. რუსეთთან ორ ომში დამარცხებამ გამოიწვია სპარსეთის გავლენის შემდგომი შეზღუდვა კასპიის ზღვაზე (Cornell 2015, 9). ხელშეკრულებების თანახმად, კასპიის ზღვის მთელი კავკასიური სანაპირო უერთდებოდა რუსეთს და ეძლეოდა ექსკლუზიური უფლება ჰქონოდა სამხედრო ფლოტი კასპიის ზღვაზე. სპარსეთმა მიიღო მხოლოდ ნავიგაციის უფლება კასპიის ზღვაში და მის სავაჭრო გემებს უფლება მიეცათ, შესულიყვნენ რუსეთის პორტებში. ხელშეკრულებებმა პირველად დაადგინეს კასპიის ზღვაში ნავიგაციის სამართლებრივი რეჟიმი, თუმცა ბუნებრივი რესურსების გამოყენებას არ არეგულირებდნენ. აგრეთვე ზღვისპირა სახელმწიფოებს შორის საზღვაო საზღვრის საკითხი არ იყო განმარტებული (Janusz-Pawletta 2015, 15).

1813 წლის, გოლესთანის ზავის გაფორმებით დასრულდა რუსეთ-სპარსეთის ომი, რომელიც მიმდინარეობდა 1804-1813 წლებში. ნაპოლეონის, 1812 წელს რუსეთში შეჭრის შემდეგ რუსეთი და ბრიტანეთი მოკავშირეები გახდნენ. ირანი დიდწილად იზოლირებული იყო. საფრანგეთის დამარცხებამ საშუალება მისცა რუსეთს გამოეყო მეტი რესურსი კავკასიის ფრონტზე (AVERY, HAMBLY and MEL VILLE 2008, 334).

1812 წლის ოქტომბერში სპარსეთსა და რუსეთს შორის მოლაპარაკებების შეწყვეტამ სამხედრო მოქმედებების განახლება გამოიწვია. სპარსეთის სამხედრო წარუმატებლობებმა, რუსეთის იმპერიასა და ოსმალეთს შორის 1812 წელს ბუქარესტის ზავის¹⁴ გაფორმებამ, სპარსეთი აიძულა, რომ განეხლებინა მოლაპარაკებები. მოლაპარაკებები მიმდინარეობდა 1813 წლის ზაფხულში ქ. თბილისში (ნაჭყებია 2003, 200). მოლაპარაკებებში შუამავლის ფუნქციას ასრულებდა, სპარსეთში დიდი ბრიტანეთის ელჩი სერ უილიამ გორ ოუსლი¹⁵ (Agazadeh 2018, 1). ბრიტანეთის 1813 წლის 24 ოქტომბერს, გოლესთანში (ყარაბაღი, აზერბაიჯანი) შუამავლობის შედეგად გამართული მოლაპარაკებები დასრულდა სამშვიდობო ხელშეკრულების გაფორმებით. რუსეთის მხრიდან შეთანხმებას ხელს აწერდა გენერალი ნ.ფ. რტიშჩევი, ხოლო სპარსეთის მხრიდან - სპარსეთის სამეფო კარის საიდუმლო საქმეთა მრჩეველი მირზა აბდულ-ჰასან-ხანი. შეთანხმება რატიფიცირებული იყო ფათჰ-ალი-შაჰის მიერ 1814 წლის აპრილში, ხოლო ალექსანდრე I მიერ - მაისში. სარატიფიკაციო სიგელების გაცვლა განხორციელდა 1814 წლის 15 სექტემბერს ქ. თბილისში.

გოლესთანის სამშვიდობო ხელშეკრულების მესამე მუხლის თანახმად, რუსეთის იმპერიის კონტროლის ქვეშ მოექცა დაღესტანი, ქართლ-კახეთისა და იმერეთის სამეფოები, გურიის, სამეგრელოს და აფხაზეთის სამთავროები, აგრეთვე ყარაბაღის, განჯის, შექის, შირვანის, დარუბანდის, ყუბის, ბაქოს და ტალიშის სახანოები. შეთანხმების შესაბამისად, რუსეთი პირობას დებდა, რომ დახმარებას გაუწევდა შაჰის მიერ დანიშნულ მემკვიდრეს სპარსეთის ტახტზე დამკვიდრებაში, გარე ძალების შესაძლო ჩარევის შემთხვევაში. მეხუთე მუხლის თანახმად, რუსეთის სავაჭრო გემებს კასპიის ზღვაში ეძლეოდათ თავისუფალი ნაოსნობის და სპარსეთის

¹⁴ 1812 წლის ბუქარესტის სამშვიდობო ხელშეკრულება დაიდო რუსეთისა და ოსმალეთის იმპერიებს შორის, რომელმაც დაასრულა რუსეთ-ოსმალეთის ომი, რომელიც მიმდინარეობდა 1806-1812 წლებში. ხელშეკრულებას ხელი მოეწერა 1812 წლის 16 (28) მაისს.

¹⁵ უილიამ გორ ოუსლი (24.06.1770-18.11.1844) - ბრიტანელი დიპლომატი, ლინგვისტი, დიდი ბრიტანეთის ელჩი სპარსეთში. მისი შუამდგომლობით შედგა მოლაპარაკებები რუსეთის იმპერიასა და სპარსეთს შორის, რის შედეგად 1813 წელს გაფორმდა გოლესთანის სამშვიდობო შეთანხმება.

სანაპიროზე გასვლის უფლება, ხოლო გემის ჩადირვის შემთხვევაში, სპარსეთის მხრიდან უნდა აღმოჩენილიყო დახმარება. ანალოგიური უფლებები ენიჭებოდათ სპარსეთის სავაჭრო გემებს, შესაბამისად მათ ეძლეოდათ კასპიის ზღვაში თავისუფალი ნაოსნობის უფლება რუსეთის ნაპირებზე გასვლის უფლებით, ხოლო გემის ჩადირვის შემთხვევაში, რუსეთის მხარეს უნდა გაეწია დახმარება. რაც შეეხება სამხედრო ფლოტს, მხოლოდ რუსეთს ჰქონდა კასპიის ზღვაზე სამხედრო ფლოტის ფლობის ექსკლუზიური უფლება. რუსმა ვაჭრებმა მიიღეს თავისუფალი ვაჭრობის უფლება სპარსეთში, ხოლო სპარსელებმა - რუსეთში. ორივე ქვეყნის ვაჭრებისგან იყო ერთჯერადი გადასახადი, რომელიც 5 % - ს არ აღემატებოდა.

1828 წლის 10 (22) თებერვალს, რუსეთსა და სპარსეთს შორის ხელი მოეწერა თურქმენჩაის სამშვიდობო ხელშეკრულებას. თურქმენჩაის ხელშეკრულების გაფორმებით დასრულდა რუსულ-სპარსული ომი, რომელიც მიმდინარეობდა 1826-1828 წლებში. ხელშეკრულება შედგებოდა 16 მუხლისგან. რუსეთის მხრიდან ხელშეკრულებას ხელს აწერდა ი.ფ. პასკევიჩი და რუსეთის საგარეო საქმეთა სამინისტროს მოქმედი სახელმწიფო მრჩეველი ა.მ. ობრეზკოვი, სპარსეთის მხრიდან ხელს აწერდა (უფლისწული) აბას-მირზა და საგარეო საქმეთა მინისტრი მირზა აბულ-ხასან ხანი. მოლაპარაკებებში მონაწილეობას იღებდა ა.ს. გრიბოედოვი, რომლის ფუნქციებში შედიოდა მოლაპარაკების პროტოკოლების რედაქტირება (Шостакович 1960, 119-120). გრიბოედოვმა შეიტანა მნიშვნელოვანი დაზუსტებები ხელშეკრულების ტექსტში. გრიბოედოვის მიერ აგრეთვე იყო შედგენილი და რედაქტირებული ხელშეკრულების პროექტის საბოლოო ტექსტი (Boris Yelstsin Presidential Library; 2022).

ხელშეკრულების შესაბამისად, რუსეთსა და სპარსეთს შორის ახალი საზღვარი გადიოდა მდინარე არაქსზე. მესამე მუხლის თანახმად, სპარსეთი რუსეთის იმპერიის სასარგებლოდ თმობდა ერევნისა და ნახიჩევანის სახანოებს. მეხუთე მუხლის თანახმად, სპარსეთი აღიარებდა კავკასიონის ქედსა და კასპიის ზღვას შორის მდებარე ყველა მიწასა და კუნძულზე რუსეთის იურისდიქციას. მეექვსე მუხლის თანახმად, სპარსეთი ომით

მიყენებული ზარალის ანაზღაურების მიზნით ვალდებულებას იღებდა, რუსეთისათვის ოცი მილიონი ვერცხლის რუბლის გადახდას. შემდგომში გადასახადის ოდენობა შემცირდა ათ მილიონამდე. მერვე მუხლის თანახმად, რუსულ სავაჭრო გემებს ძველებურად ეძლეოდათ კასპიის ზღვაში თავისუფალი ნაოსნობისა და სპარსეთის სანაპიროზე გასვლის უფლება. გემის ჩაძირვის შემთხვევაში, მათ სპარსეთის მხრიდან უნდა გაწეოდათ ყველანაერი დახმარება. ანალოგიურად, სპარსული სავაჭორო გემებიც ინარჩუნებენ თავისუფალი ნაოსნობისა და რუსეთის სანაპიროზე გასვლის უფლებას. საჭიროების შემთხვევაში, მათ რუსეთის მხრიდან უნდა გაეწეოდათ დახმარება. რუსეთი აგრეთვე ინარჩუნებდა კასპიის ზღვაზე სამხედრო ფლოტის ფლობის ექსკლუზიურ უფლებას.

ხელშეკრულებასთან ერთად გაფორმდა „ვაჭრობის აქტი“, რომლის მიხედვით რუსეთის ვაჭრებს ეძლეოდათ თავისუფალი ვაჭრობის უფლება სპარსეთის მთელ ტერიტორიაზე. რუსული და ირანული საქონლის შეტანაზე წესდებოდა ერთიანი 5% -იანი გადასახადი.

1804-1813 და 1826-1828 წწ რუსეთ-სპარსეთის ომების შემდეგ გოლესთანისა და თურქმანჩაის ხელშეკრულებებით, სპარსეთი აღიარებდა სამხრეთ კავკასიის რეგიონს რუსეთის გავლენის სფეროდ, რაც ნიშნავდა, რეგიონის პოლიტიკურ საქმეებში სპარსეთის აქტიური მონაწილეობის დასასრულს (შენგელია 1988, 55-72).

XIX საუკუნიდან სპარსეთში გავლენის მოსაპოვებლად იწყება რუსეთისა და დიდი ბრიტანეთის იმპერიების პაექრობა. რუსეთის იმპერიის ამოცანას წარმოადგენს ცენტრალურ აზიაზე დიდი ბრიტანეთის გავლენის გავრცელების ხელის შეშლა.

კავკასიაში პოზიციების გამყარების შემდეგ რუსეთი იწყებს მოქმედებას ცენტრალური აზიის მიმართულებით, რაც გავლენას ახდენს რუსულ-სპარსულ ურთიერთობებზე. რუსეთი ცდილობდა, საბოლოოდ გაემყარებინა თავისი პოზიციები კასპიის ზღვაზე. კასპიის ზღვის დასავლეთ ნაპირზე მნიშვნელოვანი პოზიციების დაკავების შემდეგ იგი იწყებს მოქმედებას კასპიის ზღვის აღმოსავლეთითაც (Кулагина 2010, 77-

78).

რუსეთსა და სპარსეთს შორის ცენტრალური აზიის მიმართულებით საზღვრის დადგენის პროცესის დასაწყისად შეიძლება ჩაითვალოს 1881 წლის 9 დეკემბერს გაფორმებული თეირანის კონვენცია.

გეო-ტეპე დაპყრობის შემდეგ საჭირო გახდა რუსეთის მიერ ახლად დაპყრობილ ტერიტორიებსა და სპარსეთის სამხრეთ-აღმოსავლეთის პროვინციებს შორის სასაზღვრო ზოლის დადგენა (Кулагина 2010, 84). შესაბამისად, რუსეთის წარმომადგენელს თეირანში, ივან ზინოვიევს დაევალა სპარსეთის მთავრობასთან აღნიშნულ საკითხზე მოლაპარაკების გამართვა (The Royal Geographical Society 1882, 213).

მოლაპარაკებების შედეგად, 1881 წლის 9 დეკემბერს, თეირანში გაფორმდა თეირანის კონვენცია საზღვრების შესახებ რუსეთსა და სპარსეთს შორის (Халфин 1965, 353-354). რუსეთს წარმოადგენდა სპარსეთში რუსეთის საგანგებო რწმუნებული ივან ზინოვიევი, ხოლო სპარსეთს, საგარეო საქმეთა მინისტრი საიდ-ხან მოთამენ-ოლ-მოლიქი. კონვენცია ადგენდა რუსეთ-სპარსეთის საზღვარს, კასპიის ზღვის აღმოსავლეთით. ვინაიდან კონვენციის პირველ მუხლში მითითებული იყო ძირითადი პუნქტები, რომლებზედაც უნდა გასულიყო საზღვარი ორ ქვეყანას შორის, ადგილზე ზუსტი სასაზღვრო ხაზის დასადგენად და სასაზღვრო ნიშნულების დასაყენებლად, კონვენციის II მუხლში მხარეები შეთანხმდნენ თავიანთი სპეციალური წარმომადგენლების დანიშვნაზე.

სახელმწიფო საზღვრის დადგენის გარდა, კონვენციას ჰქონდა სპეციალური ნაწილები, რომლებიც ეხებოდა სასაზღვრო მდინარეების/წყლების გამოყენების საკითხებს და არეგულირებდა სავაჭრო-ეკონომიკურ ურთიერთობებს რუსეთსა და სპარსეთს შორის, კასპისპირეთში (Кулагина 2010, 87).

1882 წელს იწყება რუსეთის იმპერიასა და სპარსეთს შორის ზუსტი სასაზღვრო ზოლის დასადგენი, სადემარკაციო სამუშაოები. 1884 წელს რუსეთის შემადგენლობაში შედის მერვის ოაზისი (ცენტრალური აზია), ხოლო 1885-1986 წლებში ფენდის ოაზისი (ცენტრალური აზია). შესაბამისად

საჭირო ხდება საზღვრების შემდგომი დაზუსტება, ვინაიდან 1881 წლის თეირანის კონვენცია, საზღვრებს ადგენდა მხოლოდ ბაბა-დურმაზამდე. საბოლოოდ საზღვრები დადგინდა 1893 წლის 27 მაისის კონვენციით. ადრე დადგენილ საზღვრებში შედიოდა ცვლილებები. ფირუზეს რაიონი გადაეცემოდა რუსეთს, ხოლო რუსეთი თმობდა მდინარე არაქსის მარჯვენა სანაპიროზე მიწის ნაკვეთს, სამხრეთ კავკასიაში მდებარე ყოფილი აბას-აბადის ციხესიმაგრის წინ. კონვენციის მეხუთე მუხლ საბოლოოდ ადგენდა არადემარკირებულ საზღვრის მონაკვეთს ბაბა-დურმაზიდან (თურქმენეთი) ავღანეთამდე. აღნიშნულით ხდებოდა რუსეთ-სპარსეთის საზღვრის ფორმირება კავკასიასა და ცენტრალურ აზიაში (Кулагина 2010, 93).

რუსულ სპარსული საზღვრის ფორმირება, რომელიც გრძელდებოდა რამოდენიმე საუკუნის განმავლობაში, XX საუკუნის დასაწყისისთვის დასრულდა (Кулагина 2010, 95). კავკასიის მიმართულებით სასაზღვრო საკითხების დასარეგულირებლად გამოიყენებოდა 1828 წლის, თურქმენჩაის სამშვიდობო ხელშეკრულება და 1829 წლის 18 იანვრით დათარიღებული საზღვრის აღწერა, ხოლო ცენტრალური აზიის მიმართულებით გამოიყენებოდა 1881 და 1893 წლის კონვენციები და საზღვრის დამდგენი კომისიების მიერ შემუშავებული პროტოკოლები. რუსეთის მიერ სამხრეთ კავკასიისა და ცენტრალური აზიის მიერთებით, რუსეთსა და სპარსეთს შორის არსებული სახმელეთო და საზღვაო საზღვარი, დაახლოებით აღწევდა 2.5 ათას კილომეტრს. საზღვაო საზღვარი არ იყო დადგენილი, მხარეები სარგებლობდნენ თავისუფალი ნავიგაციის უფლებით (Кулагина 2010, 95).

რუსეთი მნიშვნელოვნად გაფართოვდა სამხრეთის მიმართულებით და გაიმყარა პოზიციები კასპიის ზღვის დასავლეთ, ჩრდილოეთ და აღმოსავლეთ სანაპიროებზე. ირანის მფლობელობაში დარჩა კასპიის ზღვის სამხრეთ სანაპირო. მიუხედავად იმისა, რომ ორ ქვეყანას შორის სასაზღვრო ხაზის საკითხი დაფიქსირებული იყო სხვადასხვა დოკუმენტებში, რუსეთსა და სპარსეთს შორის სასაზღვრო საკითხი ბოლომდე დარეგულირებული არ ყოფილა: ყველა მონაკვეთზე არ იყო გაკეთებული საბოლოო გამიჯვნა,

სასაზღვრო მდინარეებში რჩებოდნენ სადავო კუნძულები და არ იყო გადაწყვეტილი აღნიშნული მდინარეების წყლის გამოყენების საკითხები. შესაბამისად ადგილი ქონდა სასაზღვრო კონფლიქტებს და მათ გადასაწყვეტად, საზღვრის გამიჯვნის მიზნით იქმნებოდა ადგილობრივი კომისიები. ამაზე მეტყველებს მრავალი შეთანხმება და სადემარკაციო კომისიების მუშაობა, რომელიც მიმდინარეობდა ირანსა და საბჭოთა კავშირს შორის (Кулагина 2010, 95). აღსანიშნავია, რომ ადგილობრივი მოსახლეობის მხრიდან უკმაყოფილების თავის არიდების მიზნით, მომთაბარე ტომებს საშუალება ჰქონდათ, გადაადგილებულიყვნენ რუსეთის სამხრეთ რეგიონებსა და სპარსეთის ჩრდილოეთ რეგიონებს შორის (Amiri 2006, 243).

რუსეთის მიერ ცენტრალური აზიის დაპყრობით, კასპიის ზღვის მნიშვნელოვანი ნაწილი მოექცა მისი გავლენის ქვეშ. აღნიშნულ შეთანხმებები ძალაში იყვნენ პირველი მსოფლიო ომის შემდგომ პერიოდამდე (1917 წლის ოქტომბრის რევოლუციამდე). საზღვაო საზღვრების მკაფიო რეგულირების ნაკლებობის გამო იყო სახმელეთო საზღვრების დადგენისა და მათი ზღვაზე გავრცელების არაპირდაპირი მცდელობა.

4.4 XX საუკუნეში გაფორმებული ხელშეკრულებები

შემდგომი კვლევის საგანს წარმოადგენს, 1907 წლის 18 (31) აგვისტოს, ქ. სანქტ-პეტერბურგში დიდ ბრიტანეთსა და რუსეთს შორის გაფორმებული კონვენცია. 1904-1905 წლების რუსეთ-იაპონიის ომის შემდეგ, რუსეთის პოზიციების დასუსტების კონტექსტში რუსული დიპლომატია ცდილობდა დაერეგულირებინა ურთიერთობები დიდ ბრიტანეთთან. კონვენციის გაფორმების ერთ-ერთ მიზანს წარმოადგენდა პირველი მსოფლიო ომის წინ გერმანიის მზარდი აქტივობის შეზღუდვა. კონვენციის შესაბამისად, პირველი მსოფლიო ომის წინ, დიდი ბრიტანეთი და რუსეთის იმპერიები თანხმდებოდნენ აღმოსავლეთში თანამშრომლობის/ურთიერთობის წესებზე. კონვენცია შედგებოდა სამი ცალკეული შეთანხმებისგან

სპარსეთის, ავღანეთისა და ტიბეტის შესახებ. სამი შეთანხმება რატიფიკაციის მიზნით გაერთიანებული იყო ერთ ხელშეკრულებაში. პეტერბურგის კონვენცია წარმოადგენდა, ბრიტანეთის „ბრწყინვალე იზოლაციის“ პოლიტიკის დასასრულს და ქმნიდა თანამშრომლობის მყარ საფუძველს ევროპის მიმართულებით, რაც თავის მხრივ აძლიერებდა ანტანტას. ანტანტის შეშფოთების საგანს წარმოადგენდა გერმანიის აღმავლობა, თუმცა შეთანხმებებში არ იყო ნახსენები ევროპა, შეთანხმება ეხებოდა სპარსეთს, ავღანეთსა და ტიბეტს. არსებობდა რიგი მიზეზები, რის გამოც ბრიტანეთმა და რუსეთმა ფოკუსირება მოახდინეს ამ მიმართულებით, მათ მიზანს წარმოადგენდა ისტორიული დამაბულობის განმუხტვა. კოლონიური შეთანხმებების ჩვეული წესის შესაბამისად, მოლაპარაკებები მიმდინარეობდა დაინტერესებულ ქვეყნებთან კონსულტაციის გარეშე და ფაქტობრივად მათ პროტექტორატებად აქცევდა. აღნიშნულმა შეთანხმებამ საფუძველი ჩაუყარა ალიანსების სისტემის ჩამოყალიბების საბოლოო ნაწილს, რომელიც განიხილება პირველი მსოფლიო ომის დაწყების მთავარ ხელშემწყობ ფაქტორად (Finn 2017, 1).

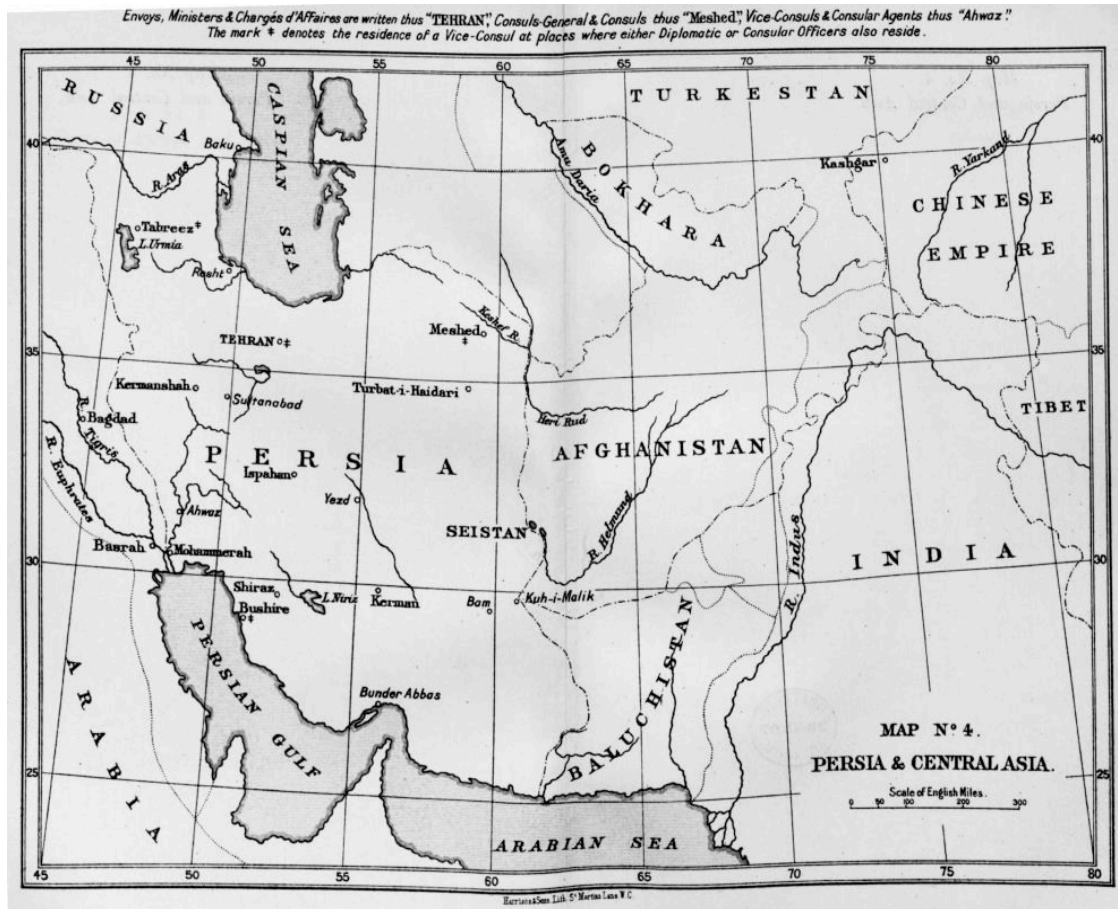
შეთანხმება შედგებოდა პრეამბულასა და 15 მუხლისგან. რუსეთის მხრიდან ხელს აწერდა რუსეთის საგარეო საქმეთა მინისტრი ა.პ. იზვოლსკი, ხოლო ბრიტანულ მხარეს წარმოადგენდა ბრიტანეთის ელჩი რუსეთში, არტურ ნიკოლსონი. შეთანხმების თანახმად, რუსეთი აღიარებდა ბრიტანეთის პროტექტორატს ავღანეთზე და უარს ამბობდა ავღანეთთან პირდაპირ ურთიერთობებზე. ორივე მხარე აღიარებდა ჩინეთის სუვერენიტეტს ტიბეტზე. საპარსეთი იყოფოდა სამ ნაწილად.

ავღანეთი ვაჭრობის კუთხით ნაკლებად მნიშვნელოვანი იყო რუსეთისთვის, თუმცა ეს იყო ის სფერო, რომელზეც ბრიტანეთსა და რუსეთს შორის ყველაზე დიდი უთანხმოება იყო. ბრიტანეთისთვის ავღანეთი წარმოადგენდა ინდოეთისკენ გასასვლელს. რუსეთი აცნობიერებდა ბრიტანეთის სენსიტიურობას ნებისმიერი ქვეყნის მიმართ, რომელიც ესაზღვრებოდა ინდოეთს. ბრიტანეთის მთავრობას აშინებდა, რომ ინდოეთი შეიძლება გამხდარიყო თავდასხმის ობიექტი, თუმცა სამხედრო ხარჯების უზომო გაზრდას არჩევდა დიპლამატიას. ავღანეთის

შესახებ შეთანხმება წარმოადგენდა რუსეთის დათმობას, რომლის თანახმად რუსეთი აღიარებდა ავღანეთს თავისი ინტერესების სფეროს მიღმა. მიუხედავად იმისა, რომ დიდ ბრიტანეთს მოუწია დათანხმებულიყო რუსეთის გავლენის სფეროს ქვეშ გაცილებით უფრო დიდი ტერიტორიის გადაცემაზე, მან მოახერხა, ავღანეთისა და ბელუჯისტანის მისადგომებზე უსაფრთხოების ზონის შექმნა. რაც შეეხება ტიბეტს, ორივე ქვეყანა აღიარებდა, რომ ტიბეტთან ურთიერთობას აწარმოებდნენ ჩინეთის მეშვეობით (Историко-документальном департамент МИД России 2022).

კვლევის ინტერესის საგანს წარმოადგენს 1907 წლის შეთანხმების, სპარსული ნაწილის შესწავლა და გაანალიზება.

სპარსეთი და ცენტრალური აზია, რუკა¹⁶ # 2



¹⁶ წყარო: Map of Central Asia, Foreign Office List, 1907; GOV.Uk
<https://history.blog.gov.uk/2017/08/31/anglo-russian-entente-1907/>

სპარსეთი, რუსეთისთვის წარმოადგენდა მნიშვნელოვან საექსპორტო ბაზარს. ორ ქვეყანას გააჩნდა ორ ათას კილომეტრზე მეტი საერთო საზღვარი. შეთანხმების თანახმად, დიდი ბრიტანეთის კონტროლის ქვეშ გადადიოდა სპარსეთის სამხრეთ-აღმოსავლეთი ნაწილი. რუსეთის კონტროლის ქვეშ გადადიოდა ქვეყნის მთელი ჩრდილოეთი და ნაწილობრივ ქვეყნის ცენტრალური ნაწილი, ხოლო მესამე ნეიტრალურ ნაწილში ორივე მხარე იღებდა თანაბარ სავაჭრო უფლებებს. შესაბამისად, რუსული გავლენის სფერო ვრცელდებოდა ჩრდილოეთ სპარსეთზე და სამხრეთით, მის საზღვარს წარმოადგენდა ხაზი/ზოლი ქასრე შირინი-ისპაჰანი-იეზდი-ზულფეგარი. ბრიტანული სფერო ვრცელდებოდა სამხრეთ სპარსეთზე ბანდერ აბასი-ქერმანი-ბირჯანდი-გეზიქი, ზოლის სამხრეთ აღმოსავლეთით, ხოლო ცენტრალური ნაწილი წარმოადგენდა ნეიტრალურ ზონას. ორივე სახელმწიფო თანხმდებოდა, რომ არ შეეცდებოდნენ კონცესიების მიღებას ერთმანეთის გავლენის სფეროში და არ ჩაერეოდნენ ეკონომიკურ და პოლიტიკურ ღონისძიებებში/საქმიანობაში, რომლებსაც ახორციელებდა ერთერთი მხარე თავისი გავლენის სფეროში.

შეთანხმების პირველი მუხლის თანახმად, დიდი ბრიტანეთი უარს აცხადებდა და იღებდა ვალდებულებას, რომ მხარს არ დაუჭერდა თავის და მესამე ქვეყნების მოქალაქეებს, პოლიტიკური და სავაჭრო კონცესიების მიღებაში, შემდეგ სფეროებში: რკინიგზა, ბანკი, ტელეგრაფი, გზები, სატრანსპორტო, სადაზღვევო და სხვა, იმ ზოლის მიღმა, რომელიც იწყება ქასრე-შირინიდან ისპაჰანის, იეზდის, ხაქის გავლით და მთავრდება სპარსეთის საზღვარზე რუსეთისა და ავღანეთის საზღვრების გადაკვეთაზე. აგრეთვე ხელს არ შეუშლიდა აღნიშნულ ოლქში არც პირდაპირი და არც ირიბი გზით, რუსეთის მთავრობის მიერ მხარდაჭერილ კონცესიებზე მოთხოვნებს. შესაბამისად, ზემოთ ჩამოთვლილი ადგილები მიეკუთვნება ოლქს, სადაც დიდი ბრიტანეთი არ შეეცდება კონცესიების მიღებას.

შეთანხმების მეორე მუხლის თანახმად, რუსეთი უარს აცხადებდა და აგრეთვე იღებდა ვალდებულებას, რომ მხარს არ დაუჭერდა თავის და მესამე ქვეყნების მოქალაქეებს პოლიტიკური და სავაჭრო კონცესიების

მიღებაში, შემდეგ სფეროებში: რკინიგზა, საბანკო, ტელეგრაფი, გზები, სატრანსპორტო, სადაზღვევო და სხვა იმ ზოლის მიღმა, რომელიც იწყება ავღანეთის საზღვრიდან გეზიქის, ბირჯანდის, ქერმანის გავლით და მთავრდება ბანდერ-აბასში და აგრეთვე ხელს არ შეუშლიდა აღნიშნულ ოლქში არც პირდაპირი და არც ირიბი გზით, ბრიტანეთის მთავრობის მიერ მხარდაჭერილ კონცესიებზე მოთხოვნებს. შესაბამისად, ზემოთ ჩამოთვლილი ადგილები მიეკუთვნება ოლქს, სადაც რუსეთი არ შეეცდება კონცესიების მიღებას.

მეოთხე მუხლის თანახმად, სპარსეთის საბაჟოს ყველა შემოსავალი, ფარსისტანისა და სპარსეთის ყურის საბაჟოების გარდა, რომლებიც უზრუნველყოფს შაჰის მთავრობის დავალიანებასა და პროცენტის დაფარვას, სპარსეთის ბანკის მიმართ აღნიშნული შეთანხმების ხელმოწერამდე განხორციელდება ანალოგიურად, როგორც წარსულში. აგრეთვე, ფარსისტანისა და სპარსეთის ყურის საბაჟოების ისევე, როგორც კასპიის ზღვაში, თევზჭერიდან მიღებული შემოსავლები, აგრეთვე ფოსტის და ტელეგრაფის შემოსავლები, წარსულის მსგავსად გამოიყენება სპარსეთის მთავრობის დავალიანების დასაფარად სპარსეთის ბანკის მიმართ, როგორც ხორციელდებოდა აღნიშნული შეთანხმების გაფორმებამდე. იმ შემთხვევაში თუ სპარსეთი არ შეასრულებდა (ვალის დაფარვასთან დაკავშირებულ) ვალდებულებებს რუსეთის ან დიდი ბრიტანეთის წინაშე, თითოეულ მხარეს ეძლეოდა თავისი გავლენის სფეროს ფარგლებში, სპარსეთის მთავრობის შემოსავლებზე ფინანსური კონტროლის დაწესების უფლება (Great Britain Parliamentary Papers 1908, 1).

კვლევის შემდეგ ეტაპს წარმოადგენს საბჭოთა კავშირსა და სპარსეთს/ირანს შორის გაფორმებული ხელშეკრულებების შესწავლა და მათი ანალიზი.

1921 წლის, 26 თებერვალს, რუსეთის სოციალისტურ ფედერაციულ საბჭოთა რესპუბლიკასა (რსფსრ) და სპარსეთს შორის, ქ. მოსკოვში გაფორმდა ორმხრივი შეთანხმება მეგობრობისა და თანამშრომლობის შესახებ. ხელშეკრულება თეირანში რატიფიცირებულ იქნა 1922 წლის 26 თებერვალს, ხოლო ერთა ლიგაში 1922 წლის 7 ივნისს დარეგისტრირდა.

რუსეთის (რსფსრ) მხრიდან ხელშეკრულებას ხელს აწერდა გ.ვ. ჩიჩერინი, საგარეო საქმეთა სახალხო კომისარი და ლ. მ. კარახანი, საგარეო საქმეთა სახალხო კომისრის მოადგილე. სპარსეთის მხრიდან ხელმომწერი ელჩი მოშავეროლ-მამალეკი (ალი ყოლი-ხან ანსარი) იყო. ხელშეკრულება ძალაში შევიდა ხელმოწერისთანავე და საფუძველი ჩაუყარა რუსეთსა და სპარსეთს შორის დიპლომატიური ურთიერთობების დამყარებას (Орлов, Георгиева & Георгиев 2012, 477-488).

რუსეთის საბჭოთა ფედერაციულ სოციალისტურ რესპუბლიკასა და სპარსეთს შორის, მეგობრობისა და თანამშრომლობის შესახებ 1921 წლის 26 თებერვლის ხელშეკრულების შედეგად, გაუქმდა მანამდე არსებული ორმხრივი შეთანხმებები და დაიწყო სამართლებრივი ურთიერთობების ახალი ეტაპი. საბჭოთა კავშირსა და ირანს შორის გაფორმებული ორმხრივი შეთანხმებებიდან, 1921 წლის ხელშეკრულება იყო პირველი შეთანხმება, რომელიც ეხებოდა კასპიის ზღვის გამოყენების საკითხს. აღნიშნული ხელშეკრულება წარმოადგენდა ორმხრივი ურთიერთობების საფუძველს და კასპიის რეგიონისთვის იყო სამართლის ძირითადი წყარო (Janusz-Pawletta 2015, 15).

ხელშეკრულების მეათე მუხლის თანახმად, რუსეთი (რსფსრ) უარს აცხადებდა მეფის რუსეთის მიმართ არსებულ სპარსეთის ვალებზე და უსასყიდლოდ გადასცემდა რუსეთის მიერ აშენებულ ინფრასტრუქტურას, მათ შორის: გზებსა და რკინიგზებს, ნავმისადგომებსა და საწყობებს, ტელეგრაფსა და სატელეფონო ხაზებს, აგრეთვე კასპიის ზღვის სანაპიროზე მდებარე პორტ ენზელის. ხელშეკრულების მიხედვით მხარეებმა აღიარეს არსებული საზღვრები და მხარი დაუჭირეს ერთმანეთის შიდა საქმეებში ჩარევის დაუშვებლობას. შესაბამისად, ხელშეკრულების მესამე მუხლის თანახმად, მხარეები აღიარებდნენ საზღვრებს იმ სახით, როგორც შეთანხმებული იყო 1881 წლის საზღვრის დამდგენი კომისიის მიერ. რუსეთის (რსფსრ) მთავრობას არ სურდა, ესარგებლა მეფის რუსეთის პოლიტიკის შედეგად მიღებული მონაპოვართი და უარს აცხადებდა აშურ ადას და სხვა კუნძულებით სარგებლობაზე, რომლებიც განლაგებულია სპარსეთის ასთრაბადის პროვინციის სანაპიროსთან, აგრეთვე სპარსეთს

უბრუნებოდა ფირუზე მიმდებარე მიწებით, რომელიც სპარსეთმა რუსეთის სასარგებლოდ 1893 წლის 28 მისის შეთანხმებით დათმო. სპარსეთის მთავრობა, თავის მხრივ, თანხმდებოდა ქალაქ სერახსის მიმდებარე ტერიტორიით რუსეთის მფლობელობაში დარჩენაზე. ორივე მხარე ისარგებლებდა თანაბარი უფლებებით მდინარე ათრექსა და სხვა სასაზღვრო მდინარეებსა და წყლებზე. სასაზღვო წყლების გამოყენებისა და ყველა სასაზღვრო და ტერიტორიული სადავო საკითხის საბოლოო დარეგულირებისთვის, ორივე ქვეყნის წარმომადგენლებისგან უნდა შექმნილიყო კომისია. მეექვსე მუხლის თანახმად, რუსეთს სპარსეთში ჯარის შეყვანის უფლება ეძლეოდა იმ შემთხვევაში, თუ მასზე იქნებოდა თავდასხმა მესამე ქვეყნების მხრიდან ან სპარსეთის ტერიტორია გამოყენებული იქნებოდა, როგორც პლაცდარმი რუსეთზე თავდასასხმელად. საფრთხის დასრულებასთან ერთად, რუსეთი იღებდა სპარსეთიდან დაუყოვნებლივ ჯარების გაყვანის ვალდებულებას. სწორედ, შეთანხმების აღნიშნული მუხლი გახდა 1941 წელს ჩრდილოეთ ირანში, საბჭოთა ჯარების შეყვანის საფუძველი. მეშვიდე მუხლის თანახმად, ორივე მხარე თანხმდებოდა, რომ თუ სპარსეთის ხომალდების ეკიპაჟის შემადგენლობებში იქნებოდნენ მესამე ქვეყნების წარმომადგენლები, რომლებიც გამოიყენებდნენ თავიანთ მდგომარეობას რსფსრს მიმართ არამეგობრული მიზნებისთვის, რსფსრ-ის მთავრობა იტოვებდა უფლებას, რომ მოეთხოვა სპარსეთის მთავრობისგან აღნიშნული პირების არდაშვება. აღნიშნული პირობები შესაძლოა გამოყენებული ყოფილიყო კასპიის ზღვის მიმართაც.

ხელშეკრულების პირველ მუხლში ჩამოყალიბებული პრინციპების თანახმად, 1828 წლის 10 თებერვალს, რუსეთსა და სპარსეთს შორის გაფორმებული თურქმენჩაის სამშვიდობო ტრაქტატი ძალადაკარგულად ითვლება, რომლის მერვე მუხლის შესაბამისად, სპარსეთს ეკრძალებოდა კასპიის ზღვაზე სამხედრო ფლოტის ფლობის უფლება. შესაბამისად, ორივე მხარე თანხმდებოდა, რომ აღნიშნული ხელშეკრულების ხელმოწერისთანავე ორივე სახელმწიფოს ექნებოდა კასპიის ზღვაში თავიანთი დროშის ქვეშ თავისუფალი ნაოსნობის თანაბარი უფლება.

მეთოთხმეტე მუხლის თანახმად, კასპიის ზღვის სამხრეთ სანაპიროზე, რუსეთისთვის თევზჭერის მნიშვნელობიდან გამომდინარე, სპარსეთის მთავრობა თანახმა იყო გაეფორმებინა შეთანხმება რსფსრ-ის შესაბამის სურსათის ორგანოსთან, აღნიშნული თევზჭერის ადგილებში ექსპლუატაციასთან დაკავშირებით განსაკუთრებულ პირობებზე. სპარსეთი თავის მხრივ იღებდა ვალდებულებას, რომ რუსეთს მისცემდა კასპიის ზღვის სამხრეთ ნაწილში თევზჭერის უფლებას და არ გადასცემდა რომელიმე მესამე სახელმწიფოს ან მათ მოქალაქეებს რუსეთის (რსფსრ) მთავრობის მიერ დაბრუნებულ კონცესიებს. მხარეები შეთანხმდნენ უმოკლეს დროში სავაჭრო ურთიერთობების აღდგენაზე, თავიანთი ტერიტორიების გავლით საქონლის ტრანზიტზე და ტელეგრაფისა და საფოსტო ხაზების აღდგენაზე (Орлов, Георгиева & Георгиев 2012, 477-488).

ნავიგაციის თანაბარი უფლებების აღდგენის გარდა, ხელშეკრულება კონკრეტულად არ განიხილავდა კასპიის ზღვის სამართლებრივი რეჟიმის საკითხს. ბუნებრივი რესურსები ნახსენები იყო მხოლოდ თევზჭერის შეთანხმებების განახლებასთან დაკავშირებით. (Janusz-Pawletta 2015, 15-16)

შემდეგი ხელშეკრულება არის 1927 წლის პირველ ოქტომბერს, საბჭოთა კავშირსა და სპარსეთს შორის გაფორმებული ხელშეკრულება გარანტიებსა და ნეიტრალიტეტის შესახებ. 1927 წლის პირველ ოქტომბერს, საბჭოთა კავშირსა და სპარსეთს შორის დაიდო ხელშეკრულება გარანტიებსა და ნეიტრალიტეტის შესახებ. ხელშეკრულებას ხელი მოეწერა მოსკოვში. რუსეთის მხრიდან ხელს აწერდა საბჭოთა კავშირის საგარეო საქმეთა სახალხო კომისარი გ.ვ. ჩიჩერინი და საგარე საქმეთა სახალხო კომისარის მოადგილე ლ.მ. კარახანი, ხოლო სპარსულ მხარეს წარმოადგენდა სპარსეთის საგარეო საქმეთა მინისტრი ალი ყოლი ხან ანსარი. ხელშეკრულება დაიდო სამი წლის ვადით და ავტომატურად გაგრძელების შესაძლებლობით, ყოველ ჯერზე ერთი წლით, სანამ რომელიმე მხარე არ გადაწყვეტდა შეწყვეტას. ხელშეკრულება ძალაში შევიდა 1927 წლის 2 ნოემბერს.

ხელშეკრულების პირველ მუხლში მხარეები ადასტურებდნენ, რომ ქვეყნებს შორის ურთიერთობების საფუძველს წარმოადგენდა 1921 წელს

გაფორმებული ხელშეკრულება. იღებდნენ ვალდებულებას, რომ თავს შეიკავებდნენ ნებისმიერი აგრესიული ქმედებისგან, რომელიც მიმართული იქნებოდა ერთმანეთის საწინამდდეოდ და ერთმანეთის ტერიტორიაზე ჯარებს არ შეიყვანდნენ (1921 წლის შეთანხმების მეექვსე მუხლში მითითებული შემთხვევების გარდა). იმ შემთხვევაში თუ რომელიმე მხარე ჩაერთვებოდა კონფლიქტში მესამე ქვეყანასთან ან ქვეყნებთან, ორივე ხელმომწერი მხარე იღებდა ნეიტრალიტეტის დაცვის ვალდებულებას. მესამე მუხლის თანახმად, საბჭოთა კავშირი და სპარსეთი იღებდნენ ვალდებულებებს, რომ არც ფორმალურად და არც ფაქტიურად არ მიიღებდნენ მონაწილეობას ხმელეთსა და ზღვაში ერთმანეთის უსაფრთხოების, ტერიტორიული მთლიანობის, დამოუკიდებლობისა და სუვერენიტეტის წინამდდე მიმართულ პოლიტიკურ კავშირებსა და შეთანხმებებში. მხარეები აგრეთვე შეთანხმდნენ, რომ მესამე ქვეყნების მიერ ერთ-ერთი მხარის მიმართ განხორციელებულ ეკონომიკურ ბოიკოტსა თუ ბლოკადაში არ მიიღებდნენ მონაწილეობას.

1921 წლის 26 თებერვალს გაფორმებული ხელშეკრულების მეთოთხმეტე მუხლის შესაბამისად, სპარსეთის მთავრობა აღიარებდა რუსეთისთვის (რსფსრ) კასპიის ზღვაში თევზჭერის მნიშვნელობას და პირდებოდა ახალი ხელშეკრულების დადებას. აღებული ვალდებულების შესაბამისად, 1927 წლის 1 ოქტომბერს, აგრეთვე ხელი მოეწერა ხელშეკრულებას კასპიის ზღვის სამხრეთ სანაპიროს თევზის რესურსების გამოყენების/ექსპლოატაციის შესახებ. ხელშეკრულების გაფორმების დროს საბჭოთა მხარეს წარმოადგენდა საგარეო საქმეთა სახალხო კომისრის მოადგილე ლ.მ. კარახანი, ხოლო სპარსულ მხარეს საგარეო საქმეთა მინისტრი ალი ყოლი ხან ანსარი. შეთანხმების პირველი მუხლის თანახმად, შეიქმნა ერთობლივი საბჭოთა-სპარსული თევზჭერის კომპანია, რომელსაც მიეცა კასპიის ზღვის სპარსულ ნაწილში ბიორესურსების დამუშავების კონცესია. კომპანიაში საბჭოთა კავშირისა და სპარსეთის წილი განაწილდა თანაბრად. თითო ქვეყანას ერგო 50%. კონცესიის მოქმედების საზღვრები დეტალურად განისაზღვრა შეთანხმების მეორე მუხლში. მეოთხე მუხლის თანახმად, კონცესია გაიცა 25 წლის ვადით. 25 წლიან ვადის ამოწურვის შემდეგ, სპარსეთის მთავრობის ვალდებულება, რომელიც აღებული იყო

1921 წლის 26 თებერვლის ხელშეკრულების შესაბამისად, ამოწურულად ითვლებოდა. იმ შემთხვევაში თუ სპარსეთის მხარე არ ისურვებდა, კომპანიისთვის კონცესიის გაგრძელებას, მაშინ კომპანია ჩაითვლებოდა დაშლილად, ხოლო კომპანიის კუთვნილი ქონება იყოფოდა თანაბრად მხარეებს შორის, მიწის ნაკვეთების გარდა, რომელიც სპარსეთის მთავრობამ უსასყიდლოდ გადასცა კომპანიას. აღნიშნული შეთანხმების მეჩვიდმეტე მუხლის შესაბამისად, აღნიშნული მიწის ნაკვეთები დაუბრუნდებოდა სპარსეთის მთავრობას. კონცესიის არგანახლების შემთხვევაში, სპარსეთის მთავრობა იღებდა ვალდებულებას, შემდგომი 25 წლის განმავლობაში არ გაეცა კონცესიები მესამე ქვეყნებზე ან მათ მოქალაქეებზე აღნიშნული თევზის სარეწების დამუშავებაზე. აგრეთვე იღებდა ვალდებულებას, რომ ექსპლოატაციას გაუწევდა თვითონ სპარსეთის სახელმწიფოს/მთავრობის შესაბამისი ორგანოების მეშვეობით და სპარსეთის მოქალაქეების გარდა, არ მოიწვევდა სხვა სპეციალისტებს. კონცესიის მოქმედების ვადის გასვლის შემდეგ, ირანმა აღარ ისურვა მისი გაგრძელება და შეთანხმებამ დაკარგა იურიდიული ძალა.

XX საუკუნის 30-იანი წლების განმავლობაში, კასპიის ზღვაში თევზჭერისა და ნავიგაციის ზრდამ გაააქტიურა ორმხრივი მოლაპარაკებები არსებული სამართლებრივი ჩარჩოს დახვეწასთან დაკავშირებით.

1931 წლის 27 ოქტომბერს, ქ. თეირანში საბჭოთა კავშირსა და სპარსეთს შორის გაფორმდა კონვენცია დასახლების, ვაჭრობისა და ნავიგაციის შესახებ. 1932 წლის 22 მარტს, მოსკოვში მხარეებმა სარატიფიკაციო სიგელები გაცვალეს (Электронная библиотека исторических документов 1931).

კონვენციის მეთექვსმეტე მუხლში, 1921 წლის 26 თებერვალს გაფორმებული ხელშეკრულების პრინციპების თანახმად, მხარეები თანხმდებიან, რომ კასპიის ზღვაში შეიძლება იმყოფებოდნენ მხოლოდ საბჭოთა კავშირის და/ან სპარსეთის მფლობელობაში მყოფი გემები. გემების ეკიპაჟის წევრები აგრეთვე უნდა იყვნენ აღნიშნული სახელმწიფოების მოქალაქეები. მეჩვიდმეტე მუხლის მეოთხე პუნქტის შესაბამისად, მხარეები ინარჩუნებენ თევზჭერის უფლებას თავიანთი ნაპირებიდან ათი (10)

საზღვაო მილის ფარგლებში.

1935 წლის 27 აგვისტოს, ირანსა და საბჭოთა კავშირს შორის გაფორმდა დასახლების, ვაჭრობისა და ნავიგაციის შესახებ ხელშეკრულება, რომელმაც ჩაანაცვლა 1931 წლის 27 ოქტომბერს გაფორმებული, იმავე დასახლების კონვენცია. ხელშეკრულება ძალაში შევიდა 1935 წლის 22 ივნისს მხარეების მიერ რატიფიკაციის შემდეგ.

მეთოთხმეტე მუხლის თანახმად, 1921 წლის 26 თებერვალს რსფსრ-სა და სპარსეთს შორის გაფორმებული ხელშეკრულების პრინციპების შესაბამისად, მხარეები თანხმდებიან, რომ კასპიის ზღვაში დაიშვებიან მხოლოდ საბჭოთა და ირანული გემები. შესაბამისად, ეკიპაჟის წევრებიც უნდა იყვნენ მხოლოდ ზემოთ ხსენებული ქვეყნების მოქალაქეები. მეთხუთმეტე მუხლის, პირველი პუნქტის თანახმად, ხელშეკრულების მონაწილე ქვეყნების დროშის ქვეშ მცურავი გემები ერთმანეთის პორტებში შესვლისას, ყოფნის და გასვლის პერიოდში ისარგებლებენ იმავე უფლებებით, რითიც სარგებლობენ ადგილსამყოფელი ქვეყნის გემები. კონვენციის თანახმად, ადრე მიღებული დადგენილების მიუხედავად, მხარეები თავისი დროშის ქვეშ თავიანთი სანაპიროს მიმდებარე წყლებში, რომელიც განსაზღვრულია 10 საზღვაო მილის ფარგლებში, ინარჩუნებენ თევზჭერის უფლებას.

1940 წელს საბჭოთა კავშირსა და ირანს შორის გაფორმებულმა ხელშეკრულებამ ვაჭრობასა და ნავიგაციის შესახებ, ჩაანაცვლა 1935 წლის ხელშეკრულება. 1940 წლის ხელშეკრულება თავდაპირველად დადებულ იყო 3 წლის ვადით, ვინაიდან არცერთმა მხარემ არ შეწყვიტა ხელშეკრულება, იგი ძალაში შევიდა განუსაზღვრელი ვადით (Janusz-Pawletta 2015, 16).

საბჭოთა კავშირსა და ირანს შორის 1940 წლის 25 მარტს გაფორმებული ხელშეკრულება გულისხმობდა ორივე სახლმწიფოსთვის ვაჭრობის, ნავიგაციის, გადაზიდვების - სახმელეთო, საზღვაო და საჰაერო გზებით და საქონლის თავისუფალი ტრანზიტის ხელსაყრელი რეჟიმის ჩამოყალიბებას. მეცამეტე მუხლის თანახმად, 1940 წლის ხელშეკრულებაში, 1935 წლის

ხელშეკრულების მსგავსად და 1921 წლის 26 თებერვლის ხელშეკრულების პრინციპების თანახმად, სახელმწიფოები ინარჩუნებდნენ სამხედრო და სავაჭრო მიზნებით ნავიგაციისა და თევზჭერის უფლებას გემებისთვის, რომლებიც ცურავდნენ მათი დროშების ქვეშ, ხოლო სხვა სახელმწიფოების გემებს ეზღუდებოდათ კასპიის ზღვაზე ნაოსნობის უფლება. მეორე მუხლის თანახმად, უნდა ყოფილიყო თანაბარი მოპყრობა ყველა გემის მიმართ, რომლებიც შედიოდნენ, რჩებოდნენ და ტოვებდნენ ნავსადგურს, ასევე გარანტირებული უნდა ყოფილიყო მომსახურების თანაბარი საფასური გემებისთვის, რომლებიც ცურავდნენ ორივე ქვეყნის დროშის ქვეშ. ადრე გაფორმებული დებულებების მიუხედავად, ხელშეკრულება ითვალისწინებდა თევზჭერის თავისუფლებას ორივე სახელმწიფოსთვის მთელ კასპიის ზღვაში, გარდა 10 მილიანი ზონისა, მათი სანაპიროების გასწვრივ, სადაც თითოეულ სახელმწიფოს ჰქონდა თევზჭერის ექსკლუზიური უფლება.

სხვა საქმიანობა, როგორცაა საზღვაო სამეცნიერო კვლევა, 1940 წლის ხელშეკრულებაში ნახსენები არ იყო. მოსაზღვრე ქვეყნებმა არ გადაჭრეს კასპიის ზღვაში სასაზღვრო ხაზების საკითხი, შესაბამისად, არ იქნა გადაწყვეტილი ეროვნული სუვერენიტეტის ქვეშ მყოფი ტერიტორიებისა და ბუნებრივი რესურსების გამოყენების საკითხები (Janusz-Pawletta 2015, 16).

ხელშეკრულებების საერთო პრინციპს წარმოადგენდა, ზღვისპირა სახელმწიფოების უფლებების ექსკლუზიურობა კასპიის ზღვის გამოყენებასთან დაკავშირებით, მისი ბუნებრივი რესურსების ჩათვლით, რაც ემყარებოდა სამართლებრივ ვარაუდს, რომ კასპიის ზღვა არის "საბჭოთა კავშირისა და ირანის ზღვა" ექსკლუზიური უფლებებით ნაოსნობისა და თევზჭერის, აგრეთვე სხვა გამოყენებისათვის. კასპიის რეგიონის არაზღვისპირა სახელმწიფოებს უარი ეთქვათ კასპიის ზღვის გამოყენების უფლებაზე, რაც არაერთხელ იყო გამოხატული საბჭოთა კავშირისა და სპარსეთს/ირანს შორის ოფიციალურ მიმოწერაში.

4.5 საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ კასპიის ზღვის სამართლებრივ სტატუსთან დაკავშირებით გაფორმებული ხელშეკრულებები

კვლევის შემდეგ ეტაპს წარმოადგენს, საბჭოთა კავშირის დაშლის, კერძოდ 1991 წლის შემდეგ კასპიის ზღვის სამართლებრივი სტატუსის ირგვლივ მიმდინარე პროცესებისა და ახლად შექმნილი სამართლებრივი ბაზის შესწავლა.

საბჭოთა კავშირსა და ირანს შორის ორმხრივი ხელშეკრულებების გაფორმებით, სანაპირო სახელმწიფოების უფლებებისა და მოვალეობების საფუძველი ჩამოყალიბდა. აღსანიშნავია, რომ ხელშეკრულებები არ იყო სრულყოფილი და მხოლოდ არეგულირებდა კასპიის ზღვაში ნაოსნობისა და თევზჭერის სამართლებრივ საკითხებს.

საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ, კასპიის ზღვის სამართლებრივ სტატუსთან დაკავშირებით გაურკვევლობამ გამოიწვია სანაპირო სახელმწიფოების გრძელვადიანი სამართლებრივი დავა. არსებული შეთანხმებები არ არეგულირებდა წიაღისეულის მოპოვების, გარემოს დაცვისა და სამხედრო საქმიანობის საკითხებს, თუმცა ემყარებოდნენ „საერთო წყლის“ პრინციპს, უზრუნველყოფდნენ თავისუფალ ნაოსნობასა და თევზჭრას კასპიისპირა ქვეყნებისათვის (უკანასკნელ შემთხვევაში 10 მილიანი სათევზაო ზონის გამოკლებით), ამასთანავე იკრძალებოდა არაკასპიისპირა ქვეყნების დროშის ქვეშ ნაოსნობა (ლაცაბიძე 2020, 2).

1991 წლის ალმაათის დეკლარაციის თანახმად, ხელმომწერი სახელმწიფოები, მათ შორის კასპიის ზღვისპირა ქვეყნებიც, ვალდებულებას იღებდნენ საბჭოთა კავშირის მიერ გაფორმებული ყველა ხელშეკრულებისა თუ შეთანხმების აღიარებაზე (The Alma-Ata Declaration 1991). თუმცა ახლად შექმნილი ქვეყნების ინტერესებში არ შედიოდა კასპიის ზღვის სამართლებრივი რეჟიმის შენარჩუნება, რომელიც ეფუძნებოდა საბჭოთა კავშირის დაშლამდე, საბჭოთა კავშირსა და ირანს შორის მიღწეულ შეთანხმებებს. კასპიის ზღვისპირა ქვეყნების მცდელობებს, კასპიის ზღვის ფსკერის გამიჯვნასთან დაკავშირებით, არ მოყვა სადავო საკითხების

გადაჭრა. შესაბამისად მხარეებმა დაიწყეს ორმხრივ და სამმხრივ ფორმატებში ხელშეკრულებების გაფორმება. შეთანხმებები გულისხმობდა კასპიის ზღვის ფსკერის სექტორებად გაყოფას, ბუნებრივი რესურსების მოპოვების მიზნით. აღნიშნული შეთანხმებები შეიძლება ჩაითვალოს ჩრდილოეთ კასპიის ზღვის ქვეყნების წარმატებად. 1998 წელს ხელი მოეწერა შეთანხმებას რუსეთსა და ყაზახეთს შორის, რომელიც გულისხმობდა ზღვის ფსკერის გამიჯვნას კასპიის ზღვის ჩრდილოეთ ნაწილში წიაღისეულით სარგებლობის სუვერენული უფლებების დაცვის მიზნით შუა/მედიანური ხაზის პრინციპზე დაყრდნობით. 2001 წელს ანალოგიური ხელშეკრულება გაფორმდა რუსეთსა და აზერბაიჯანს შორის. 2003 წელს დაიდო სამმხრივი შეთანხმება რუსეთს, ყაზახეთსა და აზერბაიჯანს შორის, რომელიც ადგენდა კასპიის ზღვის ფსკერის მიმდებარე მონაკვეთების ხაზების შეერთების წერტილს. 2014 წელს, კასპიის ზღვის ფსკერის გამიჯვნასთან დაკავშირებით, ხელი მოეწერა ხელშეკრულებას ყაზახეთსა და თურქმენეთს შორის. აღნიშნული ხელშეკრულებების ყველაზე დიდ მიღწევად შეიძლება ჩაითვალოს მნიშვნელოვან პრინციპზე შეთანხმება, რომ წყალი საერთოა, ხოლო ფსკერი იყოფა (ЗАБЬЯЛОВА 2017, 43). წინ გადადგმულ ნაბიჯად აგრეთვე უნდა ჩაითვალოს 2003 წელს ხელმოწერილი ჩარჩო კონვენცია, კასპიის ზღვის გარემოს დაცვის შესახებ, შემდგომში თეირანის კონვენციად წოდებული. კიდევ ერთ მაგალითის წარმოადგენს კასპიის ზღვაში უსაფრთხოების სფეროში თანამშრომლობის შესახებ შეთანხმების ხელმოწერა, შემდგომში 2010 წლის კასპიის უსაფრთხოების ხელშეკრულებად წოდებული. ხელშეკრულება სხვა საკითხებთან ერთად გულისხმობს ტერორიზმის, ნარკოტიკებით ვაჭრობის, მეკობრეობის, არალეგალური მიგრაციისა და ბიოლოგიური რესურსების უკანონო გამოყენების (ბრაკონიერობა) წინააღმდეგ ბრძოლას (Janusz-Pawletta 2015, 2).

სამართლებრივ ურთიერთობებში კიდევ ერთ მნიშვნელოვან მიღწევად უნდა ჩაითვალოს ქალაქ აქტაუში (ყაზახეთი) გამართულ კასპიის ზღვის ქვეყნების სამიტზე, 2018 წლის 12 ოქტომბერს ხუთი ქვეყნის (აზერბაიჯანი, თურქმენეთი, ყაზახეთი, ირანი, რუსეთი) მიერ მიღწეული შეთანხმება, რომლის შედეგად ხელი მოეწერა კონვენციას კასპიის ზღვის

სამართლებრივ სტატუსთან დაკავშირებით.

კონვენციის თანახმად, კასპიის ზღვის ზედაპირი მხარეთა სარგებლობაში რჩება. ფსკერი და ნიადაგი მეზობელ სახელმწიფოებს შორის იყოფა, მათ შორის მიღწეული შეთანხმების შესაბამისად და საერთაშორისო სამართლის გათვალისწინებით. ზღვა დაყოფილია სექტორებად: შიდა წყლები; ტერიტორიული წყლები (სიგანე 15 საზღვაო მილი, რომლის ფარგლებშიც ვრცელდება სახელმწიფო სუვერენიტეტი); თევზჭერის ზონები (სიგანე 10 მილი. აღნიშნულ ფარგლებში სახელმწიფოებს გააჩნიათ რეწვის განსაკუთრებული უფლება); საერთო საზღვაო სივრცე. მხარეებს შეუძლიათ წყალქვეშა კაბელებისა და მაგისტრალური მილსადენების აშენება ზღვის ფსკერზე, თუ პროექტები საერთაშორისო ხელშეკრულებების თანახმად შეესაბამება ეკოლოგიურ მოთხოვნებსა და სტანდარტებს, რომლის მონაწილეებიც თვითონ არიან, ჩარჩო ხელშეკრულების ჩათვლით, რომელიც ეხება კასპიის ზღვის საზღვაო გარემოს დაცვასა და მასთან არსებულ შესაბამის ოქმებს. წყალქვეშა კაბელებისა და მილსადენების გზების დადგენა ხდება იმ მხარესთან ერთად, რომლის ფსკერის სექტორზეც უნდა გავიდეს წყალქვეშა კაბელი ან მილსადენი. კონვენციის შესაბამისად, კასპიის ზღვის აუზში არარეგიონალური სამხედრო ძალების არსებობა დაუშვებელია. უსაფრთხოებაზე პასუხისმგებლობას კასპიისპირა ხუთივე სახელმწიფო იღებს. მიღწეული შეთანხმების თანახმად ნაოსნობა, თევზჭერა, სამეცნიერო კვლევა და მილსადენების მშენებლობა, მხარეთა მიერ შეთანხმებული წესების მიხედვით უნდა განხორციელდეს. მასშტაბური პროექტების განხორციელებისას გათვალისწინებული უნდა იყოს ეკოლოგიური ფაქტორი, ხოლო ეკოსისტემის ზარალზე პასუხისმგებლობას იღებს ყველა ქვეყანა. კონვენცია განსაზღვრავს კასპიის ზღვას, როგორც წყალსაცავს, რომელიც გარშემორტყმულია ხმელეთით. კასპიის ზღვა არ ითვლება არც ზღვად და არც ტბად. კონვენცია ექვემდებარება რატიფიკაციას. სარატიფიკაციო რწმუნებები შესანახად ბარდება ყაზახეთს, რომელიც ასრულებს კონვენციის დეპოზიტარის ფუნქციას. კონვენცია ძალაში შედის დეპოზიტარის მიერ მეხუთე სარატიფიკაციო რწმუნების მიღების შემდეგ (Convention on the Legal Status of the Caspian Sea 2018).

დოკუმენტი განსაზღვრავს მშვიდობიანი თანაარსებობისა და ზღვისპირა ქვეყნების თანამშრომლობის პრინციპებს. მიღწეული პროგრესის მიუხედავად, რომელიც აისახა 2018 წლის აქტაუს კონვენციის გაფორმებით, ჯერ კიდევ არსებობს უთანხმოება მხარეებს შორის. კონვენცია არ ადგენს ზუსტ საზღვრებს, მაგრამ განსაზღვრავს მათი დადგენის წესს. კონვენციას უნდა განესაზღვრა საზღვაო საზღვრები, რაც ყველაზე სადავო საკითხს წარმოადგენს. ეს არის ეგრეთ წოდებული 15 მილიანი საზღვაო ზონა (რომელიც ითვლება ნაპირიდან), რომლის გარე საზღვარი ჩაითვლება სახელმწიფო საზღვრად (Каражанов 2019, 1-5).

4.6 სამიტები

კასპიისპირა ქვეყნების სამიტების გამართვას საფუძველი ჩაეყარა თურქმენეთში. 2002 წლის აპრილში, ქ. აშხაბადში გაიმართა კასპიისპირა ქვეყნების პირველი სამიტი, სადაც განიხილებოდა დოკუმენტი, რომელშიც ასახული იყო კასპიისპირა ქვეყნების პოლიტიკური შეთანხმებები - კასპიის ზღვის სამართლებრივი სტატუსის ძირითადი მიმართულებებით, როგორიცაა უსაფრთხოება ზღვაზე და სხვა. შესაბამისად, 2007 წლის ოქტომბერში, ქ. თეირანში კასპიისპირა ქვეყნების მეთაურების მეორე შეხვედრაზე ხელმოწერილი იქნა აზერბაიჯანის რესპუბლიკის, ირანის ისლამური რესპუბლიკის, ყაზახეთის რესპუბლიკის, რუსეთის ფედერაციისა და თურქმენეთის რესპუბლიკის დეკლარაცია.

ქვეყნების მეთაურებმა კასპიის მესამე სამიტზე, ხელი მოაწერეს შეთანხმებას კასპიის ზღვაზე უსაფრთხოების სფეროში თანამშრომლობასთან დაკავშირებით და შეიმუშავეს ერთობლივი განცხადება სამიტის შედეგებთან დაკავშირებით.

კასპიისპირა ქვეყნების მეოთხე სამიტზე, რომელიც შედგა 2014 წლის სექტემბერში, ქ. ასტრახანში (რუსეთი), ხელმოწერილ იქნა განცხადება/დოკუმენტი, სადაც შეთანხმებული იყო კასპიის ზღვაზე მოქმედებების ძირითადი პრინციპები. სამიტზე აგრეთვე ხელმოწერილი იყო შეთანხმება კასპიის ზღვაზე ჰიდრომეტეოროლოგიის სფეროში

თანამშრომლობის შესახებ და მთავრობათაშორისი შეთანხმებები. სამიტის დასასრულს კომიუნიკე მიიღეს.

2018 წლის 12 აგვისტოს, ქ. აქტაუში გამართულ მეხუთე სამიტზე ხელი მოეწერა კასპიის ზღვის სამართლებრივი სტატუსის განმსაზღვრელ კონვენციას. აღნიშნული შეთანხმება შეიძლება აღქმული იყოს, როგორც ისტორიული მოვლენა. სამიტზე აგრეთვე ხელი მოეწერა ტრანსპორტის, სავაჭრო-ეკონომიკური თანამშრომლობის, ინციდენტების თავიდან არიდების შეთანხმებებს და კასპიის ზღვაზე უსაფრთხოების სფეროში შეთანხმებასთან დაკავშირებულ პროტოკოლებს (Ministry of Foreign Affairs of Turkmenistan 2019).

2022 წლის 29 ივნისს ქ. აშხაბადში გაიმართა კასპიის მეექვსე სამიტი. სამიტს ესწრებოდნენ აზერბაიჯანის რესპუბლიკის, ირანის ისლამური რესპუბლიკის, ყაზახეთის რესპუბლიკის, რუსეთის ფედერაციის და თურქმენეთის რესპუბლიკის პრეზიდენტები. ეს შეხვედრა განსხვავდებოდა წინა, 2014 წლის მეოთხე ან 2018 წლის მეხუთე სამიტებისგან, რომლებზეც ხელი მოეწერა მრავალ დოკუმენტს, მათ შორის კასპიის ზღვის სამართლებრივი სტატუსის განმსაზღვრელ კონვენციას. კასპიის მეექვსე სამიტის მთავარ მიზანს წარმოადგენდა მიდგომების სინქრონიზაცია, არსებული საერთაშორისო სიტუაციისა და მსოფლიოში არსებული გეოპოლიტიკური პროცესების გათვალისწინებით (Kondratiev 2022). მოლაპარაკებების შემდეგ ყველა მონაწილემ ხელი მოაწერა სამიტის საბოლოო კომიუნიკეს და დაადასტურა ყველა მანამდე შეთანხმებული პრინციპი (Communiqué of the Sixth Caspian Summit 2022).

კომიუნიკეში ხაზგასმული იყო ერთ-ერთი მთავარი პრინციპი, კასპიის ზღვაში არაკაპსიისპირა ქვეყნების შეიარაღებული ძალების არყოფნის შესახებ, რომელიც უპირველეს ყოვლისა აკმაყოფილებს რუსეთისა და ირანის გეოპოლიტიკურ ინტერესებს. ეს პუნქტი უკვე დაფიქსირებულიყო კასპიის ზღვის სამართლებრივი სტატუსის შესახებ კონვენციაში. თუმცა კონვენცია ჯერ არ არის რატიფიცირებული ირანის ისლამური რესპუბლიკის მიერ და არ გააჩნია იურიდიული ძალა (Pietkiewicz 2021).

ქ. აშხაბადში საბოლოო კომუნიკეს ხელმოწერით მხარეებმა დაადასტურეს, რომ ირანის მიერ კასპიის ზღვის სამართლებრივი სტატუსის შესახებ კონვენციის რატიფიცირებამდე დაიცავენ კონვენციაში დაფიქსირებულ მხარეთა საქმიანობის პრინციპებს. ეს შეიძლება ჩაითვალოს მეექვსე სამიტის მთავარ შედეგად. მეტწილად ის, რაზეც აშხაბადში შეთანხმდნენ, უკვე ცნობილი იყო, თუმცა ერთ-ერთ საყურადღებო გადაწყვეტილებას წარმოადგენს კასპიის მორიგი სამიტის ირანში ჩატარების შესახებ (Cofey 2022).

5. რესურსები და ტრანსპორტირების გზები

5.1 რესურსები

კასპიის ზღვის რეგიონი ნავთობის მოპოვების ერთ-ერთი უძველესი ადგილია მსოფლიოში. რეგიონს გააჩნია გლობალური ენერგიის წარმოების მზარდი საშუალება. ტერიტორიას აქვს ნავთობისა და ბუნებრივი აირის მნიშვნელოვანი მარაგი, როგორც კასპიის ზღვაში, ასევე ხმელეთზე. ტრადიციულად ნავთობის მომპოვებელი კასპიის ზღვის რეგიონი სწრაფად ყალიბდება ბუნებრივი აირის მომპოვებელ რეგიონად (US Energy Information Administration 2013, 1). გარდა ამისა, რეგიონში მნიშვნელოვანი ნახშირწყალბადების რესურსებია, ამგვარად კავკასია და ცენტრალური აზია განიხილება, როგორც ერთმანათთან დაკავშირებული, გეოეკონომიკური სივრცე (Кажапов 2011).

ენერგორესურსებით მდიდარი რეგიონები კვლავაც წარმოადგენენ ინტერესის საგანს ნახშირბადის ენერგიაზე მომუშავე სამყაროსათვის. არსებობს მრავალი გამოწვევა, მათ შორის საერთაშორისო სამართლებრივი სტატუსი, საკუთრების უფლებები, ენერგეტიკული მარშრუტები, სატრანზიტო დერეფნები, სახელმწიფო და კორპორატიული ინტერესები, გარემოს უსაფრთხოება. შესაბამისად კასპიის ზღვის რეგიონიც არ წარმოადგენს გამონაკლისს (Bajrektarevic & Posega 2015, 123).

კასპიის რეგიონს გააჩნია მნიშვნელოვანი ენერგეტიკული რესურსები. არსებობს რამოდენიმე გამოწვევა, რომელიც უკავშირდება ნავთობისა და ბუნებრივი აირის მოპოვებას, ტრანსპორტირებას და მსხვილი პროექტებისთვის საკმარისი ინვესტიციების მოძიებას (US Energy Information Administration 2013, 8). გარდა ამისა, კასპიის ზღვის რეგიონის რესურსების სრულად გამოსაყენებლად საჭიროა ნახშირწყალბადების რაოდენობის მოცულობის ზუსტი შეფასება (Bahgat 2002, 310).

აშშ-ის ენერგეტიკული ინფორმაციის ადმინისტრაციის (EIA -U.S. Energy Information Administration) შეფასებით, კასპიის ზღვის აუზს გააჩნია 48

მილიარდი ბარელი ნავთობის და 292 ტრილიონი კუბური ფუტი¹⁷ ბუნებრივი აირის დადასტურებული და სავარაუდო მარაგები. ნავთობის თითქმის 75% და ბუნებრივი აირის მარაგების 67% მდებარეობს სანაპიროდან 100 მილის მანძილზე (US Energy Information Administration 2013, 8).

კასპიის აუზის დადასტურებული და სავარაუდო მარაგი ქვეყნების მიხედვით ნაწილდება შემდეგი პროპორციით:

- **აზერბაიჯანი**- 8.5 მილიარდი ბარელი ნავთობი, 51 ტრილიონი კუბური ფუტი ბუნებრივი აირი:

- ზღვაში-6.8 მ/ბ ნავთობი; 46 ტ/კ/ფ ბუნებრივი აირი;

- ხმელეთზე- 1.6 მ/ბ ნავთობი, 5 ტ/კ/ფ ბუნებრივი აირი;

- **ირანი** - 0.5 მილიარდი ბარელი ნავთობი, 2 ტრილიონი კუბური ფუტი ბუნებრივი აირი:

- ზღვაში-0.5 მ/ბ ნავთობი, 1 ტ/კ/ფ ბუნებრივი აირი;

- ხმელეთზე 1 ტ/კ/ფ ბუნებრივი აირი;

- **ყაზახეთი**-31.2 მილიარდი ბარელი ნავთობი და 104 ტრილიონი კუბური ფუტი ბუნებრივი აირი:

- ზღვაში 15.7 მ/ბ ნავთობი, 36 ტ/კ/ფ ბუნებრივი აირი;

- ხმელეთზე 15.5 მ/ბ ნავთობი, 68 ტ/კ/ფ ბუნებრივი აირი;

- **რუსეთი**- 6.1 მილიარდი ბარელი ნავთობი, 109 ტრილიონი კუბური ფუტი ბუნებრივი აირი:

- ზღვაში- 1.6 მ/ბ ნავთობი, 14 ტ/კ/ფ ბუნებრივი აირი;

- ხმელეთზე- 4.5 მ/ბ ნავთობი, 95 ტ/კ/ფ ბუნებრივი აირი;

- **თურქმენეთი**- 1.9 მილიარდი ბარელი ნავთობი, 19 ტრილიონი კუბური ფუტი ბუნებრივი აირი:

- ზღვაში - 1.1 მ/ბ ნავთობი, 9 ტ/კ/ფ ბუნებრივი აირი;

- ხმელეთზე - 0.8 მ/ბ ნავთობი, 10 ტ/კ/ფ ბუნებრივი აირი;

- **უზბეკეთი** - (მიუხედავად იმისა, რომ უზბეკეთი არ არის კასპიის ზღვისპირა ქვეყანა, მისი ტერიტორიის მნიშვნელოვანი ნაწილი, მის ენერგორესურსებთან ერთად, მდებარეობს კასპიის

¹⁷ ფუტი, სიგრძის საზომი ერთეული. 1 ფუტი=30,48სმ

გეოლოგიურ აუზში) (US Energy Information Administration 2013, 1).

ხმელეთზე- 7 ტრილიონი კუბური ფუტი ბუნებრივი აირი;

- ჯამში მარაგი შეადგენს 48.2 მილიარდ ბარელ ნავთობს, 292

ტრილიონ კუბურ ფუტ ბუნებრივ აირს:

ზღვაში - 19.6 მ/ზ ნავთობი, 106 ტ/კ/ფ ბუნებრივი აირია;

ხმელეთზე - 28.6 მ/ზ ნავთობი, 186 ტ/კ/ფ ბუნებრივი აირია (US Energy Information Administration 2013, 9).

ენერგორესურსებზე ფასებისა და უცხოური ინვესტიციების ზრდამ, ზღვისპირა ქვეყნებს საშუალება მისცა ნავთობის ადგილობრივი გამოყენებიდან რეგიონალურ და მსოფლიო ბაზრებზე გადამისამართებისთვის. სხვადასხვა ქვეყნების შესაძლებლობა, გაიტანონ მეტი მოცულობის კასპიის ნედლი ნავთობი და ბუნებრივი აირი, დამოკიდებული იქნება იმაზე თუ რამდენად სწრაფად იზრდება ამ ქვეყნებში შიდა მოთხოვნილება ენერგიაზე, რამდენად სწრაფად მოახდენენ ისინი დამატებითი საექსპორტო ინფრასტრუქტურის აშენებას და შეუძლიათ თუ არა კასპიის ზღვის რესურსების განვითარების ძვირადღირებულ პროექტებს საკმარისი ინვესტიციების მოზიდვა (US Energy Information Administration 2013, 1).

5.2 არსებული და სამომავლო მარშრუტები

კასპიის ზღვის რეგიონში არსებული ენერგორესურსების მოპოვებისა და მომხმარებლამდე ტრანსპორტირების პერსპექტივები, რეგიონს მსოფლიო ინტერესის ცენტრში აქცევს.

საბჭოთა კავშირის დაშლისა და კასპიისპირა სახელმწიფოების მიერ დამოუკიდებლობის მოპოვების შემდეგ, ახლად შექმნილი კასპიისპირა სახელმწიფოებებისათვის მნიშვნელოვანი გახდა ახალი საექსპორტო მიმართულების განვითარება, კერძოდ ახალი მილსადენების შექმნა, რომლებსაც უნდა შეეცვალა ყოფილი საბჭოთა კავშირის მილსადენების

არქიტექტურა. საბჭოთა კავშირის პერიოდში ჩამოყალიბებული მილსადენები მიმართული იყო ჩრდილოეთ-სამხრეთი მიმართულებით და გამოიყენებოდა ერთიანი სახელმწიფოს ფარგლებში ენერგომატარებლების ტრანსპორტირებისთვის. ენერგომატარებლების ტრანსპორტირების მიმართულების შეცვლა, კასპიის რეგიონისა და ცენტრალური აზიის ახალი სახელმწიფოებისთვის საგარეო და საშინაო პოლიტიკის ერთ-ერთი მთავარი ამოცანა გახდა (Жильцов 2015, 96-97).

საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ დაიწყო ენერგომატარებლების ტრანსპორტირების ახალი მარშრუტების ფორმირება. ახლად შექმნილ სახელმწიფოებს საშუალება მიეცათ, თვითონ განესაზღვრათ თავიანთი საგარეო პოლიტიკა და დამოუკიდებლად დაეწყოთ ენერგორესურსების ტრანსპორტირება. კასპიის რეგიონის მზარდი მნიშვნელობა საერთაშორისო პოლიტიკასა და ეკონომიკაში განპირობებულია მისი გეოსტრატეგიული მდებარეობით და ნავთობისა და ბუნებრივი აირის დიდი მარაგებით. რეგიონში ენერგომატარებლების მოპოვება და ტრანსპორტირება გეოპოლიტიკური მეტოქეობის მთავარ მიზეზად იქცა (Alam 2002, 5).

კასპიის ზღვის რეგიონიდან ბუნებრივი აირისა და ნავთობის ტრანსპორტირების ყველაზე ოპტიმალური ვარიანტი მილსადენებით ტრანსპორტირებაა. ქვეყნები, რომლებიც მიიღებენ მონაწილეობას საბადოების ძიებასა და ექსპლოატაციაში, ასევე ქვეყნები, რომელთა ტერიტორიაზეც გაივლის მილსადენი, მნიშვნელოვნ ეკონომიკურ და პოლიტიკურ დივიდენდებს მიიღებენ. საბჭოთა კავშირის პერიოდში, კასპიის ზღვის რეგიონს არ გააჩნდა ენერგომატარებლების მილსადენებით ტრანსპორტირების მნიშვნელოვანი საექსპორტო პოტენციალი, ვინაიდან კასპიისპირეთში მოპოვებული ენერგომატარებლები განკუთვნილი იყო ქვეყნის შიგნით მოხმარებისთვის. 1991 წლის შემდეგ აზერბაიჯანს, ყაზახეთსა და თურქმენეთს მიეცათ, თავიანთი ენერგომატარებლების გასადების არეალის დივერსიფიკაციის შესაძლებლობა. შესაბამისად, შეიქმნა და ექსპლოატაციაში შევიდა ახალი მილსადენები, რომლებიც რუსეთის მილსადენების ალტერნატივას წარმოადგენენ (Алфёров 2017, 58). რუსეთი ცდილობს შეინარჩუნოს თავისი უპირატესობა, ბუნებრივი აირის

მილსადენების ძირითადად მის ტერიტორიაზე გავლით, ხოლო კასპიის რეგიონის ქვეყნები ცდილობენ, შეამცირონ თავიანთი დამოკიდებულება რუსეთზე. რუსეთის სატრანზიტო გზებზე დამოკიდებულება, რუსეთს აძლევს საშუალებას, ცალმხრივად გაზარდოს სატრანზიტო გადასახადი და შეზღუდოს ექსპორტი ან გამოიყენოს ის ეკონომიკური და პოლიტიკური ზეწოლის მიზნით (Kalicki. 2001, 123).

ენერგომატარებლების მილსადენებით ტრანსპორტირება მნიშვნელოვან როლს ასრულებს არამხოლოდ კასპიისპირეთის სახელმწიფოებს შორის ეკონომიკურ და პოლიტიკურ ურთიერთობებში, არამედ ცდება რეგიონის საზღვრებს. დღეისათვის კასპიის რეგიონს აქვს მილსადენების საკმაოდ განვითარებული სისტემა, რაც შესაძლებელს ხდის ენერგორესურსები მიაწოდოს, როგორც ევროპის კავშირის ქვეყნებს, აგრეთვე ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკას (Алфёров 2017, 59).

XX საუკუნის 90-იანი წლების დასაწყისში, კასპიის ზღვის რეგიონიდან ენერგომატარებლების ტრანსპორტირების მიზნით განიხილებოდა ხუთი მიმართულება: ჩრდილოეთის, სამხრეთის, დასავლეთის, აღმოსავლეთის და სამხრეთ-აღმოსავლეთის. ზოგიერთი მიმართულებით იგეგმებოდა უკვე არსებული მილსადენების გაფართოება/მოდერნიზაცია, ხოლო ზოგი იყო სრულიად ახალი მარშრუტი (Amirahmadi 1999, 36). თითოეულ მიმართულებას გააჩნდა თავისი დადებითი და უარყოფითი მხარეები.

ჩრდილოეთის მიმართულება წარმოადგენდა რუსეთის შავი ზღვის სანაპიროზე მდებარე, ქ. ნოვოროსიისკის პორტის ტერმინალის მიმართულებით გამავალ მარშრუტებს. ეს მარშრუტებია: ბაქო-ნოვოროსიისკი და დასავლეთ ყაზახეთი (თენგიზის ნავთობის საბადო)-ნოვოროსიისკი.

სამხრეთის მიმართულება გულისხმობდა ენერგომატარებლების ტრანსპორტირებას ირანის ტერიტორიის გავლით სპარსეთის ყურეში. მათ მხარს უჭერდა ირანი და ზოგიერთი ნავთობკომპანია. სამხრეთის მიმართულება წარმოადგენდა ყველაზე მოკლე და სწრაფ გზას. არსებული უპირატესობების მიუხედავად, აშშ-ისა და დასავლეთის ქვეყნებისთვის

პოლიტიკური მიზეზებიდან გამომდინარე, მიუღებელი იყო აღნიშნული მარშრუტების განვითარება (Hill 2004, 21).

დასავლეთის მარშრუტი გულისხმობდა ისეთ პროექტებს, როგორებიცაა ბაქო-სუფსა, ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანი, ბაქო-თბილისი-ერზრუმი. დასავლეთის მარშრუტებს უპირატესობას ანიჭებდნენ აშშ, აზერბაიჯანი, საქართველო და თურქეთი (Amirahmadi 1999, 38). კასპიის დასავლეთ მხარეს მდებარე მილსადენები წარმოადგენს ვაშინგტონის, ანკარასა და ევროკავშირის სტრატეგიული ხედვის ნაწილს. ცენტრალური აზიის ნავთობისა და გაზის ტრანსპორტირებისთვის ტრანსკასპიური საექსპორტო გზების განვითარება რუსეთისაგან დამოუკიდებლად წარმოადგენს მეორე მნიშვნელოვან ელემენტს (M. 2. Bryza 2020, 2). კასპიის რეგიონისა და ცენტრალური აზიის ქვეყნების სტრატეგია უპირველეს ყოვლისა მიმართული იყო მილსადენების ახალი არქიტექტურის შექმნაზე, რომელიც იქნებოდა აღმოსავლეთ-დასავლეთის ენერგეტიკული დერეფნის ნაწილი და რუსეთს აუვლიდა გვერდს (Жильцов 2015, 99).

აღმოსავლეთ-დასავლეთის სატრანზიტო დერეფნის განვითარებას მხარს უჭერს უკრაინა, როგორც ნავთობისა და გაზის ალტერნატიულ სატრანსპორტო მარშრუტს კასპიის ზღვის აუზიდან ევროპაში შავი ზღვისა და უკრაინის გავლით.

აღმოსავლეთ მიმართულება გულისხმობდა კასპიის ზღვის რეგიონიდან, კერძოდ ცენტრალური აზიიდან ჩინეთის მიმართულებით შესაბამისი ინფრასტრუქტურის განვითარებას ენერგომატარებლების ტრანსპორტირების მიზნით. ენერგომატარებლებზე ჩინეთის მზარდმა მოთხოვნამ აიძულა იგი, რომ დაეწყო ენერგომომარაგების წყაროების დივერსიფიკაციაზე მუშაობა. ჩინეთისთვის ცენტრალური აზიის ქვეყნები, კერძოდ ყაზახეთი და თურქმენეთი წარმოადგენენ მიმზიდველ წყაროს, მათი ადგილმდებარეობიდან გამომდინარე. ჩინეთს გააჩნია საერთო საზღვარი ყაზახეთთან, ყირგიზეთთან და ტაჯიკეთთან. გასული ათწლეულების განმავლობაში ჩინეთმა აქტიური მონაწილეობა მიიღო ცენტრალური აზიის ქვეყნების ეკონომიკის განვითარების პროექტებში და გახდა სტრატეგიული პარტნიორი. პეკინთან თანამშრომლობით,

ცენტრალური აზიის ქვეყნები, ძირითადად წყვეტენ ეკონომიკური განვითარების საკითხებს, რითაც აღწევენ სოციალურ-ეკონომიკურ სტაბილურობას. ჩინეთი, რეგიონში მნიშვნელოვანი ფინანსური რესურსების ჩადებით, იღებს ნახშირწყალბადების რესურსებს და ახორციელებს გეოპოლიტიკურ მისწრაფებებს. შესაბამისად, ცენტრალური აზიის ქვეყნებში ბოლო ათწლეულის განმავლობაში შეძენილი ჩინეთის ნავთობისა და გაზის საბადოების აქტივები გახდა პეკინის პოლიტიკური გავლენის ძლიერი იარაღი რეგიონში (Жильцов 2015, 111).

სამხრეთ-აღმოსავლეთის მარშრუტი გულისხმობდა ენერგომატარებლების ტრანსპორტირებას ცენტრალური აზიიდან, ავღანეთის გავლით პაკისტანსა და ინდოეთში. აღნიშნულ მიმართულებას მხარს უჭერდნენ ავღანეთი, პაკისტანი, ინდოეთი. შემაფერხებელ ფაქტორს წარმოადგენდა არასტაბილური ვითარება ავღანეთსა და რეგიონში. იმ შემთხვევაში თუ შესაძლებელი იქნება ავღანეთის გავლით ნავთობისა და ბუნებრივი აირის უსაფრთხო ტრანსპორტირება, ჩრდილოეთის მარშრუტი, რომელიც გადის რუსეთზე, ნაკლებად მიმზიდველი გახდება. შესაბამისად, კასპიის რეგიონიდან, ნავთობისა და ბუნებრივი აირის ექსპორტზე რუსეთის გავლენა მნიშვნელოვნად შემცირდება.

5.3 მილსადენები

კასპიის რეგიონის ნავთობისა და ბუნებრივი აირის რესურსები, მრავალი კილომეტრით არის დაშორებული ღია ზღვის პორტებიდან, საიდანაც ტანკერებს შეუძლიათ მათი მიწოდება ევროპის, აზიის ან ამერიკის ბაზრებზე. შესაბამისად, ენერგომატარებლების ტრანსპორტირების მიზნით აშენდა მილსადენები (Janusz-Pawletta 2015, 97).

კასპიის ზღვის ნავთობისა და ბუნებრივი აირის ძირითადი საექსპორტო გზები, რუკა #3¹⁸



¹⁸ წყარო: U.S. Energy Information Administration, https://www.eia.gov/international/analysis/regions-of-interest/Caspian_Sea

ცენტრალური აზიისა და კასპიის რეგიონის ქვეყნები ნავთობისა და გაზის საბადოების განვითარებაში ხედავდნენ თავიანთი პოლიტიკური და ეკონომიკური სტაბილურობის გარანტიას (Зонн & Жильцов. 2017, 99). შესაბამისად, ცენტრალური აზიის ქვეყნები ექსპორტისა და იმპორტისთვის ეძებენ რუსეთის ალტერნატიულ, კონკურენტუნარიან მარშრუტებს. აღსანიშნავია, რომ მილსადენის ექსპლუატაციის ხარჯები გაცილებით დაბალია ვიდრე საზღვაო ან სარკინიგზო გადაზიდვები, თუმცა მილსადენებზე წვდომა და ტრანსპორტირების ვარიანტების დივერსიფიკაციის უზრუნველყოფა ცენტრალური აზიის ქვეყნებისთვის სირთულეს წარმოადგენს.

კასპიის აუზის ნავთობის გადაზიდვა ამჟამად ხდება მრავალი მილსადენის, პორტის, გემისა და რკინიგზის საშუალებით. აღსანიშნავია, რომ ორი მაღალი სიმძლავრის მილსადენის მარშრუტი კასპიის მილსადენის კონსორციუმი (CPC) და ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანი (BTC) დომინირებს ქსელში (ნავთობის გადაზიდვის პროცესში), რაც წარმოადგენს ხელმისაწვდომი სიმძლავრის ნახევარზე მეტს. მცირე ზომის მილსადენები, მათ შორის რუსული მილსადენების სისტემის ჩათვლით, შეადგენს წარმოებული ნავთობის გადაზიდვის სიმძლავრის კიდევ ერთ მეოთხედს. ამას ემატება უფრო მცირე, მაგრამ მნიშვნელოვანი მარშრუტები, რომლებიც მოიცავს რკინიგზას, ირანთან (swap) გაცვლას და სხვა სატრანსპორტო ვარიანტებს (The World Bank 2008, 7).

განვიხილოთ უკვე არსებული პროექტები ქვეყნების მიხედვით:

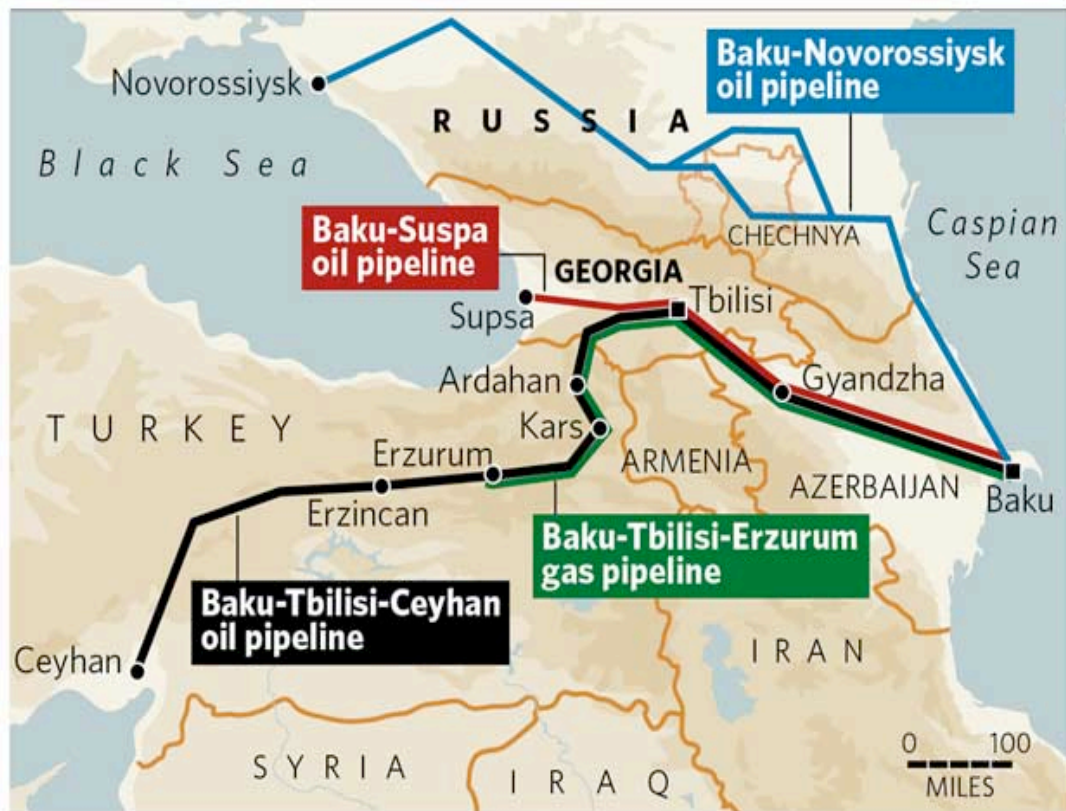
აზერბაიჯანი - ამჟამად კასპიის დასავლეთ სანაპიროდან ფუნქციონირებს სამი ნავთობსადენი: ბაქო-სუფსის, ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის და ბაქო-ნოვოროსიისკის (The World Bank 2008, 55). გარდა ამისა, აზერბაიჯანული ნავთობის ტრანსპორტირება ხორციელდება რკინიგზის საშუალებით, საქართველოს შავი ზღვის სანაპიროზე მდებარე ბათუმისა და ყულევის ტერმინალებში (The Ministry of Energy of the Republic of Azerbaijan 2020).

აზერბაიჯანის მიმართ დასავლეთის ქვეყნების ნავთობისა და გაზის

კომპანიების ინტერესი განპირობებულია მისი ხელსაყრელი გეოგრაფიული მდებარეობით. ქვეყანას შეუძლია ნავთობის მიწოდება როგორც რუსეთის, ისე დასავლეთის მიმართულებით. დასავლეთის ქვეყნების მხრიდან თავდაპირველად აზერბაიჯანი არ განიხილებოდა, როგორც საბოლოო მიზანი. აზერბაიჯანი განიხილებოდა, როგორც შუალედური რგოლი, თურქმენთისა და ყაზახეთის ნახშირწყალბადების ტრანზიტისათვის (Жильцов 2015, 104).

აზერბაიჯანის ენერგეტიკული პოლიტიკა შეიცვალა XX საუკუნის 90-იანი წლების ბოლოს შაჰ-დენიზის საბადოზე ბუნებრივი აირის ახალი მარაგების აღმოჩენის შემდეგ. დღის წესრიგში დადგა საბადოს განვითარებისა და ბუნებრივი აირის გარე ბაზრებზე გატანის საკითხი. შესაბამისად გაიზარდა ბაქოს ინტერესი ახალი მილსადენების პროექტების მიმართ, რომლებსაც უნდა უზრუნველყოთ აზერბაიჯანული ბუნებრივი აირის გარე ბაზრებზე გატანა (Жильцов, Зонн 2011, 320).

კასპიის ზღვის რეგიონში არსებული მილსადენები, რუკა #4¹⁹



¹⁹ წყარო: INDEPENDENT, <https://www.independent.co.uk/news/world/europe/battle-for-oil-eu-rsquo-s-hope-to-bypass-russian-energy-may-be-a-pipe-dream-891499.html>

აზერბაიჯანიდან მილსადენებით ნავთობისა და ბუნებრივი აირის ტრანსპორტირების მარშრუტები:

ბაქო-სუფსა ნავთობსადენი, რუკა #5²⁰



ბაქო-სუფსა 830 კმ. სიგრძის მილსადენი აზერბაიჯანიდან კასპიის ზღვაში მდებარე ჩირაგის საბადოდან, სანგაჩალის ტერმინალის გავლით, ნავთობს აწვდის საქართველოში, შავი ზღვის სანაპიროზე მდებარე სუფსის ტერმინალს. სუფსიდან ტანკერების საშუალებით შავი ზღვის გავლით ნავთობი მიეწოდება ევროპას (BP 1996-2022).

530 მმ დიამეტრის მილსადენი, აშენდა 1997-1998 წლებში. მილსადენის ნავთობით შევსება დაიწყო 1998 წლის დეკემბერში და გაგრძელდა 1999 წლის მარტამდე. პირველი ნავთობი სუფსაში ტანკერებში ჩაიტვირთა 1999 წლის 8 აპრილს (Socarmidstream 2023). დღიური წარმადობა შეაგენს 100 000 ბარელს.

²⁰ წყარო: Financial Times, <https://www.ft.com/content/fe6b3c36-7457-11dd-bc91-0000779fd18c>

პროექტში კომპანიების წილობრივი მონაწილეობა განაწილებულია შემდეგი პროპორციით:

- BP (30.37%);
- SOCAR (25.0%);
- MOL (9.57%);
- INPEX (9.31%);
- Equinor (7.27%);
- ExxonMobil (6.79%);
- TPAO (5.73%);
- ITOCHU (3.65%);
- ONGC Videsh Limited (OVL) (2.31%) (BP 1996-2022).

მილსადენს გააჩნია ექვსი სატუმბო სადგური, მათგან სამი არის აზერბაიჯანში და სამი საქართველოში, ორი წნევის შემსუბუქების სადგური (ორივე საქართველოში) და ერთი საფხეკი გამშვები სადგური (აზერბაიჯანში). მილსადენს აქვს ოთხი რეზერვუარი სუფსაში. რეზერვუარების მთლიანი მოცულობა ერთი მილიონი ბარელია. მილსადენის ტანკერ-დამტვირთავი სიმძლავრე, 600 000-დან ერთ მილიონ ბარელამდეა (Socarmidstream 2023).

ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენი, რუკა #6²¹



²¹ წყარო: BP, Azerbaijan International

https://www.azer.com/aiweb/categories/caucasus_crisis/index/cc_articles/maps_html/baku_oil_all_map.html

ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანი²² - Baku-Tbilisi-Ceyhan (BTC) ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის მილსადენი წარმოადგენს აღმოსავლეთ-დასავლეთის მილსადენების მარშრუტების ნაწილს. ეს მარშრუტი აშშ-ის მიერ იყო მოწონებული, როგორც ძირითადი საექსპორტო მილსადენი. აშშ-ის მხრიდან ჯეიჰანის მარშრუტისა და ტრანსკასპიური მილსადენის პროექტის მხარდაჭერა ხელს უწყობს ევრაზიის რეგიონში აღმოსავლეთ-დასავლეთის სავაჭრო ღერძის შექმნას (Amirahmadi 2000, 162). მილსადენი ძირითადად გამიზნული იყო აზერი-ჩირაგ-გიუნაშლი (ACG) საბადოებიდან მოპოვებული ნავთობის გადასატანად ჯეიჰანის პორტში თურქეთის ხმელთაშუა ზღვის სანაპიროზე. მიუხედავად ამისა, გაჩნდა ამ მილსადენის გამოყენების შესაძლებლობა, სხვა ქვეყნებისთვისაც. მაგალითად ყაზახური და თურქმენული ნედლი ნავთობის ტრანსპორტირება შესაძლებელია BTC მილსადენით (The Ministry of Energy of the Republic of Azerbaijan 2020).

ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენი ახორციელებს აზერბაიჯანული ნავთობის ტრანსპორტირებას კასპიის ზღვიდან საქართველოს გავლით თურქეთის პორტ ჯეიჰანში, ხოლო ჯეიჰანიდან ევროპის ბაზრებზე, ხმელთაშუა ზღვის გავლით. BTC მილსადენის მშენებლობა მიმდინარეობდა 2003-2005 წლებში. BTC მილსადენის ნავთობით შევსება დაიწყო 2005 წლის 6 მაისს, ხოლო პირველი ნავთობტანკერი გაიგზავნა 2006 წლის 4 ივნისს. მილსადენის სიგრძე შეადგენს 1768 კმს. მილსადენის დიამეტრია 46/42/34 ინჩი²³.

BTC მილსადენის ობიექტებს მიეკუთვნება რვა სატუმბი სადგური - ორი აზერბაიჯანში (სანგაჩალის ჩათვლით), ორი საქართველოში და ოთხი თურქეთში. ჯეიჰანში რეზერვუარების რაოდენობა შეადგენს შვიდს. მთლიანი დატვირთვის მოცულობა 600 000-დან ორ მილიონ ბარელამდეა (Socarmidstream 2023).

BTC მილსადენის მშენებლობაში 11 ადგილობრივი და საერთაშორისო ნავთობკომპანია მონაწილეობდა. 2002 წლის აგვისტოში დამოუკიდებელი სააქციო კომპანიის სახით ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის მილსადენის კომპანია ჩამოყალიბდა - The BTC Co - BTC Pipeline Company.

²² ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანი (BTC) მილსადენის 443 კმ-იანი მონაკვეთი გადის აზერბაიჯანის ტერიტორიაზე, 249 კმ საქართველოს ტერიტორიაზე და 1076 კმ თურქეთის ტერიტორიაზე.

²³ ინჩი, სიგრძის საზომი ერთეული. 1 ინჩი = 2.54 სმ.

The BTC Co. -ში შემდეგი კომპანიები მონაწილეობენ:

- BP (30.1 %t);
- AzBTC (25.00 %);
- MOL (8.90 %);
- Equinor (8.71 %);
- TPAO (6.53 %);
- Eni (5.00 %);
- Total (5.00 %);
- ITOCHU (3.40 %);
- INPEX (2.50 %);
- ExxonMobil (2.50 %);
- ONGC (BTC) Limited (2.36 %) (BP 1996-2022).

ბაქო-ნოვოროსიისკის ნავთობსადენი, რუკა # 7²⁴



ბაქო-ნოვოროსიისკის მილსადენი საბჭოთა პერიოდიდან, 1983 წლიდან არსებობს. მილსადენი გამოიყენებოდა გროზნოდან ბაქოში გადასამუშავებლად ნედლი ნავთობის გადასატანად. 1996 წლიდან ეს მილსადენი გამოიყენება ნავთობის საპირისპირო მიმართულებით ტრანსპორტირებისთვის და მიეკუთვნება ჩრდილოეთის მარშრუტს. მილსადენს აზერბაიჯანიდან რუსეთის პორტ ნოვოროსიისკში შავი ზღვის მიმართულებით გადააქვს ნავთობი.

ამჟამად მას ექსპლოატაციას უწევს აზერბაიჯანი და მისი უცხოელი პარტნიორები, რუსეთის AK Transneft OJSC-სა და აზერბაიჯანში SOCAR. ბაქო-ნოვოროსიისკის ნავთობსადენი, ჩრდილოეთ მიმართულებით გადაჭიმულია 1330 კილომეტრზე. მილსადენის დიამეტრი შეადგენს 530 მმ-

²⁴ წყარო: Caspian Barrel, <http://caspianbarrel.org/az/2016/06/russian-transneft-company-concerned-about-fate-of-baku-novorossiysk-oil-pipeline/>

ს. მილსადენის 231 კილომეტრიან აზერბაიჯანული მონაკვეთის ოპერირებას ახორციელებს სოკარი SOCAR. მილსადენის ნავთობით შევსება დაიწყო 1996 წლის ოქტომბერში. მაქსიმალური გამტარუნარიანობა შეადგენს 105 ათას ბარელს დღეში (The Ministry of Energy of the Republic of Azerbaijan 2020). ბაქო-ნოვოროსიისკის ნავთობსადენს აქვს 3 სატუმბი სადგური (სანგაჩალი, სუმგაიტი და სიახანი). მილსადენის აღრიცხვის სადგური მდებარეობს შირვანოვკაში (აზერბაიჯანი) (Socarmidstream 2023).

მილსადენების გარდა, აზერბაიჯანიდან ნავთობის ტრანსპორტირება ხორციელდება რკინიგზის საშუალებით. 1883 წელს აშენებული ბაქო-ბათუმის რკინიგზის სარემონტო და აღდგენითი სამუშაოების დასრულების შემდეგ, სოკარმა 1999 წელს დაიწყო ნედლი ნავთობის ტრანსპორტირება საქართველოს შავის ზღვის სანაპიროზე მდებარე, ბათუმის პორტში. ეს მარშრუტი აქტიურად გამოიყენებოდა თენგიზისა და ყაზახეთის სხვა საბადოებზე მოპოვებული ნავთობის ტრანსპორტირებისთვის, აგრეთვე თურქმენეთის ნავთობპროდუქტებისთვის (Socarmidstream 2023).

ყულევის ნავთობტერმინალი და პორტი არის სოკარის ერთ-ერთი პირველი და ყველაზე მნიშვნელოვანი ინვესტიცია საქართველოში. ყულევის ნავთობტერმინალი განკუთვნილია ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების გადაზიდვისთვის - სარკინიგზო ვაგონებიდან და გემებიდან ჩაშვებისთვის, რეზერვუარებში შესანახად და გემებზე დატვირთვისთვის. ტერმინალმა ოპერირება, 2008 წლის 16 მაისს დაიწყო. გადმოტვირთვისთვის გათვალისწინებულია 4 ხაზის სამაგრი, რომელიც შესაძლებელს ხდის, ერთდროულად 168 სარკინიგზო ვაგონის გადმოტვირთვას (Socarmidstream 2023).

სამხრეთ კავკასიის რკინიგზა, რუკა # 8²⁵



²⁵ წყარო: Railway Gazette International, <https://www.railwaygazette.com/maps-and-data/armenia-azerbaijan-and-georgia-country-map/58397.article>

ბუნებრივი აირის ექსპორტი აზერბაიჯანიდან

Nabucco-ს გაზსადენის პროექტის წარუმატებლობამ, რომელიც ორიენტირებული იყო თურქმენული და აზერბაიჯანული გაზის ევროპისთვის მიწოდებაზე, აზერბაიჯანის პოლიტიკა შეცვალა, რომელმაც უფრო აქტიურად დაიწყო საკუთარი მილსადენების პროექტების განხორციელება ევროკავშირის ქვეყნების მიმართულებით. ბოლო რამდენიმე წლის განმავლობაში ბაქოს ძირითადი ძალისხმევა მიმართული იყო მილსადენების მშენებლობაზე, რომლებიც წარმოადგენს სამხრეთ დერეფნის ნაწილს. შესაბამისად, ბაქო-თბილისი-ერზრუმის გაზსადენი უნდა დაეკავშირებოდა ახალ პროექტებს: ტრანსანატოლიის გაზსადენს (TANAP) და ტრანსადრიატიკის გაზსადენს (TAP) (Жильцов 2015, 105).

ბუნებრივი აირის სამხრეთ დერეფანი, რუკა # 9²⁶



²⁶ წყარო: The Ministry of Energy of the republic of Azerbaijan; <https://minenergy.gov.az/en/qaz/cenub-qaz-dehlizi-layihesinin-icrasi-ve-layihenin-regional-qarsiliqli-tesirleri>

სამხრეთ კავკასიის ბუნებრივი აირის მილსადენისადენი (SCP)

ბაქო-თბილისი-ერზრუმის (BTE) ან სამხრეთ კავკასიის (SCP) მილსადენის მშენებლობა დასრულდა 2006 წელს. მილსადენი აშენდა კასპიის ზღვის აზერბაიჯანულ სექტორში მდებარე შაჰ-დენიზის საბადოზე წარმოებული ბუნებრივი აირის საქართველოსა და თურქეთის მიმართულებით გადასატანად. მილსადენის სიგრძე 980 კილომეტრს, ხოლო დიამეტრი 42 ინჩს ეადგენს. მილსადენით წელიწადში 20 მილიარდ კუბურ მეტრამდე ბუნებრივი აირის გადატუმბვაა შესაძლებელი. პირველი საექსპორტო აირი 2007 წლის მარტში ჩაიტუმბა. მილსადენს აქვს ოთხი მიწოდების სადგური. აქედან ერთი მდებარეობს აზერბაიჯანში და სამი - საქართველოში (Socarmidstream 2023). საქართველოს ტერიტორიაზე აღნიშნული მილსადენი გადის იმავე დერეფანში, რომელშიც BTC. SCP მილსადენიც BTC-ის ანალოგიურად მოთავსებულია მიწაში. სამხრეთ კავკასიის მილსადენით ბუნებრივი აირი მიეწოდება მომხმარებლებს აზერბაიჯანში, საქართველოსა და თურქეთში (BP 1996-2022).

შაჰ-დენიზის საბადოს აღმოჩენამ და სამხრეთ კავკასიის მილსადენის აშენებამ აზერბაიჯანი ბუნებრივი აირის მნიშვნელოვანი ექსპორტიორი გახადა. მილსადენის სრული სიმძლავრით ამუშავებისა და დამატებითი მონაკვეთების განვითარების შემდეგ, მისი საექსპორტო წარმადობა წელიწადში 25 მილიარდ კუბურ მეტრს შეადგენს. საზღვარზე მილსადენი თურქეთის მიერ აშენებულ განშტოებას უკავშირდება, რომელიც სამხრეთ კავკასიის მილსადენს ერზერუმის შიდა მომარაგების ქსელთან აკავშირებს.

მილსადენების ჯაჭვში სამხრეთ კავკასიის მილსადენის გაფართოების პროექტი (SCPX) წარმოადგენს დამაკავშირებელ რგოლს, რომელიც ქმნის ახალ სამხრეთ დერეფანს, რომლის საშუალებით პირველად კასპიის ზღვის რეგიონიდან ბუნებრივი აირი მიეწოდება ევროპას. სამხრეთ კავკასიის მილსადენის სისტემა უკავშირდება ტრანს-ანატოლიის მილსადენს აღმოსავლეთ თურქეთის საზღვარზე, რომელიც თავის მხრივ უკავშირდება ტრანსადრიატიკის მილსადენს, რომელიც მდებარეობს 1900 კმ-ით დაშორებით თურქეთის დასავლეთ საზღვრიდან.

პარტნიორები

BP აქვს პასუხისმგებლობა პროექტების პარტნიორების სახელით მართოს და განახორციელოს, განვითარებისა და საწარმოო საქმიანობა. შვიდი ნაციონალური და საერთაშორისო ენერგოკომპანია არის პარტნიორი სამხრეთ კავკასიური მილსადენისა და შაჰ-დენიზის პროექტის განხორციელებაში. BP არის SCP -ის ტექნიკური ოპერატორი მისი ექსპლუატაციის ფაზაში.

SCP Co-ს პარტნიორები არიან :

- BP (28.8 per cent);
- TPAO (19.0 per cent);
- AzSCP (10.0 per cent);
- SGC Midstream (6.7 per cent);
- PETRONAS (15.5 per cent);
- LUKOIL (10.0 per cent);
- NICO (10.0 per cent) (BP 1996-2022)

ტრანსანატოლიის ბუნებრივი აირის მილსადენის პროექტი²⁷ (TANAP) - ენერგეტიკის სფეროში წარმატებული თანამშრომლობის ერთ-ერთი ყველაზე მნიშვნელოვანი მაგალითია. TANAP-ის საშუალებით ხდება სამხრეთ კავკასიის მილსადენის (SCP) დაკავშირება ტრანსადრიატიკის მილსადენთან (TAP). მილსადენის სიგრძე შეადგენს 1,811 კილომეტრს, ხოლო დიამეტრი 56 ინჩს. ტრანს ანატოლიური (TANAP) მილსადენი საშუალებით, ბუნებრივი აირი შაჰ-დენიზის რეგიონიდან (აზერბაიჯანი) საქართველოს გავლით მიეწოდება თურქეთს, ხოლო შემდეგ ტრანს ადრიატიკული (TAP) მილსადენის საშუალებით, ბუნებრივი აირი მიეწოდება ევროპას.

ტრანსანატოლიის ბუნებრივი აირის მილსადენი (TANAP) წარმოადგენს 3500 კილომეტრიანი ენერგეტიკული დერეფნის მნიშვნელოვან ნაწილს, რომელიც გადის აზერბაიჯანიდან ევროპაში. TANAP წარმოადგენს სამხრეთ დერეფნის ყველაზე მნიშვნელოვან კომპონენტს.

²⁷ TANAP - მილსადენი იწყება საქართველო-თურქეთის საზღვარზე არდაჰანის პროვინციის პოსოფის (Posof) ოლქის სოფელ თურქგოზუდან, თურქეთის ტერიტორიაზე გადის 20 პროვინციაზე და მიემართება ედირნეს (Edirne) იფსალას ოლქში საბერძნეთის საზღვარზე. შემდეგ TANAP უკავშირდება ტრანსადრიატიკულ მილსადენს (TAP), რომელიც ბუნებრივ აირს ევროპის ქვეყნებს აწვდის.

სამხრეთი დერეფანი შედგება სამი მილსადენისგან: სამხრეთ კავკასიის მილსადენი (SCP), ტრანსანატოლიური მილსადენი (TANAP) და ტრანსადრიატიკის მილსადენი (TAP).

თურქეთისა და ევროპის ენერგეტიკული უსაფრთხოების გაზრდით, TANAP აახლოებს აზერბაიჯანს, საქართველოს, თურქეთსა და ევროკავშირს ერთმანეთთან და აყალიბებს ახალ გლობალურ გეოპოლიტიკურ ენერგეტიკულ ლანდშაფტს (TANAP 2020).

მილსადენის მშენებლობა დაიწყო 2015 წლის მარტში. მილსადენის გახსნის საზეიმო ცერემონიალი 2018 წლის 12 ივნისს შედგა. მშენებლობა (საბოლოოდ) დასრულდა 2019 წლის ივლისში.

TANAP-ში წილებს ფლობენ შემდეგი კომპანიები:

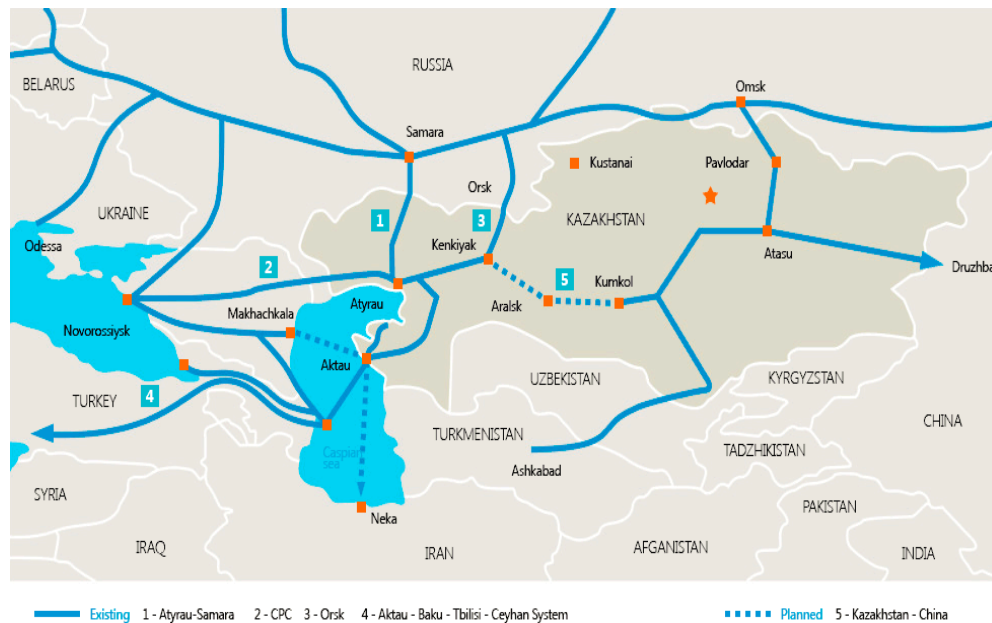
- The Southern Gas Corridor Company (SGC)-51%;
- Botas-30%;
- BP Pipelines (Tanap) Limited 12%
- SOCAR Turkey Enerji A.S.-7% (TANAP 2020).

2020 წლის დეკემბერში სამხრეთ დერეფნის (SGC) დასრულების შემდეგ შაჰ-დენიზი გახდა ევროპის ენერგომომარაგების ახალი წყარო, რომელიც უზრუნველყოფს ბუნებრივი აირის მიწოდებას კასპიის ზღვის რეგიონიდან ათასობით კილომეტრის დაშორებით ევროპელი მომხმარებლებისთვის. აღნიშნული პროექტი არა მხოლოდ აძლიერებს საქართველოს, თურქეთის და ევროპის ენერგეტიკულ უსაფრთხოებას, არამედ აახლოებს კასპიის რეგიონს ევროკავშირთან, რითიც ხელს უწყობს მშვიდობისა და სტაბილურობის გამყარებას რეგიონში. მას აგრეთვე გააჩნია გაფართოების პოტენციალი იმ დერეფნების მეშვეობით, რომელსაც ის ქმნის რეგიონის სხვა ბუნებრივი აირის მწარმოებელ ქვეყანებთან.

მილსადენები ჩრდილოეთ კასპიიდან

კასპიის ზღვის აღმოსავლეთ სანაპიროზე მდებარე ქვეყნები (ყაზახეთი და თურქმენეთი) შეზღუდული არიან თავიანთი ენერგეტიკული სტრატეგიის განხორციელებაში უპირველეს ყოვლისა მათი გეოგრაფიული მდებარეობიდან გამომდინარე, რაც საგრძნობლად ამცირებს ევროპულ ბაზარზე გასვლის შესაძლებლობებს. გარდა ამისა, დიდ გავლენას ახდენს ურთიერთობები რუსეთთან, რომელიც საკმაოდ რთულად მიმდინარეობს (Жильцов 2015, 109).

ენერგომატარებლების ტრანსპორტირების მარშრუტები ყაზახეთიდან,
რუკა #10²⁸



²⁸ წყარო: KazMunaiGas, http://www.kmgep.kz/eng/the_company/our_business/transportation_and_sales/

დღესდღეობით ყაზახეთიდან ენერგომატარებლების ტრანსპორტირება შესაძლებელია სამი მიმართულებით: ტანკერების საშუალებით ტრანსკასპიური გადაზიდვებითა და შემდგომ ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის საშუალებით; რუსეთის ტერიტორიაზე გამავალი კასპიის მილსადენის კონსორციუმის და ატირაუ-სამარა მილსადენების საშუალებებით და ჩინეთის მიმართულებით ატასაუ-ალაშანკოს მილსადენის საშუალებით.

აზერბაიჯანის მიმართულება - აქტაუ-ბაქო ტრანსკასპიური ნავთობსადენის მშენებლობაზე საუბარი დაიწყო XX საუკუნის 90-იანი წლების შუა ხანებში. ტრანსკასპიური მილსადენის მშენებლობა პირდაპირ უკავშირდებოდა ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის პროექტის განხორციელებას. პროექტის ინიციატორები თვლიდნენ, რომ ყაზახური ნავთობის „დაკავშირება“ შესაძლებელს გახდიდა საექსპორტო ნავთობსადენის მაქსიმალურ დატვირთვას და გაზრდიდა ყაზახეთის ჩართულობას კასპიის ნახშირწყალბადების ტრანსპორტირებაში. ყაზახეთი დიდ ყურადღებას უთმობდა ყაზახეთის კასპიის ნავთობის სატრანსპორტო სისტემას, რომელიც განკუთვნილი იყო კასპიის გავლით ტანკერებით ყაზახური ნავთობის ექსპორტისთვის. ყაზახეთში თვლიდნენ, რომ ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის პროექტში მონაწილეობით შეიქმნებოდა ნავთობის ტრანსპორტირების ალტერნატიული გზები. შესაბამისად, ყაზახეთი ახორციელებდა თავის საგარეო პოლიტიკას კასპიის რეგიონში და ხელს აწერდა აზერბაიჯანთან სხვადასხვა შეთანხმებებს, ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენზე ნავთობის მიწოდების შესახებ (Жильцов 2015, 107).

რუსეთის მიმართულება - რუსეთის მიმართულებით სამი მილსადენი მუშაობს/ოპერირებს ჩრდილოეთ კასპიის რეგიონიდან: ატირაუ-სამარას მილსადენი, კენკიაკ-ორსკის მილსადენი და კასპიის მილსადენის კონსორციუმის (CPC) მილსადენი. ისტორიულად ყაზახეთის ნავთობის ექსპორტის უმეტესი ნაწილი შედიოდა რუსეთის მილსადენების სისტემაში (ტრანსნეფტი) ატირაუ-სამარას მილსადენით (The World Bank 2008, 54).

ყაზახეთის, ქაშაგანის საბადოდან ნავთობის ექსპორტის მარშრუტები, რუკა
 # 11²⁹



უზენ-ატირაუ-სამარას მილსადენი³⁰ უზრუნველყოფს ნედლი ნავთობის ტრანსპორტირებას ატირაუსა და სამარას გადამამუშავებელ

²⁹ წყარო: U.S. Energy Information Administration,
https://www.eia.gov/international/analysis/regions-of-interest/Caspian_Sea

ქარხნებში. მილსადენი სათავეს იღებს ყაზახეთის უზენის საბადოზე და ყაზახეთის ატირაუს პორტიდან მიემართება სამარაში (რუსეთში).

უზენი-ატირაუ-სამარა მილსადენი ექსპლუატაციაში შევიდა 1971 წელს და პირველი ძირითადი საექსპორტო მარშრუტი იყო ყაზახეთისთვის. მილსადენი შედგება ორი სექციისგან: უზენი-ატირაუს მილსადენი, რომელიც სათავეს იღებს უზენის საბადოდან სამხრეთ-დასავლეთ ყაზახეთში და გადადის 702 კმ ჩრდილოეთით კასპიის ზღვის ატირაუს პორტამდე და ატირაუ-სამარას მილსადენი. უზენი-ატირაუ-სამარა მილსადენი განახლდა 2009 წელს.

საექსპორტო მილსადენების მეორე ჯგუფია კენკიაკ-ორსკის ხაზი, რომელიც ატარებს ნავთობს აქტობეს საბადოებიდან რუსეთში ორსკის გადამამუშავებელ ქარხანაში. მილსადენის სიმძლავრეა 6,5 მილიონი ტ/წ. იგი გამოიყენება ნავთობის სვოპისთვის, რომლის დროსაც ყაზახეთი აწვდის ნავთობს რუსეთში ორსკის გადამამუშავებელ ქარხანას და იღებს რუსული ნავთობის ექვივალენტურ რაოდენობას ომსკი-პავლოდარის მილსადენით ყაზახეთში პავლოდარის გადამამუშავებელ ქარხანაში გადასამუშავებლად (The World Bank 2008, 54).

1580 კილომეტრიანი კასპიის მილსადენის კონსორციუმის (CPC) მილსადენი გაიხსნა 2001 წელს. ის აკავშირებს ყაზახეთის საბადოებს ნოვოროსიისკის ჩრდილოეთით მდებარე ტერმინალთან (The World Bank 2008, 54). კასპიის მილსადენის კონსორციუმი (CPC) არის ნედლი ნავთობის ტრანსპორტირებისთვის საერთაშორისო პროექტი, რომელშიც მონაწილეობენ რუსეთის, ყაზახეთის და წამყვანი საერთაშორისო ნავთობისა და ბუნებრივი აირის კომპანიები. ნედლი ნავთობის პირველად წყაროს წარმოადგენს, დასავლეთ ყაზახეთის საბადოები და რუსეთში მოპოვებული ნედლი ნავთობი. ნავთობი ტრანსპორტირდება CPC მილსადენით, კომპანიის საზღვაო ტერმინალში, იუჟნაია ოზერეევკაში (ნოვოროსიისკი), სადაც ნავთობი იტვირთება ტანკერებში, მსოფლიო ბაზრებზე შემდგომი მიწოდებისთვის.

³⁰ უზენ-ატირაუ-სამარა მილსადენს ოპერირებას უწევს ყაზმუნაიგაზი (KazMunaiGas) (ყაზახეთი) და ტრანსნეფტი (რუსეთი); წარმადობა-500,000 ბარელი დღეში; სიგრძე 1500 კმ; მილსადენი 1971 წელს ექსპლუატაციაში შევიდა, 2009 წელს კი განახლდა.

კასპიის მილსადენის კონსორციუმი, რუკა #12³¹



მილსადენის სისტემის მშენებლობა დაიწყო 1999 წლის 12 მაისს. 2001 წლის 13 ოქტომბერს CPC-მ დატვირთა თავისი პირველი ტანკერი საზღვაო ტერმინალში ნოვოროსიისკის მახლობლად. CPC სისტემის საშუალებით მიწოდება ყოველწლიურად იზრდებოდა და 2004 წლისთვის CPC-მ მიაღწია საწყის ფაზას სრული გამტარუნარიანობა 28.2 მილიონი ტონა წელიწადში. 2005 წლიდან CPC-მ, ნაკადის გამაუმჯობესებლების გამოყენებით გაზარდა ტრანსპორტირების მოცულობა 35 წელიწადში მილიონ ტონამდე. თუმცა CPC სისტემას არ ამოუწურავს თავისი სრული შესაძლებლობები. დაარსების დღიდან CPC პროექტი ითვალისწინებდა მისი გამტარუნარიანობის თითქმის 2,5-ჯერ გაზრდას.

CPC საშუალებით ყოველწლიურად ხორციელდება ყაზახეთის მთლიანი საექსპორტო ნედლი ნავთობის მესამედის ექსპორტი. კასპიის მილსადენის კონსორციუმმა პირველი ტანკერი დატვირთა საზღვაო ტერმინალში 2001 წლის 13 ოქტომბერს. მთლიანობაში, 2001 წლიდან 2022 წლის 9 იანვრამდე 766,973,131 ტონა ნედლი ნავთობი იქნა მიტანილი მსოფლიო ბაზრებზე თენგიზი-ნოვოროსიისკის მილსადენის საშუალებით. აქედან, 668,967,665 ტონა შემოვიდა ყაზახეთიდან და 98,005,466 ტონა იწარმოებოდა რუსეთში. ტანკერების საერთო რაოდენობამ ამ პერიოდში შეადგინა 7246 (Caspian Pipeline Consortium 2021).

³¹ წყარო: Caspian Pipeline Consortium, <https://www.cpc.ru/en/about/Pages/maps.aspx>

მილსადენში წილობრივი მონაწილეობა განაწილებულია შემდეგი პროპორციით:

- Russian Federation-24%
- JSC NC `kazMunayGas` -19%
- Chevron Caspian Pipeline Consortium Company-15%
- LUKARCO B.V.-12,5%
- Mobil Caspian Pipeline Company 7,5%
- Rosneft-Shell Caspian Ventures Limited-7.5%
- CPX Company-7%
- BG Overseas Holding Limited-2%
- Eni International (N.A.) N.V.S.ar.1.-2%
- Kazakhstan Pipeline Ventures-1,75%
- Oryx Caspian Pipeline LLC-1,75% (Caspian Pipeline Consortium 2021)

ყაზახური ნავთობის ექსპორტისთვის ერთ-ერთი ყველაზე პერსპექტიული და ეკონომიკურად მომგებიანი მიმართულებაა ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკის, სწრაფად მზარდი ბაზარი. ჩინეთი დიდ მნიშვნელობას ანიჭებს ყაზახეთს, რომლის ნახშირწყალბადების რესურსები დიდი ხანია პეკინის ყურადღების ცენტრშია (Жильцов 2015, 111). ყაზახეთ-ჩინეთის მილსადენის აღმოსავლეთ მონაკვეთი უზრუნველყოფს პირველ პირდაპირ კავშირს ცენტრალური ყაზახეთის ნავთობსაბადოებსა და ჩინეთის ბაზარს შორის. ის აკავშირებს ყაზახეთის სამხრეთ თურგის აუზსა და რუსეთის მილსადენების სისტემას დასავლეთ ჩინეთის გადამამუშავებელ ქარხნებთან.

1997 წლის 24 სექტემბერს ხელი მოეწერა გენერალურ შეთანხმებას, ყაზახეთის რესპუბლიკის ენერგეტიკისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროსა და ჩინეთის ნავთობისა და გაზის ეროვნულ კორპორაციას შორის საბადოების ათვისების/განვითარების პროექტებისა და ნავთობსადენების მშენებლობის შესახებ. 2004 წლის 17 მაისს, ჩინეთში, ყაზახეთის რესპუბლიკის პრეზიდენტის ნურსულთან ნაზარბაევისა და ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკის თავმჯდომრის ჰუ ძინტაოს მონაწილეობით, ხელი მოეწერა ჩარჩო ხელშეკრულებას, ყაზახეთის რესპუბლიკის მთავრობასა და ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკის მთავრობას შორის, ნავთობისა და ბუნებრივი აირის სფეროში, ორმხრივი

თანამშრომლობის განვითარების შესახებ. 2004 წლის 30 ივნისს, სააქციო საზოგადოება ყაზტრანსოილსა და ჩინეთის ნავთობისა და გაზის, ძიებისა და განვითარების ეროვნული კორპორაციის გადაწყვეტილებით (თანაბარი წილობრივი მონაწილეობით), შეიქმნა ყაზახეთ-ჩინეთის მილსადენი. 2004 წლის 28 სექტემბერს შედგა ატასუ-ალაშანკოუს³² ნავთობსადენის მშენებლობის პროექტის პრეზენტაცია. 2005 წლის 15 დეკემბერს ყაზახეთის რესპუბლიკის პრეზიდენტმა ნ. ნაზარბაევმა საზეიმო ვითარებაში გახსნა ატასუ-ალაშანკოუს მილსადენი. ეს იყო დამოუკიდებელი ყაზახეთის ისტორიაში ერთ-ერთი პირველი მსოფლიო დონის საექსპორტო ნავთობსადენი. 2007 წლის 11 დეკემბერს აქტობეს ოლქის კენკიაკის სადგურზე შედგა ყაზახეთ-ჩინეთის ნავთობსადენის მეორე ფაზის პირველი რიგის კენკიაკ-კუმკოლის³³ მონაკვეთის მშენებლობის პროექტის პრეზენტაცია (Kazakhstan-China Pipeline (KPC) 2023).

ატასუ-ალაშანკოუს ნავთობსადენი წარმოადგენს ყაზახეთ-ჩინეთის მაგისტრალური ნავთობსადენების საერთო სისტემის ნაწილს, რომელიც შენდებოდა ორ ეტაპად. პირველი ეტაპის ფარგლებში აშენდა ნავთობსადენები კენკიაკ-ატირაუ (2003) და ატასუ-ალაშანკოუ (2006). მეორე ეტაპი გულისხმობდა სისტემის არსებული სიმძლავრის გაორმაგებას, რაც შეესაბამებოდა 2004 წლის 17 მაისს ყაზახეთის რესპუბლიკისა და ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკის მთავრობებს შორის ნავთობისა და გაზის სფეროში ორმხრივი თანამშრომლობის განვითარების შესახებ გაფორმებულ ჩარჩო ხელშეკრულებას (Rakhmetova 2022).

ყაზახეთი-ჩინეთის მილსადენის პროექტის რეალიზაციისთვის საჭირო იყო ჩინეთის ბაზრებზე ნავთობის მიწოდების უზრუნველყოფა დასავლეთ ყაზახეთის რეგიონებიდან და აქტობეს ოლქიდან. აღნიშნული საკითხის გადასაჭრელად 2006 წლის 20 დეკემბერს ხელი მოეწერა შეთანხმებას ჩინეთის ნავთობისა და გაზის ეროვნულ კორპორაციასა და ყაზმუნაიგაზს (KazMunayGaz NC JSC) შორის, ყაზახეთ-ჩინეთის ნავთობსადენის მეორე ეტაპის მშენებლობის ძირითადი პრინციპების შესახებ. პროექტის ფარგლებში, კენკიაკ-კუმკოლის მონაკვეთზე დაიწყო მილსადენის მეორე

³² ატასუ-ალაშანკოუ ექსპლუატაციაში შევიდა 2006 წელს. სიგრძე 965,1 კმ, დიამეტრი – 813 მმ, მიმდინარე გამტარუნარიანობა 20 მლნ ტ/წელიწადში.

³³ ნავთობსადენი კენკიაკ-კუმკოლი გადის ყაზახეთის რესპუბლიკის სამ ოლქში: აქტობე, კიზილორდა და ყარაგანდა. იგი ექსპლუატაციაში შევიდა 2009 წელს. ნავთობსადენის სიგრძე 794,3 კმ, დიამეტრი 813 მმ, მიმდინარე გამტარუნარიანობა 10 მლნ ტ/წელი.

ეტაპის მშენებლობისა და მასთან დაკავშირებული ნავთობსადენების სისტემების გაფართოებისა და მოდერნიზაციის პროცესი. ატასუ-ალაშანკოუს ნავთობსადენის პირველი ეტაპის და კენკიაკ-კუმკოლის ნავთობსადენის მეორე ეტაპის განხორციელება ხდებოდა ჩინეთისა და ყაზახეთის მხარეების მიერ პარიტეტული პრინციპით. გენერალური კონტრაქტორები იყვნენ შემდეგი კომპანიები:

ყაზსტროისერვისი (KazStroyService OGCC JSC), რომელიც უზრუნველყოფდა მილსადენის გაყვანას 483 კმ სიგრძის მონაკვეთზე, კენკიაკის სადგურიდან არალსკის მიმდებარე ტერიტორიამდე;

ჩაინა პეტროლუმ ფაიფლაინ ენჯინიარინგი (CPPE-China Petroleum Pipeline Engineering), რომელიც უზრუნველყოფდა, 311 კმ სიგრძის მილსადენის გაყვანას კუმკოლის სადგურამდე (Kazakhstan-China Pipeline - KPC, 2023).

2007 წლის 11 დეკემბერს აკტობეს ოლქში ნავთობის სატუმბ სადგურ კენკიაკში გაიმართა კენკიაკ-კუმკოლის ნავთობსადენის პროექტის პრეზენტაცია. კენკიაკ-კუმკოლის ნავთობსადენის მშენებლობა 2009 წლის სექტემბერში დასრულდა.

კენკიაკ-კუმკოლის ნავთობსადენის გამტარუნარიანობა საწყის ეტაპზე შეადგენდა 10 მილიონ ტონას წელიწადში, შემდგომში 20 მილიონ ტონამდე წელიწადში გაფართოების შესაძლებლობით (Kazakhstan-China Pipeline - KPC, 2023).

ბუნებრივი აირის მილსადენები ცენტრალური აზიიდან, რუკა #13³⁴



³⁴ წყარო: GlobalSecurity.org,
<https://www.globalsecurity.org/jhtml/jframe.html#https://www.globalsecurity.org/military/world/centralasia/images/map-gas-pipelines-2012.jpg||Central%20Asia%20Gas%20Pipelines>

თურქმენეთი

დღესდღეობით თურქმენეთის ტერიტორიაზე ფუნქციონირებს ბუნებრივი აირის შემდეგი მილსადენები:

- თურქმენეთი-ჩინეთი
- დოვლეთაბად-დარიალიკი
- კორპეჯე-ქორდქუი
- დოვლეთაბად-სერახსი-ხანგირანი (Ministry of Foreign Affairs of Turkmenistan 2022, 1).

ნახშირწყალბადების დიდი რესურსების გამო, ცენტრალური აზიის ქვეყნებს ჩინეთისთვის სტრატეგიული მნიშვნელობა გააჩნიათ. ყველაზე წარმატებულად შეიძლება ჩაითვალოს ენერგეტიკული დერეფნის შექმნა ცენტრალური აზიიდან ჩინეთის მიმართულებით. მიზანმიმართული პოლიტიკისა და მნიშვნელოვანი ფინანსური რესურსები წყალობით ჩინეთმა მოახერხა თავის გავლენის ორბიტაში თურქმენეთის ჩართვა, რომელმაც პეკინი უნდა უზრუნველყოს ბუნებრივი აირით გრძელვადიან პერსპექტივაში (Жильцов 2015, 110).

თურქმენული ბუნებრივი აირის ექსპორტის ერთ-ერთ ძირითად მიმართულებას წარმოადგენს ტრანსნაციონალური მილსადენი „თურქმენეთი-უზბეკეთი-ყაზახეთი-ჩინეთი“. მილსადენის სიგრძე, რომელიც სათავეს იღებს მაღაის და მდინარე ამუდარიას მარჯვენა მხარეს მდებარე საბადოებიდან, 9000 კილომეტრზე მეტია. აქედან 490 კილომეტრი მდებარეობს უზბეკეთის ტერიტორიაზე, 1304 კილომეტრი ყაზახეთის, ხოლო 7000 კილომეტრზე მეტი ჩინეთის ტერიტორიაზე. ბუნებრივი აირი მიეწოდება მთავარ ინდუსტრიულ ცენტრებს, როგორცაა შანხაი, გუანჯოუ, ჰონკონგი, საიდანაც ბუნებრივი აირი ნაწილდება უკვე არსებული ქსელების საშუალებით. თურქმენეთის ტერიტორიაზე მილსადენს აქვს ორი განშტოება. ერთ-ერთი მათგანი, რომელსაც თურქმენგაზის სახელმწიფო კონცერნი ახორციელებს, არის მაღაი-ბაგტიარლიკის მილსადენის განშტოება, რომლის სიგრძეა 184,5 კილომეტრია და დიამეტრი 1400 მილიმეტრი. მილსადენის მეორე განშტოება განკუთვნილია ბაგტიარლიკის ტერიტორიიდან ბუნებრივი აირი მიწოდებისთვის, სადაც ოპერატორი ჩინეთის ეროვნული ნავთობის კორპორაციაა (CNPC). მილსადენის ეს განშტოება სამან-დეპეს საბადოდან იღებს სათავეს. განშტოების სიგრძე 76 კილომეტრია, აქედან მილსადენის 67 კილომეტრიანი მონაკვეთის დიამეტრი 914 მილიმეტრია, ხოლო 9 კილომეტრიანი მონაკვეთი 1069

მილიმეტრი. ტრანსნაციონალური მილსადენი „თურქმენეთი-უზბეკეთი-ყაზახეთი-ჩინეთი“ ექსპლოატაციაში შევიდა 2009 წლის 14 დეკემბერს. დღესდღეობით აშენებულია „თურქმენეთი-ჩინეთი“ მილსადენის სამი ხაზი (A, B, C), რომლის საერთო სიმძლავრე წელიწადში შეადგენს 55 მილიარდ კუბომეტრს. ეს ხაზი გათვლილია თურქმენეთიდან 40 მილიარდ კუბომეტრი ბუნებრივი აირის მიწოდებაზე (Ministry of Foreign Affairs of Turkmenistan 2022, 1).

თურქმენეთის პრეზიდენტს გურბანგული ბერდიმუჰამედოვსა და ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკის თავმჯდომარეს სი ძინპინს შორის 2013 წლის 3 სექტემბერს გამართული მოლაპარაკებების შედეგად გაფორმდა შეთანხმება "თურქმენეთი-ჩინეთი" მილსადენის მეოთხე ხაზის მშენებლობის შესახებ. „თურქმენეთი-უზბეკეთი-ტაჯიკეთი-ყირგიზეთი-ჩინეთი“ მარშრუტის გასწვრივ ახალი ხაზის - D-ის მშენებლობა იგეგმება. ეს მილსადენი ბუნებრივი აირის წლიურ ტრანსპორტირებას დამატებით 25 მილიარდი კუბური მეტრით გაზრდის და მთლიანობაში თურქმენული აირის მიწოდება ჩინეთში ყოველწლიურად 65 მილიარდ კუბურ მეტრს შეადგენს. ძირითადად ამ მილსადენით ჩინეთს ბუნებრივი აირი მიეწოდება მსხვილი საბადო გალკინიშიდან (Ministry of Foreign Affairs of Turkmenistan 2022, 2-3).

ბუნებრივი აირის მილსადენმა კორპეჯე - ქორდქუი ფუნქციონირება დაიწყო 1997 წლის დეკემბერში. მილსადენის სიგრძე 197 კილომეტრია. იგი იწყება თურქმენეთის კორპეჯეს საბადოდან ირანის ქალაქ ქორდქუიმდე. აქედან თურქმენეთის ტერიტორიაზე გამავალი მილსადენის სიგრძე 132 კილომეტრს შეადგენს. ამ მარშრუტით თურქმენული ბუნებრივი აირი მიეწოდება ირანის ჩრდილოეთ პროვინციებს, სახელმწიფო კონცერნ „თურქმენგაზს“ და ირანის გაზის კომპანიას შორის ბუნებრივი აირის ყიდვა-გაყიდვის ხელშეკრულების თანახმად. მილსადენით მიწოდების წლიური მოცულობა გათვლილია წელიწადში 8 მილიარდ კუბურ მეტრზე (Ministry of Foreign Affairs of Turkmenistan 2022, 2).

ბუნებრივი აირის მილსადენი დოვლეთაბადი - სერახსი - ხანგირანი 2010 წლის იანვარში გაიხსნა. მილსადენის თურქმენული მონაკვეთის სიგრძე, რომელიც სათავეს იღებს თურქმენეთის სამხრეთ-აღმოსავლეთით მდებარე ბუნებრივი აირის უდიდესი საბადოდან "დოვლეთაბადიდან," ირანის საზღვართან მდებარე სალირ იაპის დასახლებამდე 30,5 კილომეტრს შეადგენს. მილსადენის საპროექტო სიმძლავრე გათვლილია

ყოველწლიურად 12,5 მილიარდ კუბურ მეტრამდე აირის ტრანსპორტირებისთვის. არსებულ კორპეჯე-ქორდქუს მილსადენთან ერთად დოვლეთაბადი-სერახსი-ხანგირანის მილსადენი უზრუნველყოფს ხელშეკრულებით ბუნებრივი აირის მოცულობის მიწოდებას წელიწადში 14 მილიარდ კუბურ მეტრამდე, ხოლო მომავალში შესაძლებელია თურქმენული ბუნებრივი აირის მიწოდების გაზრდა 20 მილიარდ კუბურ მეტრამდე (Ministry of Foreign Affairs of Turkmenistan 2022, 2).

თურქმენეთი-ავღანეთი-პაკისტანი-ინდოეთი (TAPI) 1814 კმ სიგრძის ბუნებრივი აირის მილსადენი, რომელიც გაივლის ოთხ ქვეყანაზე, აგრეთვე ცნობილია, როგორც მშვიდობის მილსადენი ან ტრანს-ავღანური მილსადენი. მილსადენი TAPI დაიწყება თურქმენეთში და ავღანეთისა და პაკისტანის გავლით შევა ინდოეთში.

30 წლის განმავლობაში იგეგმება 33 მილიარდი კუბური მეტრი თურქმენული ბუნებრივი აირის ექსპორტი ავღანეთში, პაკისტანსა და ინდოეთში. მილსადენის საერთო სიგრძე 1814 კილომეტრს უნდა შეადგენდეს. თურქმენეთის ტერიტორიაზე მილსადენის სიგრძე შეადგენს 214 კილომეტრს, ავღანეთის - 774 კილომეტრს და პაკისტანის - 826 კილომეტრს.

2015 წლის 6 აგვისტოს TAPI მილსადენის პროექტის მმართველი კომიტეტის 22-ე სხდომის ფარგლებში ისტორიული გადაწყვეტილება მიიღეს. თურქმენეთის, ავღანეთის, პაკისტანისა და ინდოეთის დარგობრივი სამინისტროების ხელმძღვანელებმა, ასევე აზიის განვითარების ბანკის წარმომადგენლებმა ერთხმად აირჩიეს სახელმწიფო კონცერნი „თურქმენგაზი“ შპს TAPI-ის კონსორციუმის ხელმძღვანელად. 2015 წლის 13 დეკემბერს გაზსადენის მშენებლობის დაწყების ცერემონია გაიმართა. ამჟამად გაზსადენის თურქმენული ნაწილის მშენებლობას ახორციელებენ სახელმწიფო კონცერნები „თურქმენგაზი“ და „თურქმენნეფტეგაზსტროი“ (Ministry of Foreign Affairs of Turkmenistan 2022, 2).

კონსორციუმი TAPI Pipeline Company (TPCL) დაარსდა 2014 წლის ნოემბერში Turkmengaz-ის (წილობრივი მინაწილეობა 85%), Afghan Gas Enterprise (5%), Inter State Gas Systems (5%) და GAIL-ის (5%) -ს მიერ. 10 მილიარდი დოლარის ღირებულების პროექტის კონსორციუმს ხელმძღვანელობს თურქმენგაზი (Hydrocarbons Technology 2023).

მოძრაობა ტალიბანმა ავღანეთში TAPI-ის პროექტს სრული მზარდაჭერა გამოუცხადა და დაპირდა აშხაბადს, რომ ხელს შეუწყობს მილსადენის მშენებლობას ავღანეთის ტერიტორიაზე (Koroleva 2021, 1-3).

მიუხედავად იმისა, რომ ქაბულის ახალი მთავრობა აცხადებს, რომ იგი რჩება პროექტის ერთგული, დიდია გეოპოლიტიკური და უსაფრთხოების რისკები მილსადენის პროექტისთვის, რომლის დიდი ნაწილი გაივლის ავღანეთისა და პაკისტანის არასტაბილურ რეგიონებზე.

ტრანსკასპიური მილსადენი (TCP) სათავეს აიღებს თურქმენეთის ბუნებრივი აირის საბადოებიდან და თურქეთში შესვლამდე გადაკვეთს კასპიის ზღვასა და სამხრეთ კავკასიას (Ministry of Foreign Affairs of Turkmenistan 2022, 3). 1999 წლის 18 ნოემბერს ქ. სტამბულში გამართულ ეუთოს სამიტზე ხელი მოეწერა მთავრობათაშორის შეთანხმებას კასპიის ნავთობის ტრანსპორტირების შესახებ. შეთანხმებას ხელი მოაწერეს თურქეთის, საქართველოსა და აზერბაიჯანის პრეზიდენტებმა. გარდა ამისა, აზერბაიჯანის, საქართველოს, თურქმენეთისა და თურქეთის პრეზიდენტების მიერ, აშშ-ს პრეზიდენტის, ბილ კლინტონის თანდასწრებით, ხელი მოაწერა მთავრობათაშორის დეკლარაციას ტრანსკასპიური მილსადენის განხორციელების პრინციპებთან დაკავშირებით (Жильцов 2015, 102). 2008 წლის 26 მაისს ქ.აშხაბადში თურქმენეთსა და ევროკავშირს შორის ხელი მოეწერა ურთიერთგაგებისა და ენერგეტიკის სფეროში თანამშრომლობის მემორანდუმს. მემორანდუმის თანახმად, მხარეები შეთანხმდნენ ითანამშრომლონ ბაზრის დივერსიფიკაციისა და ენერგორესურსების მიწოდებაზე ენერგეტიკული უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფის მიზნით.

ტრანსკასპიური მილსადენის პროექტი განხილული იყო თურქმენეთის პრეზიდენტ ბერდიმუხამედოვსა და ევროკომისიის თავჯდომარე ჟოზე მანუელ ბაროზოს შორის თურქმენეთში მისი ოფიციალური ვიზიტის დროს 2011 წლის 15 იანვარს. მხარეები შეთანხმდნენ სამუშაო ჯგუფის შექმნაზე. პროექტთან დაკავშირებით, თურქმენეთის, ევროკომისიისა და აზერბაიჯანის რესპუბლიკას შორის პირველი შეხვედრა მინისტრების დონეზე შედგა 2011 წლის 9 მარტს ფრანკფურტში (გერმანია). შემდეგ გაიმართა მოლაპარაკებების რამდენიმე რაუნდი მინისტრთა და სამუშაო ჯგუფების დონეზე. 2012 წლის 3 სექტემბერს შეხვედრა გაიმართა აშხაბადში, რათა განეხილათ და შეეთანხმებინათ ჩარჩო შეთანხმების ძირითად პირობები თურქმენეთს, ევროკავშირსა და აზერბაიჯანის რესპუბლიკას შორის. 2013 წლის ნოემბერში ქალაქ ბრიუსელში გაიმართა ორმხრივი შეხვედრა ევროკომისიის და თურქმენეთის წარმომადგენლებს

შორის, ტრანსკასპიური მილსადენის მშენებლობისა და თურქმენული ბუნებრივი აირის, ევროპულ ბაზარზე მიწოდებასთან დაკავშირებით (Ministry of Foreign Affairs of Turkmenistan 2022, 2). 180 მილის სიგრძის TCGP ტრანსკასპიური მილსადენი 2018 წელს ევროკავშირის მხრიდან მხარდაჭერილია გრანტით (Bryza, Cutler and Vashakmadze. 2020, 1-2).

ტრანს კასპიური მილსადენი მხოლოდ ეკონომიკური მოსაზრებების გამო არ არის მიმზიდველი, მისი აშენება სერიოზულად შეამცირებს რუსეთის გავლენას კასპიის აუზზე. თუმცა, აღნიშნული პროექტის განხორციელებასთან დაკავშირებით არსებობს სირთულეები. საერთაშორისო სამართალი ითვალისწინებს წყალქვეშა მილსადენების გაყვანის რეჟიმის დეტალურ რეგულირებას. მილსადენები, რომლებიც მდებარეობს ხმელეთზე და ზღვის ფსკერზე, განისაზღვრება, როგორც ნავთობისა და ბუნებრივი აირის ტრანსპორტირების საშუალება. სახმელეთო მილსადენებზე, საერთაშორისო სამართლის მიხედვით, არ ვრცელდება სპეციალური რეჟიმი. წყალქვეშა მილსადენები რეგულირდება ზღვის კანონის მიხედვით (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982).

საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ დასავლეთის ქვეყნებმა ხელი მოაწერეს რამდენიმე შეთანხმებას კასპიის აუზში ნახშირწყალბადების რესურსების გამოყენების შესახებ, რაც მიზნად ისახავდა ენერგიის მომწოდებლების დივერსიფიკაციას. მსოფლიოში მიმდინარე პროცესები, განსაკუთრებით ადგილობრივი შეიარაღებული კონფლიქტები, ხაზს უსვამს უსაფრთხო მარშრუტების მნიშვნელობას, რადგან ისინი საფრთხეს უქმნის ენერგომატარებლების ტრანსპორტირებას. შესაბამისად, აუცილებელია თანამშრომლობის გაღრმავება არა მხოლოდ ევროკავშირსა და კასპიის რეგიონს შორის, არამედ ენერგიის გადამტან ქვეყნებთან, როგორებიც არიან უკრაინა, საქართველო და თურქეთი ან ალტერნატიული გზების მოძიება დაბალი პოლიტიკური სტაბილურობის მქონე ქვეყნების გვერდის ავლით (Aydin and Azhgaliyeva 2019, 16).

6. დასკვნა

რეალიზმის პარადიგმა სახელმწიფოებს განიხილავს, როგორც რაციონალურ აქტორებს საერთაშორისო სისტემაში. რაციონალური ქცევა განისაზღვრება როგორც ქცევა, რომელიც ემსახურება მთავრობების ეროვნულ ინტერესებს. მთავრობების ეროვნული ინტერესები განისაზღვრება როგორც სიმდიდრის, ძალაუფლების და გადარჩენის საშუალება. ენერგორესურსები განიხილება როგორც სიმდიდრე და როგორც სახელმწიფოს ძალაუფლების მაქსიმალური გაზრდის ელემენტი. თითოეული ხელისუფლების რაციონალური ქცევა ენერგორესურსებთან მიმართებაში განისაზღვრება ამ რესურსების საჭიროებით. ამრიგად, თითოეული სახელმწიფოს მიერ წარმოებისა და მოხმარების რაოდენობას გადამწყვეტი როლი აქვს მის საგარეო პოლიტიკურ ქცევაში. გლობალურ ენერგეტიკულ სტრუქტურაში არსებობს სამი განსხვავებული ტიპის ქვეყნები: ენერგიის მწარმოებლები, გადამტანი და მომხმარებელი. ზოგადად, რაციონალური ქცევა განისაზღვრება მომხმარებლებისა და გადამტანი ქვეყნებისთვის როგორც ქცევა, რომელიც უზრუნველყოფს ენერგორესურსებზე საკმარის წვდომას მისაღებ ფასებში (Winzer 2012, 36).

ჰ.მორგენტაუს აზრით, ძალაუფლების ძირითადი შემადგენელი ელემენტია ბუნებრივი რესურსები, რომლებიც იყოფა საკვებად და ნედლეულად. ჰ.მორგენტაუ თვლის, რომ პირველი მსოფლიო ომის შემდეგ ნავთობი ენერგიის ინდუსტრიულ და სამხედრო წყაროდ იქცა. მისი აზრით, ნავთობის რეზერვების საჭიროებამ შეცვალა დიდი სახელმწიფოების ძალაუფლების მნიშვნელობა. დიდი სახელმწიფოები ცდილობენ გააკონტროლონ ეს ნავთობის რეზერვები და კონკურენტებს წაართვან მათზე წვდომის საშუალება, შედეგად ძალაუფლების განაწილება იცვლება მათ სასარგებლოდ (Morgenthau 1948, 82-84).

ცივი ომის შემდეგ ერთ-ერთ მნიშვნელოვან გეოპოლიტიკურ მოვლენას წარმოადგენს ბრძოლა რეგიონის რესურსებზე. დღევანდელ საერთაშორისო სისტემაში ენერგომატარებლები, როგორც უმნიშვნელოვანესი ფაქტორი, ხელს უწყობს უსაფრთხოების დადგენას,

თუმცა პარალელურად ქმნის რეგიონულ და საერთაშორისო კონფლიქტებს (Zibakalam & Ameri 2014, 180). მსოფლიოში ენერგომატარებლებზე გაზრდილი მოთხოვნა განაპირობებს გარე ძალების აქტიურ ჩართულობას რეგიონში მიმდინარე პროცესებში, ხშირად გეოპოლიტიკურად დაპირისპირებულ მხარებს შორის (Croissant & Bülent 1999, 16).

ენერგიისა და ენერგიის გადამცემი მილსადენები, ჰეგემონიის ძირითადი კომპონენტებია და მექანიზმი, რომელიც მთავრობებს საშუალებას აძლევს მონაწილეობა მიიღონ გლობალურ სავაჭრო სისტემაში. ამ კუთხით, ენერგეტიკა და ენერგეტიკული მილსადენები უცხოური ინვესტიციების მოზიდვისა და რეგიონული თანამშრომლობის განვითარების შესაფერის საფუძველს ქმნის, აძლიერებს ეკონომიკურ ინფრასტრუქტურას, ზრდის გავლენას და ასევე ქვეყნების პოლიტიკურ როლს, რაც შეიძლება იყოს დიპლომატიის ინსტრუმენტი ქვეყნების ეკონომიკური, პოლიტიკური და კულტურული მიზნების მისაღწევად (Sovacool 2009, 2356).

კასპიის ზღვა და ცენტრალური აზიის რეგიონი მნიშვნელოვანია არა მხოლოდ ენერგეტიკული რესურსების, ვაჭრობისა და ეკონომიკური შესაძლებლობების, არამედ გეოპოლიტიკური უსაფრთხოებისა და უძველესი კულტურული და ცივილიზაციური მნიშვნელობის გამო (Denoon 2015, 262).

დღევანდელ საერთაშორისო სისტემაში კასპიის ზღვის რეგიონის ენერგომატარებლები და მათი ტრანსპორტირების გზების განვითარება, მნიშვნელოვნად ხელს შეუწყობს გლობალურ ენერგოუსაფრთხოებას. შესაბამისად სამხრეთ კავკასიის რეგიონს კიდევ უფრო მნიშვნელოვანი ფუნქცია დაეკისრა ენერგოუსაფრთხოების გლობალურ სისტემაში. განსაკუთრებით მნიშვნელოვანი ფუნქცია აკისრია ქვეყნებს, რომლის გავლით შესაძლებელია ენერგომატარებლების ტრანსპორტირება ევროპის ბაზრებზე, რუსეთის გვერდის ავლით. შესაბამისად, საქართველო კიდევ უფრო მნიშვნელოვანი ხდება, არსებულ რთულ გეოპოლიტიკურ ვითარებაში, ვინაიდან საქართველოს მიმართულება წარმოადგენს ერთადერთ ალტერნატიულ მარშრუტს კასპიისა და ცენტრალური აზიის

რეგიონებიდან ენერგომატარებლების ევროპაში ტრანსპორტირებისთვის (ლაცაბიძე 2022, 385-403).

აღნიშნული საკითხის გადასაჭრელად აუცილებელია კასპიის ზღვის სამართლებრივი სტატუსის საბოლოო დადგენა. კვლევის ძირითად მიზანს წარმოადგენდა, კასპიის ზღვის სამართლებრივი სტატუსის გავლენის შესწავლა, რეგიონის გეოპოლიტიკურ ვითარებასა და ძალთა ბალანსზე ან სამართლებრივი სტატუსის დადგენამ რა ცვლილებები შეიძლება გამოიწვიოს რეგიონში.

კვლევის პროცესში განსაკუთრებული ყურადღება დაეთმო 2018 წლის 12 აგვისტოს ყაზახეთის ქ. აქტაუში გაფორმებულ კონვენციას. კასპიის ზღვის რეგიონის ხუთმა ქვეყანამ - აზერბაიჯანმა, თურქმენეთმა, ყაზახეთმა, ირანმა და რუსეთმა ხელი მოაწერეს კონვენციას კასპიის ზღვის სამართლებრივი სტატუსის შესახებ. ზღვის სამართლებრივი საკითხის გადაჭრის კუთხით წინ გადადგმულ ნაბიჯა, შეიძლება ჩავთვალოთ აღნიშნული შეთანხმება. შეთანხმებამ შესაძლოა გადაჭრას ათწლეულების განმავლობაში არსებული უთანხმოება კასპიისპირა ქვეყნებს შორის ზღვის სამართლებრივ საკითხთან დაკავშირებით. აღნიშნული შეთანხმება, კასპიისპირა ქვეყნებს უზღუდავს არაკასპიისპირა ქვეყნების შეიარაღებული ძალების განლაგებას კასპიის ზღვაზე, რაც მისაღებია რუსეთისა და ირანის ისლამური რესპუბლიკისთვის, რომლებიც თავიანთი ეროვნული ინტერესების საფრთხედ აღიქვამენ დასავლეთსა და ჩრდილო ატლანტიკური შეთანხმების ალიანს NATO-ს. აღნიშნული შეზღუდვა უდაოდ აძლიერებს რუსეთისა და ირანის პოზიციებს რეგიონში, თუმცა შესაძლებელი ხდება, კასპიის ზღვის ფსკერზე, მაგისტრალური მილსადენების პროექტების განხორციელება.

კონვენცია მნიშვნელოვნად ცვლის კასპიის ზღვის რეგიონის არსებული გეოპოლიტიკური მდგომარეობას, რომელიც სამომავლოდ შესაძლებელს ხდის ცენტრალური აზიის ქვეყნებიდან ენერგორესურსების ტრანსპორტირებას ევროპის მიმართულებით. საკითხის მნიშვნელობა სცილდება რეგიონულ მასშტაბებს და წარმოადგენს გლობალურს, რადგან კასპიის ზღვასა და რეგიონში არსებული ენერგორესურსები ევროპის

ალტერნატიული ენერგიის წყაროა. შეთანხმების ძალაში შესვლის შემდეგ, სავარაუდოთ შესაძლებელი გახდება, ტრანსკასპიური მილსადენის მშენებლობა, რაც საშუალებას მისცემს, ცენტრალური აზიის ქვეყნებს, გაიტანონ თავიანთი რესურსები ევროპისა და მსოფლიო ბაზრებზე, რაც თავისთავად შეამცირებს მათ დამოკიდებულებას რუსეთსა და ჩინეთზე. ერთდერითი შემაფერხებელ ფაქტორს, წარმოადგენს ირანის პოზიცია, ვინაიდან აღნიშნული შეთანხმება უნდა რატიფიცირებული იყოს კასპიისპირა ხუთივე ქვეყნის პარლამენტის მიერ, ხოლო ირანის პარლამენტს ჯერჯერობით არ მოუხდენია შეთანხმების რატიფიკაცია.

ტრანსკასპიური მილსადენის პროექტს, რომელმაც სათავე უნდა აიღოს თურქმენეთში და დასრულდეს აზერბაიჯანში, გააჩნია გეოპოლიტიკური და სტრატეგიული მნიშვნელობა ევროპისთვის. ის ცენტრალური აზიიდან ევროპას მიაწვდის დიდი რაოდენობით ბუნებრივ აირს (Cutler 2020, 1).

ტრანსკასპიური მილსადენი არის გადამწყვეტი რგოლი, პოტენციური ცვლილებებისთვის, რამაც შეიძლება გავლენა მოახდინოს საერთაშორისო სისტემის სტრუქტურაზე მომდევნო ათწლეულების განმავლობაში. ამან შეიძლება გამოიწვიოს ეკონომიკური ზრდა, ხელი შეუწყოს რეგიონულ სტაბილურობას და შეზღუდოს, როგორც ჩინეთის ისე რუსეთის გავლენა ცენტრალურ აზიაში (Bryza, Cutler & Vashakmadze 2020, 1-2). შესაბამისად, რეგიონის გეოპოლიტიკურ ვითარებაში, განსაკუთრებულ დატვირთვას იძენს ტრანსკასპიური მილსადენების მშენებლობის საკითხი, რაც შესაძლებელს გახდის, თურქმენეთიდან და ყაზახეთიდან ენერგო მატარებლების ტრანსპორტირებას.

კასპიის ზღვის სამართლებრივ სტატუსის დადგენის გარეშე პრაქტიკულად შეუძლებელია ცენტრალური აზიის ქვეყნებიდან (თურქმენეთი, ყაზახეთი), აზერბაიჯანის მიმართულებით კასპიის ზღვის ფსკერზე მაგისტრალური მილსადენების მშენებლობა. დღესდღეობით ცენტრალური აზია მოქცეულია რუსეთსა და ჩინეთს შორის. საკმაოდ რთულია რეგიონის ქვეყნებისთვის ტრანსკასპიური მილსადენის გარეშე თავიანთი რესურსების პირდაპირ ევროპის ბაზრებზე გატანა. ზღვის

სამართლებრივი სტატუსის გადაწყვეტის შემთხვევაში, შესაძლებელი ხდება ტრანსკასპიური მილსადენების მშენებლობა, რაც შეამცირებს ცენტრალური აზიის ქვეყნების დამოკიდებულებას ჩინეთსა და რუსეთზე და მისცემს მსოფლიო ბაზრებზე, პირდაპირ გასვლის საშუალებას. ევროპის სახით კასპიის რეგიონის ქვეყნებს უჩნდებათ ჩინეთისა და რუსეთის ალტერნატივა, რაც გამოიწვევს მათი დამოკიდებულების შემცირებას.

განსაკუთრებით სენსიტიურია ცენტრალური აზიის ქვეყნებისა და რუსეთის ურთიერთობა, ვინაიდან რუსეთი აქტიურად ცდილობს, აღნიშნული ქვეყნები მოაქციოს თავის პოლიტიკური და ეკონომიკური გავლენის ქვეშ. ბოლო პერიოდში განვითარებული მოვლენები კიდევ უფრო ნათელს ხდის რუსეთის მისწრაფებებს, რაც გამოიხატება ენერგიის, როგორც ზეწოლის საშუალებად გამოყენება. იმ შემთხვევაში თუ ცენტრალური აზიის ქვეყნებს მიეცემა შესაძლებლობა, ტრანსკასპიური მილსადენების საშუალებით, რუსეთის გვერდის ავლით, ენერგორესურსების ექსპორტი განახორციელონ ევროპაში, აუცილებლად შემცირდება რუსეთის ეკონომიკური და სავარაუდოდ პოლიტიკური გავლენა ამ რეგიონზე. ამის კარგ მაგალითს წარმოადგენს ბაქო-თბილისი-სუფსა, ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანი და ბაქო-თბილისი-ერზერუმი მილსადენების მშენებლობა და მათი გავლენა სამხრეთ კავკასიის გეოპოლიტიკურ ვითარებაზე. აღნიშნულმა საექსპორტო მილსადენებმა გაამყარეს და გააძლიერეს მონაწილე ქვეყნების, აზერბაიჯანისა და საქართველოს დამოუკიდებლობა. ის ასევე კომერციულად ძალიან მომგებიანი აღმოჩნდა. მათ მსგავსად, ტრანსკასპიური მილსადენი წარმოადგენს უნიკალურ შესაძლებლობას, უზრუნველყოს ევროპის ეკონომიკური სარგებელი და პოლიტიკური გავლენა რეგიონში. ზემოთ ხსენებული მილსადენების მსგავსად, გახსნის ფართო რეგიონს უფრო დიდი საერთაშორისო ინვესტიციებისთვის (Cutler 2020, 7).

ჩატარებული კვლევისა და შესწავლილი მასალის საფუძველზე, მივდივართ დასკვნამდე, რომ კასპიის ზღვის სამართლებრივი სტატუსის გადაწყვეტის შემთხვევაში, იზრდება რეგიონის დამოუკიდებლობა და უფრო ფართო არჩევანი ჩნდება რეგიონის ქვეყნებისთვის, თავიანთი

რესურსების ექსპორტის კუთხით, რაც ბუნებრივად ამცირებს ჩინეთსა და რუსეთზე მათ დამოკიდებულებას და ზრდის ევროპის კავშირის გავლენას რეგიონში, ვინაიდან რეგიონი წარმოადგენს, ევროპისთვის რუსეთის ალტერნატიულ წყაროს ენერგორესურსების იმპორტისთვის. შესაბამისად, კასპიის ზღვის სტატუსს გააჩნია გადამწყვეტი მნიშვნელობა და ახდენს დიდ გავლენას რეგიონის გეოპოლიტიკურ ვითარებასა და ძალთა ბალანსზე.

ბიბლიოგრაფია:

გაჩეჩილაძე, რევაზ, „ჩემი მეოცე საუკუნე“ ტომი II, ბაკურ სულაკაურის გამომცემლობა, თბილისი, 2011.

კაციტაძე, დავით, „ირანის ისტორია III-XVIII საუკუნეები“, კავკასიისა და აღმოსავლეთის კვლევის ცენტრი, გამომცემლობა ჰოროსი XXI, თბილისი 2009.

ლაცაბიძე, ალექსანდრე, „კასპიის რეგიონის სათბობ-ენერგეტიკული რესურსები“, აღმოსავლეთი და კავკასია, # 2, თბილისი, გამომცემლობა საარი, (2004): 89-100.

ლაცაბიძე, ალექსანდრე, „კასპიის ზღვის რეგიონის ახალი გეოპოლიტიკური რეალობები“, თავისუფალი უნივერსიტეტის აზიური კვლევების ჟურნალი No 2, 2020 .

ლაცაბიძე, ალექსანდრე, „კასპიის ზღვის რეგიონის როლი გლობალურ ენერგოუსაფრთხოების სისტემაში“, ახლო აღმოსავლეთი და საქართველო, # XIV, თბილისი, ილიას სახელმწიფო უნივერსიტეტი, (2022): 385-405

ნაჭყებია, ირინე, „ნაპოლეონის ემისართა თვალთ დანახული თბილისი რუსეთ-ირანის ომის დროს (1804-1813)“, კრ.-ში ვალერიან გაბაშვილი – 90, თბილისი, (2003): 400-421.

ნახუცრიშვილი, ნიკოლოზ, სანიკიძე, გიორგი, „საქართველო და ირანი: 25 წლიანი ურთიერთობების შეჯამება და სამომავლო პერსპექტივები“, ახლო აღმოსავლეთი და საქართველო, # IX, თბილისი, ილიას სახელმწიფო უნივერსიტეტი, (2016): 306-328

სანიკიძე გიორგი, „ირანი და სამხრეთ კავკასიის ქვეყნები, განსხვავებული რეალობები, განსხვავებული შესაძლებლობები“, ილიას სახელმწიფო უნივერსიტეტი, თბილისი, 2022.

სანიკიძე, გიორგი; ალასანია, გიული; გელოვანი, ნანი, „ახლო აღმოსავლეთის ისტორია და მისი ურთიერთობების სამხრეთ კავკასიასთან (XIXს.-XXIს.-ის დასაწყისი)“, თბილისი, ილიას სახელმწიფო უნივერსიტეტი, 2011.

შენგელია, ლუიზა, „რუსეთ-ირანის ურთიერთობები და ამიერკავკასია XIX საუკუნის I მესამედში“ თბილისი, მეცნიერება, 1988.

Agazadeh, J. "An Analysis of the Role of Sir Gore Ouseley at the End of the First Period of Russo-Persian Wars." *Historical Study of War*, no. 2 (2018): 1-28.

Akashi, Kinji, *Cornelius van Bynkershoek: his role in the history of international law*. Vol. 4. Martinus Nijhoff Publishers, 1998.

Alam, Shah. "Pipeline Politics in the Caspian Sea Basin." *Strategic Analysis* 26, no. 1 (2002): 5-26.

Amirahmadi, Hooshang. "The Political Risks of Various Pipeline Routes in the Caspian Basin." *A Great Game No More: Oil and Gas in the Caspian Sea Region*, ed. Dieter Dettke. Washington DC: Friedrich-Ebert-Stiftung (1999).

Arinç, Ibrahim, and Süleyman Elik. "Turkmenistan and Azerbaijan in European gas supply security." *Insight Turkey* (2010): 169-190.

Atai, Farhad, "A look to the north: Opportunities and challenges." In Homa Katuzian, & Hossein Shahidi (eds) *Iran in the 21st Century. Politics, Economics and Conflict*. Routledge, 2008.

Axworthy, Michael, „*Sword of Persia: Nader Shah, from Tribal Warrior to Conquering Tyrant*“, Bloomsbury Publishing, 2010.

Aydin, U. and D. Azhgaliyeva, *Assessing Energy Security in the Caspian Region: The Geopolitical Implications for European Energy Strategy*. ADBI Working Paper 1011. Tokyo: Asian Development Bank Institute, 2019.
<https://www.adb.org/publications/assessing-energy-security-caspian-region>

Azerbaijan International,

https://www.azer.com/aiweb/categories/caucasus_crisis/index/cc_articles/maps_html/baku_oil_all_map.html (accessed: 02.02.2023).

Azerbaijan News, <https://anews.az/en/trasneft-rejects-socar-offer-of-baku-novorossiysk-reverse-flow/> (accessed: 08.09.2021).

Babali, Tuncay, „Caspian Energy Diplomacy Since the End of the Cold-War“, Turkish Foreign Policy Institute, 2006.

Bahgat, Gawdat. "Pipeline diplomacy: The geopolitics of the Caspian Sea region." *International Studies Perspectives* 3, no. 3 (2002): 310-327.

Bajrektarevic, Anis, Petra Posega, "The Caspian energy plateau: Geo-economic, geopolitical and legal essentials." *SEER: Journal for Labour and Social Affairs in Eastern Europe* (2015): 123-142.

Baker, John Norman Leonard. "A history of geographical discovery and exploration“, 1931.

Battistella, Dario. "The post cold-war order as a one-dimensional world." *Colección de Estudios Internacionales* 12 (2012): 1-47

Billé, Franck, „Voluminous States; Sovereignty, Materiality, and the Territorial Imagination“, Duke University Press, 2020.

Blank, Stephen. "Iran's Challenged Position in the Post-War South Caucasus," *Caucasus strategic perspectives. Baku* 2, no. 2 (2021): 41.

Bluth, C., „*US foreign policy in the Caucasus and Central Asia: Politics, energy and security*“, New York: I.B. Tauris, 2014.

Boris Yelstin Presidential Library; THE TREATY OF TURKMENCHAY BETWEEN RUSSIA AND IRAN SIGNED, <https://www.prilib.ru/en/history/619048> (accessed: 15/06/2022).

British Petroleum (BP)-Georgia, Western Route Export Pipeline (WREP),
https://www.bp.com/en_ge/georgia/home/who-we-are/wrep.html
(accessed:10/05/2022).

British and foreign state papers, Vol.134; 1893-1894, **Her Majesty's Stationary Office, 1899.**

British and foreign state papers., Vol.CXXXIX, 1935, **His Majesty's Stationary Office, 1948.**

British and Foreign State papers, Vol.144, 1940-1942, **Her Majesty's Stationary Office, 1952.**

Bryza, Matthew, M. Cutler, and G. Vashakmadze. "US foreign policy and Euro-Caspian energy security: The time is now to build the Trans-Caspian Pipeline." *Atlantic Council* 12 (2020): 1-15,
<https://www.atlanticcouncil.org/blogs/energysource/us-foreign-policy-and-euro-caspian-energy-security-the-time-is-now-to-build-the-trans-caspian-pipeline/> (accessed: 12/06/ 2021).

Bryza, Matthew, "The Greater Caspian region. A new Silk Road, with or without a new belt." *Atlantic Council*, <https://www.atlanticcouncil.org/blogs/new-atlanticist/the-greater-caspian-region-a-new-silk-road-with-or-without-a-new-belt/>
(accessed: 19.02.2020).

Browne, Edward Granville. *A Literary History of Persia: 4 Volume Set*. Routledge, 2013,

Brzezinsky, Zbignev, „STRATEGIC VISION: AMERICA AND THE CRISIS OF GLOBAL POWER“, Basic Books, NY, 2012.

Brzezinski, Zbigniew, „*The grand chessboard: American primacy and its geostrategic imperatives*“, Basic books, 2016.

Brown, Chris, Ainley, Kirsten, „Understanding International Relations“, Third Edition, London : Palgrave Macmillan, 2005.

ÇAPCIOĞLU, İhsan, and Ahmed Hamza ALPAY. "Power and Stability Policies in the Black Sea-Caspian Region in the Context of Max Weber's Authority Approach." *Afro Eurasian Studies* 8, no. 1 (2019): 55-80.

Caspian Barrel, <http://caspiabarrel.org/az/2016/06/russian-transneft-company-concerned-about-fate-of-baku-novorossiysk-oil-pipeline/> (accessed: 10/11/2020).

Caspian Environmental Information Centre Portal, <https://tehranconvention.org/en/tc> (accessed: 05/09/2022).

Caspian Pipeline Consortium, <https://www.cpc.ru/EN/about/Pages/general.aspx> (accessed: 05/08/2022).

Coffey, Luke. "Caspian Sea ownership: not an issue the US should ignore." *Issue Brief, The Heritage Foundation* 4611 (2016).

Cofey, Luke, Iran's Simmering Discontent in the Caspian Sea, Hudson Institute, <https://www.hudson.org/foreign-policy/iran-s-simmering-discontent-in-the-caspian-sea> (accessed: 1/07/2022)

Cornell, S.E., *Azerbaijan since independence*. Routledge, 2015.

Croissant, Michael P., Bülent Aras, „*Oil and geopolitics in the Caspian Sea region*“, Greenwood Publishing Group, 1999.

Cutler, Robert M. „Cooperative Energy Security in the Caspian Region: A New Paradigm for Sustainable Development." *Global Governance* 5 (1999): 251-271.

Cutler, Robert M. "Azerbaijan's Place in Euro-Caspian Energy Security." *Azerbaijan Focus* 3, no. 3 (2010).

Cutler, Robert M. "The Trans-Caspian Is a Pipeline for a Geopolitical Commission." NATO Association of Canada, (2020).

Denoon, David, ed. *China, The United States, and the Future of Central Asia: US-China Relations, Volume I*. Vol. 1. NYU Press, 2015.

Ebel, Robert, Rajan Menon. *Energy and conflict in Central Asia and the Caucasus*, Rowman & Littlefield Publishers, 2000.

Ehteshami, Anoushiravan, „*Globalization and Geopolitics in the Middle East. Old Games, New Rules*“, London and New York: Routledge, 2007.

European Commission, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_22_4550
(accessed: 18/07/ 2022).

European Commission - Press release, **EU and Azerbaijan enhance bilateral relations, including energy cooperation**, Brussels,
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_22_4550 (accessed: 18/07/2022).

European Commission, The EU and Turkmenistan strengthen their energy relations with a Memorandum of Understanding, 26.05.2008,
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_08_799(accessed: 08/10/2022).

Euronews, „EU agrees deal with Azerbaijan to double gas exports by 2027,“
<https://www.euronews.com/my-europe/2022/07/18/von-der-leyen-heads-to-azerbaijan-to-secure-new-gas-import-deal> (accessed: 19/07/2022).

EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A52014DC0330> (accessed: 16/12/ 2022).

EU, https://energy.ec.europa.eu/system/files/2022-12/mou_kazakshtan_en.pdf
(accessed : 15/10/2022).

Fallahi, Ebrahim, „Iran-China strategic partnership: a roadmap for mutual prosperity“, Tehran Times, (2021), <https://www.tehrantimes.com/news/459437/Iran-China-strategic-partnership-a-roadmap-for-mutual-prosperity> (accessed: 04/04/2021).

Finn, Tara, Anglo-Russian Entente 1907; Categories: Foreign affairs and diplomacy, Foreign Office Historians, 31 August 2017, <https://history.blog.gov.uk/2017/08/31/anglo-russian-entente-1907/> (accessed: 02/07/2020).

Financial Times, <https://www.ft.com/content/fe6b3c36-7457-11dd-bc91-0000779fd18c> (accessed: 01/09/2022).

Garibov, Azad, "Key Disputes Remain Unsettled in the Caspian Sea Despite the Signing of the Convention on Legal Status". *EUCACIS in Brief*, No 8 (June), 2019: 1-6.

GlobalSecurity.org,
<https://www.globalsecurity.org/jhtml/jframe.html#https://www.globalsecurity.org/military/world/centralasia/images/map-gas-pipelines-2012.jpg||Central%20Asia%20Gas%20Pipelines> (accessed: 12/10/2022).

Gotev, Georgi, *Kazakh official: We will not risk being placed in the same basket as Russia*. EURACTIV.com. 2022, <https://www.euractiv.com/section/central-asia/interview/kazakh-official-we-will-not-risk-being-placed-in-the-same-basket-as-russia/> (accessed: 29/03/ 2022).

Great Britain, *Parliamentary Papers*, 1907 The Anglo-Russian Entente; AGREEMENT CONCERNING PERSIA Vol CXXV, Cmd. 3750., London, 1908.

Grotius, Hugo, *The Freedom of the Seas, Or the Right which Belongs to the Dutch to Take Part in the East Indian Trade: A Dissertation by Hugo Grotius. Translated*. Oxford University Press, 1916.

Haghighyeghi, Mehrdad, "The coming of conflict to the Caspian Sea." *Problems of Post-Communism* 50, no. 3 (2003): 32-41.

Hill, Fiona. "Pipelines in the Caspian: Catalyst or Cure-all?." *Georgetown Journal of International Affairs* (2004): 17-25.

Heinrich, Andreas, Pleine, Heiko, "Mixing geopolitics and business: How ruling elites in the Caspian states justify their choice of export pipelines." *Journal of Eurasian studies* 6, no. 2 (2015): 107-113.

Huntington, Samuel, *The clash of civilizations and the remaking of world order*, Simon & Schuster, 1996.

Hydrocarbons Technology, Turkmenistan-Afghanistan-Pakistan-India (TAPI) Gas Pipeline Project, <https://www.hydrocarbons-technology.com/projects/turkmenistan-afghanistan-pakistan-india-tapi-gas-pipeline-project/> (accessed: 09/01/2023).

İnalçık, Halil, „*The Ottoman Empire and Europe: The Ottoman Empire and Its place in European History*“, Kronik, 2017

Inan, Feride, Yayloyan, Diana, „New Economic Corridors in the South Caucasus and the Chinese One Belt One Road“, The Economic Policy Research Foundation of Turkey (TEPAV), May, 2018.

INDEPENDENT, <https://www.independent.co.uk/news/world/europe/battle-for-oil-europe-s-hope-to-bypass-russian-energy-may-be-a-pipe-dream-891499.html> (accessed : 11/09/2022).

Intrefax, Kazakhstan ready to help stabilize energy prices on European, global markets-Tokayev, <https://interfax.com/newsroom/top-stories/80918/> (accessed 4/07/2022).

Janusz, Barbara, „The Caspian Sea Legal Status and Regime Problems“, RUSSIA AND EURASIA PROGRAMME REP BP 05/02 , Chatham House, *Stiftung Wissenschaft und Politik, Berlin*, 2005.

Janusz-Pawletta, Barbara, „*Legal Status of the Caspian Sea*“, Springer-Verlag Berlin An., 2015.

Kalehsar, Shokri, „*US Energy Diplomacy in the Caspian Sea Basin*“, Springer International Publishing, 2021.

Kaleji, Vali , „Four Obstacles to Iranian Oil and Gas Production in the Caspian Sea“, *Eurasia Daily Monitor*, vol. 18, Issue 175. (17/11/2021), <https://jamestown.org/program/four-obstacles-to-iranian-oil-and-gas-production-in-the-caspian-sea/> (accessed : 20/10/2022).

Kalicki, Jan H. "Caspian energy at the crossroads." *Foreign Aff.* 80 (2001): 120.

Karagiannis, Emmanuel, „*Energy and Security in the Caucasus*,“ Routledge, 2013.

Kaysi, Hakan, "Energy security of the European Union and Turkey's role." *Ankara Avrupa Çalışmaları Dergisi* 10, no. 2 (2011): 63-82.

Kazakhstan-China Pipeline (KPC), „Atasu-Alashankou crude oil pipeline reaches its full capacity, <https://www.kcp.kz> (accessed: 04/02/2023).

KazMunaiGas,
http://www.kmgep.kz/eng/the_company/our_business/transportation_and_sales/
(accessed: 23/02/2022).

Kissinger Henry, *Diplomacy*, Simon and Schuster, 1994

Kondratiev, Vlad, The Sixth Caspian Sea Summit boosted cooperation between littoral countries, *Geopolitical Report* ISSN 2785-2598 Volume 21 Issue 2, SpecialEurasia,, <https://www.specialeurasia.com/2022/07/07/caspian-sea-summit-geopolitics/>
(accessed : 05/07/2022)

Kubicek, Paul. "Energy politics and geopolitical competition in the Caspian Basin." *Journal of Eurasian studies* 4, no. 2 (2013): 171-180.

Latsabidze, Alexander, „NEW GEOPOLITICAL REALITIES OF THE CASPIAN SEA REGION“, *FREE UNIVERSITY JOURNAL OF ASIAN STUDIES* No 2, (2020):1-5, [HTTPS://JOURNALS.ORG.GE/INDEX.PHP/ASIANSTUDIES/ISSUE/VIEW/17](https://journals.org.ge/index.php/asianstudies/issue/view/17) (accessed : 01/012/2020).

Latsabidze, Alexander, „Caspian Sea and the Issue of its Legal Status“. *Orientalist II*, (2003-2004): 173-177.

Lawrence, Martha, R. B. Sevara Melibaeva, and J. Moose. "Caucasus Transport Corridor for Oil and Oil Products." *Washington DC: The World Bank* (2008).
<https://documents1.worldbank.org/curated/en/628261468017451524/pdf/686930ESW0P1030ort0Corridor0Dec008.pdf> (accessed: 14/05/2020).

LEAGUE OF NATIONS, Treaty Series, Publications of Treaties and International Engagements Registered with the Secretariat of the League of Nations, Volume CX, 1931, <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/LON/Volume%20112/v112.pdf> (accessed: 03/05/ 2021).

Little, Richard, „*The balance of power in international relations: metaphors, myths, and models*“, Cambridge univ. press, 2007.

Malleson, George Bruce, „*History of Afghanistan: From the Earliest Period to the Outbreak of the War of 1878*“, WH Allen, 1878.

Map of Central Asia, Foreign Office List, 1907; GOV.Uk
<https://history.blog.gov.uk/2017/08/31/anglo-russian-entente-1907/>
(accessed: 26/04/2022).

Mayers, A. J., "The growing developing countries appetite for oil and natural gas." *Economic Perspective* (2004): 13-14.

Mehdiyoun, Kamyar, "Ownership of oil and gas resources in the Caspian Sea." *American Journal of International Law* 94, no. 1 (2000): 179-189.

Miles, Carolyn. "The Caspian Pipeline Debate Continues: Why Not Iran?" *Journal of International Affairs* 53, no. 1 (1999): 325–46.

Molaei, Yousef, and Dayyan Jaanbaaz. "Geopolitics and balance of power in Caspian Sea." *Central Eurasia Studies* 9, no. 1 (2016): 151-174.

Montgomery, S., „*Treasures of the Caspian: The coming struggle for energy east and west*“, Created as part of the 2012 Jakson School for International Studies, (2012): 2-203

- Moran, D., & Russell, J. *Energy security and global politics: The militarization of resource management*. New York: Routledge Global Security Studies. 2009.
- Morgenthau, H. , „*Politics among nations: Struggle for power and peace*“, New York: Knop, 1948.
- Mearshimer J., „The Tragedy of Great Power Politics“, N. Y.; L. : W. W. Norton, 2003.
- Mez, Lutz, „European Energy Security and the Caspian Region“, Berlin Centre for Caspian Region Studies, Freie Universität Berlin, 2010.
- Nordquist, Myron H., and John Norton Moore, eds., 1995, *Entry into Force of the Law of the Sea Convention*. Vol. 1. Martinus Nijhoff Publishers, 1995.
- Overland, Indra, Heidi Kjaernet, Anrea Kendal-Taylor. *Caspian Energy Politics*. London: Routledge, 2010.
- Owen, Lewis, Caspian Sea, Encyclopaedia Britannica, Accessed on 06 December 2019, <https://www.britannica.com/place/Caspian-Sea> (accessed:06/12/2019).
- Paul, Thazha Varkey, James J. Wirtz, Michel Fortmann, „*Balance of power: theory and practice in the 21st century*“, Stanford University Press, 2004.
- Peter Avery, Gavin Hambly, Charles Mel Ville, „From Nadir Shah to the Islamic Republic“, History of Iran, Volume 7, Cambridge University Press, 2008.
- Pietkiewicz, Michał, „Legal status of Caspian Sea–problem solved?." *Marine Policy* 123 (2021): 1-8
- Pipeline & Gas Journal, Analysis: Oil Majors Face Output Slump, Deep Losses If Russia Stops Kazakh Pipeline, (2022): 1-2, <https://pgjonline.com/news/2022/july/analysis-oil-majors-face-output-slump-deep-losses-if-russia-stops-kazakh-pipeline> (accessed: 11/07/2022)
- President of Russia, <http://www.kremlin.ru/supplement/785> (accessed: (10/11.2022)

Proceedings of the Royal Geographical Society and Monthly Record of Geography, The New Russo-Persian Frontier East of the Caspian Sea Vol. 4, No. 4, Wiliam Clowes & Sons London 1882

Rakhmetova, Klara, Kazakhstan-China Oil Pipeline Project, <https://www.energycharter.org/fileadmin/DocumentsMedia/Presentations/CBP-KZ-CN.pdf> (accessed: 10/12/ 2022).

Railway Gazette International, <https://www.railwaygazette.com/maps-and-data/armenia-azerbaijan-and-georgia-country-map/58397.article> (accessed: 11/04/ 2022).

RF/RL, Kazakh President Calls For New Oil Export Routes After Russia Suspends Key Pipeline, <https://www.rferl.org/a/kazakhstan-pipeline-russia-exports-war/31932806.html> (accessed: 07/07/2022.)

RODDA, JOHN C., „Facets of Hydrology", published by Wiley, London; New York, 1976.

Sheehan, Michael, „*The balance of power: history & theory*“, Routledge, 2004.

Shaw, Stanford J., Malcolm Edward Yapp, "Ottoman Empire." *Encyclopædia Britannica*., 2016.

Smolansky, Oles M., Turkish and Iranian polices in Central Asia, in Hafeez Malik, ed., Central Asia: Its strategic Importance and Future Prospects, New York: St. Martin's Oress, 1998

Socarmidstream, Baku-Tbilisi-Ceiham BTC, Oil Export Pipline, <https://www.socarmidstream.az> (accessed:03/01/2023).

Sovacool, Benjamin K., "Energy policy and cooperation in Southeast Asia: The history, challenges, and implications of the trans-ASEAN gas pipeline (TAGP) network." *Energy Policy*37, no. 6 (2009): 2356-2367

Szymczak, Pat Davis. "Caspian Oil and Gas Leverages Strengths To Survive in a Low-Carbon World." *Journal of Petroleum Technology* 73, no. 11 (2021): 23-27,

<https://jpt.spe.org/caspian-oil-and-gas-leverages-strengths-to-survive-in-a-low-carbon-world>

(accessed: 01/11/ 2021

Shaffer, Brenda, "Russia." In *Energy Politics*, 114–127. University of Pennsylvania Press, 2009.

TANAP, <https://www.tanap.com/en/> (accessed:10/11/2022).

Tapia, Felipe Sánchez. "Geopolítica en el mar Caspio: los extraños no son bienvenidos." *bie3: Boletín IEEE* 22 (2021): 202-225.

Tehran Convention, <https://tehranconvention.org/en/tc/text-convention>
(accessed:02/04/2022).

The Ministry of Energy of the Republic of Azerbaijan, The Transportation of Oil,
<https://minenergy.gov.az/en/neft/baki-novorossiysk-neft-kemer> (accessed: 17/09/2022).

The Ministry of Foreign Affairs of Turkmenistan, THE MAIN GAS PIPELINES OF
TURKMENISTAN,<https://www.mfa.gov.tm/ru/articles/84> (accessed: 04/10/2022).

The Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Kazakhstan, accessed 2018,
<https://www.gov.kz/memleket/entities/mfa/press/article/details/591?lang=en>
(accessed: 23/11/2018).

The World Bank, "Caucasus Transport Corridor for Oil and Oil Products," Prepared by:
ECSSD, *Washington DC*: December, 2008

<https://documents1.worldbank.org/curated/en/628261468017451524/pdf/686930ESW0P1030ort0Corridor0Dec008.pdf> (accessed: 20/03/2020).

Thomas, Paul. "Geopolitics Around the Caspian." *Energy Economist* 142 (1993): 16-21.

UN environment programme, The Tehran Convention,

<https://www.unenvironment.org/explore-topics/oceans-seas/what-we-do/working-regional-seas/regional-seas-programmes/caspian-sea> (accessed: 11/08/2020).

The United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, accessed 2022.

https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_historical_perspective.htm#Key%20provisions (accessed: 19/04/2022).

Urciuolo, Luca. The Kazakh energy politics: is oil diversification a geopolitical

conundrum? GEOPOLITIKA EVRAZIJA , PROJECTS, Geopolitical Report ISSN 2785-2598 Volume 21 Issue 5, (2022), 1-6,

<https://www.specialeurasia.com/2022/07/20/kazakhstan-russia-energy/>
(accessed: 20/07/ 2022).

US Energy Information Administration; CASPIAN SEA REGION; Last Updated: August 26, 2013,

https://www.eia.gov/international/content/analysis/regions_of_interest/Caspian_Sea/caspian_sea.pdf
(accessed: 11/ 10/2022).

Valle, Sabrina and Bouso, Ron; **Analysis: Oil majors face output slump, deep losses if**

Russia stops Kazakh pipeline, Editing by Barbara Lewis; (2022): 1-17,

<https://www.reuters.com/business/energy/> (accessed:11/07/2022).

Vatanka, Alex. "Azerbaijan-Iran Tensions Create Obstacle to Caspian Resolution." *Eurasia*

Insight (2003). <https://eurasianet.org/azerbaijan-iran-tensions-create-obstacle-to-caspian-resolution> (accessed:08/06/2020).

Vatanka, Alex. "The Caspian and Iran's Foreign Policy Problems." *Caspian Policy Center*.

Caspian Affairs Magazine (2019): 1-3.

Vaziri, Haleh. "A Diplomatic History of the Caspian Sea: Treaties, Diaries, and Other

Stories, Guive Mirfendereski. With a foreword by HE Chehabi. New York:

Palgrave, 2001 ISBN 0-312-24005-8, 261pp." *Iranian Studies* 37, no. 1 (2004): 163-165.

- Waltz, K.N., „Realist thought and neorealist theory“, *Journal of International Affairs*, 44(1), 1997.
- Waltz K. N., „Theory of International Politics“, University of California Barkley, 1979.
- Warsaw Institute, 2018. “Caspian Summit: Consequences for the Region”. September 14, 2018: 1-17, warsawinstitute.org (accessed:03/02/2019).
- Wheeler, Thomas, "Turkey's role and interests in Central Asia." *Saferworld Briefing* 3 (2013): 1-16.
- Weitz, Richard; Tehran and Moscow: Alignment and Divergence in the Caspian; Middle East Institute; (June 9, 2021): 1-8
- Winzer, Christian, "Conceptualizing energy security," *Energy policy* 46 (2012): 36-48.
- Xavier de Planhol, “CASPIAN SEA i. GEOGRAPHY,” *Encyclopædia Iranica*, V/1, pp. 48-50; available online at <http://www.iranicaonline.org/articles/caspian-sea-i> (accessed: 14/03/2018).
- Zimnitskaya, Hanna, James Von Geldern. "Is the Caspian Sea a sea; and why does it matter?," *Journal of Eurasian studies* 2, no. 1 (2011): 1-14.
- Александренко, В.Н., Собрание важнейших трактатов и конвенций, заключенных Россией с иностранными державами; Оригинальное название: Собрание важнѣйшихъ трактатовъ и конвенцій, заключенныхъ Россіей съ иностранными державами; Тип. Варшавского Учебного Округа, Варшава, 1906.
- Авдеев В. Е., ПЕТЕРБУРГСКАЯ КОНВЕНЦИЯ 1907 // Большая российская энциклопедия. Том 26. Москва, 2014.
- Алферов, С. Ю. "Развитие трубопроводного транспорта в Каспийском регионе в постсоветский период." *Территория Нефтегаз* 11 (2017): 58-62.
- Анабасис, Арриан, (поход) Александра, VII. 16, 1912.

Берг, Л.С. Очерки по истории русских географических открытий М. 1945

Бехзади, Рахеле, "Внешняя политика Ирана в Каспийском бассейне – между национальными интересами и исламистскими авантюрами". *Центральная Азия и Кавказ*, том 13, выпуск 3, (2010): 98-108.

Всемирная история, т. I, М. 1956

Всемирная история, т. II. М. 1956.

Геродот, том I, М, 1888 г.

GÜNDÖGAR, История формирования границы Туркменской ССР, accessed on June, 2021

<http://www.gundogar.org/?02540519821000000000000013000000> (accessed: 01/06/2020)

Дунаева, Е. В., "ПРОБЛЕМАТИКА КАСПИЙСКОГО МОРЯ В ОТНОШЕНИЯХ СССР И ИРАНА." *К 200-летию Института востоковедения РАН*, (2018): 43-61

Жильцов, Сергей Сергеевич, Игорь Сергеевич Зонн, *Каспийская трубопроводная геополитика, Состояние и реализация*. Восток-Запад, 2011.

Жильцов, С. С., "Трубопроводная игра в Каспийском регионе," *Проблемы постсоветского пространства* 1 (2015): 96-115.

Завьялова, Е. Б., "Каспийская мечта и геополитическая реальность," *Экономика и управление: проблемы, решения* 1, no. 5 (2017): 41-48.

Зонн, Игорь, Жильцов Сергей, "Каспийский регион: география, экономика, политика, сотрудничество." (2017).

Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан, https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z030000457_ (accessed: 06/04/2022)

Informburo, Мария Захарова: Россия уважает точку зрения Казахстана на конфликт в Украине, <https://informburo.kz/novosti/mariya-zaharova-rossiya-uvazhaet-tochku-zreniya-kazahstana-na-konflikt-v-ukraine> (accessed: 23/06/2022).

Историко-документальном департамент МИД России, РУССКО-АНГЛИЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О РАЗДЕЛЕ СФЕР ВЛИЯНИЯ 1907 года Информационно-справочные материалы; accessed on June 2022, <https://idd.mid.ru/-/rusko-anglijskoe-soglasenie-o-razdele-sfer-vliania-1907-goda> (accessed: 08/02/2020).

Кажаров, Рустам Нажмуудинович, "Ресурсное значение каспийского региона для энергетической безопасности в Евразии: добыча и экспорт природного газа." *Вестник МГИМО Университета* 6 (2011): 183-190

Каражанов, Замир. 2019. "Четверо пятого ждут: последняя точка в Каспийской конвенции – за Ираном". *Ритм Евразии*. 29.09.2019: 1-5. <https://www.ritmeurasia.org/news--2019-09-29--chetvero-pjatogo-zhd...poslednjaja-tochka-v-kaspijskoj-konvencii-za-iranom-45131?print=1> (accessed: 03/09/2020).

Kaspiskiy Vestnik, Коммюнике Шестого каспийского саммита (*Communiqué of the Sixth Caspian Summit*), <http://casp-geo.ru/16253-2/> (accessed: 07/07/2022).

Королева, Наталия, Правительство талибов договорилось с Туркменистаном о газопроводе ТАПИ, DW — Deutsche Welle, 02.11.2021, <https://www.dw.com/ru/pravitelstvo-talibov-dogovorilos-s-turkmenistanom-o-tapi/a-59691106> (accessed: 05/12/2021)

Кулагина, Людмила и Дунаева Елена. *Россия и Иран: история формирования границ*. Гуманитарий, 2007.

Кулагина, Людмила, "Россия и Иран (XIX-начало XX века)," Рос. акад. наук, Ин-т востоковедения, Москва (2010).

Латышев, Василий Васильевич. *Известия древних писателей греческих и латинских о Скифии и Кавказе*. Рипол Классик, 2013.

Леухова, Мария, Александр Пьянов. "Проблема правового статуса Каспийского моря в отношениях прикаспийских государств в 1990–2000 гг." *Вестник Кемеровского государственного университета*3, по. 2 (54) (2013): 235-240.

Министерство иностранных дел Туркменистана. 2019. "Общая информация о первом Каспийском экономическом форуме", <https://www.mfa.gov.tm/ru/cef> (accessed: 02/05/2020).

Орлов А.С., Георгиева Н.Г., Георгиев В.А. *Исторический словарь*. 2-е изд. М., 2012.

Полное собрание законов Российской империи, 2007-2019, Собрание 1-е. СПб., 1649-1825. Т. 7. № 4298, № 4531, Российская национальная библиотека, https://nlr.ru/e-res/law_r/content.html (accessd: 20/09/2020).

Полное собрание законов Российской империи, 2007-2019, Собрание 1-е. СПб., 1649-1825. Т. 8. № 5935, Российская национальная библиотека, https://nlr.ru/e-res/law_r/content.html (accessd: 21/09/2020).

Потемкин, В.П. История дипломатии, том Первый, библиотека внешней политики; Москва 1941;

Родда, Джон, К. „Грани гидрологии“ ЛЕНИНГРАД ГИДРОМЕТЕОИЗДАТ, 1987.

Собрание законодательства Российской Федерации, <https://docs.cntd.ru/document/901856883> (accessed: 17/08/2021).

Страбон, География, кн. XI гл.VII, М. 1879.

Томберг, Игорь. "Центральная Азия и Каспийский регион: новый этап" большой энергетической игры". *Центральная Азия и Кавказ* 5 (47) (2006): 23-41

Туркманчайский мирный договор между Россией и Ираном, 10 февраля 1828 г. // Под стягом России: Сборник архивных документов, М., 1992, [Электронный

ресурс]. URL: <http://www.hist.msu.ru/ER/Text/FOREIGN/turkman.htm>

(accessed: 11/02/2020).

Хайруллин, Э. Р. "«Баланс сил» как концепция безопасности в теории и практике международных отношений." *Вестник Омского университета. Серия «Исторические науки»* 3 (7) (2015): 115-119.

Халфин, Н. А., *Присоединение Средней Азии к России: 60-90-е годы XIX в.* Наука, 1965.

Шостакович С. В., „ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ А. С. ГРИБОЕДОВА ВО ВРЕМЯ РУССКО-ИРАНСКОЙ ВОЙНЫ 1826—1828 гг. И МИРНЫХ ПЕРЕГОВОРОВ РОССИИ С ИРАНОМ“, Г Л А В А Т Р Е Т Ь Я , Дипломатическая деятельность А. С. Грибоедова. М., 1960.

Юзефовичъ Т. Договоры, россіи съ востокомъ, политическіе и торговые с. Петербургъ типографія о.и. бакста, невскій, 71, 1869.

Amirahmadian, Bahram, Barras-yei elal va piamdhai-ye hozur Ialat-e Motahede dar *Ghafghāz*, faslname-ye Jeopolitic shomare-ye 2, (1388): 66-97

Amiri, M. `Arzyabe ravabete Iran va jomhuri Azerbaijan dar gharne bistom` Majles va pajuhesh, (2006) 13 (53), 243

Ja'afari, Ali. NATO dar Khāvarmiyāne va Khalij-e Fārs, manāfe' va amniyat-e melliye Irān, Teheran, 1393/2013.

Hajiyani, Ebrahim, Iranshahi, Hamed (eds). Dar-āmadi bar diplomāsi-ye farhangi-ye Jomhuriye – Eslāmi-ye Irān, Tehran, 1393/2014.

Haqq-Panah, Ja'far, Shirazi-Mougui, Simin; and Alizadeh, Shiva. *Qodrat-e narm-e Irān dar Āsyā-ye markazi va Ghafghāz*, Tehran, 1393/2014.

Manouchehr, Moradi, 'Jang dar Ghafghāz, amniyat va manāfe'e Jomhuri-e Eslāmi-ye Irān.' Motale'ate Asiaye Markazi va Ghafghaz, 63 (2006): 1-14.

Rezai, Abdollah, Tarikhe kamele Iran, eghbal, ۱۳۷۷/1998;

Zibakalam Sadaghe, Ameri Javad Arab, Manabe qeire motaref energy va jaigahe khaliye fars dar siasate amniate enerjii ialate motahed, Siasate Khareji (2014):173-198

Karimi Pour, D., Niakoi, S. A., Simbor, R. N. Naqshe Diplomacy energy dar Siyasat e Khareji Russia va Ghatar. *Journal of Strategic Research of Politics*, 6(22),(2017):192

XVIII-XXI საუკუნეებში, კასპიის ზღვის რეგიონთან დაკავშირებული ხელშეკრულებების სია # 1

- 1723 წლის 12 (23) სექტემბერს ქ. სანქტ-პეტერბურგში, რუსეთის იმპერიასა და სპარსეთს შორის გაფორმებული სამშვიდობო ტრაქტატი (Юзефовичь 1869, 185);
- 1724 წლის 12 (23) ივნისს, რუსეთის იმპერიასა და ოსმალეთის იმპერიებს შორის გაფორმებული კონსტანტინოპოლის ტრაქტატი (Полное собрание законов Российской империи 2007-2019, 303-309);
- 1729 წლის 13 თებერვალს, ქ. რაშთში რუსეთის იმპერიასა და სპარსეთს შორის გაფორმებული ტრაქტატი (Юзефовичь 1869, 189);
- 1732 წლის 21 იანვარს (1 თებერვალს), ქ. რაშთში რუსეთის იმპერიასა და სპარსეთს შორის გაფორმებულ ტრაქტატი (Юзефовичь 1869, 194);
- 1735 წლის 10 (21) მარტს, ქ. განჯაში რუსეთის იმპერიასა და სპარსეთს შორის გაფორმებული ტრაქტატი (Юзефовичь 1869, 202);
- 1813 წლის 12 (24) ოქტომბერს, რუსეთის იმპერიასა და სპარსეთს შორის გაფორმებული გოლესთანის საზავო ხელშეკრულება (Юзефовичь 1869, 208);
- 1828 წლის 10 (22) თებერვალს, რუსეთის იმპერიასა და სპარსეთს შორის გაფორმებული თურქმენჩაის საზავო ხელშეკრულება (Александренко 1906, 144-147);
- 1881 წლის 9 დეკემბრს, რუსეთსა და სპარსეთს შორის გაფორმებული თეირანის კონვენცია საზღვრების შესახებ (Кулагина and Дунаева 2007, 156-163);
- 1893 წლის 27 მაისს, რუსეთსა და სპარსეთს შორის გაფორმებული კონვენცია საზღვრების შესახებ (British and foreign state papers 1899, 1246);
- 1907 წლის 18 (31) აგვისტოს, ქ. სანქტ-პეტერბურგში, დიდ ბრიტანეთსა და რუსეთს შორის გაფორმებული კონვენცია (Great Britain Parliamentary Papers 1908, 1);
- 1921 წლის 26 თებერვალს, ქ. მოსკოვში რუსეთის სოციალისტურ ფედერაციულ საბჭოთა რესპუბლიკასა (რსფსრ) და სპარსეთს შორის

გაფორმებული ორმხრივი შეთანხმება, მეგობრობისა და თანამშრომლობის შესახებ (электронная библиотека исторических документов 2022);

- 1927 წლის 1 ოქტომბერს, საბჭოთა კავშირსა და სპარსეთს შორის გაფორმებული ხელშეკრულება გარანტიებსა და ნეიტრალიტეტის შესახებ (LEAGUE OF NATIONS 1931, 275);
- 1927 წლის 1 ოქტომბერს, საბჭოთა კავშირსა და სპარსეთს შორის გაფორმებული ხელშეკრულება კასპიის ზღვის სამხრეთ სანაპიროს თევზის რესურსების გამოყენების/ექსპლოატაციის შესახებ (LEAGUE OF NATIONS 1931, 297);
- 1931 წლის 27 ოქტომბერს, ქ. თეირანში საბჭოთა კავშირსა და სპარსეთს შორის გაფორმებული კონვენცია დასახლების, ვაჭრობისა და ნავიგაციის შესახებ (Электронная библиотека исторических документов 1931).;
- 1935 წლის 27 აგვისტოს, ირანსა და საბჭოთა კავშირს შორის გაფორმებული ხელშეკრულება დასახლების, ვაჭრობისა და ნავიგაციის შესახებ (British and foreign state papers. 1948, 554);
- 1940 წლის 25 მარტს, საბჭოთა კავშირსა და ირანს შორის გაფორმებული ხელშეკრულება ვაჭრობასა და ნავიგაციის შესახებ (British and foreign state papers. 1940-1944, 419);
- 1991 წლის ალმაათის დეკლარაცია (The Alma-Ata Declaration 1991);
- 1998 წლის 6 ივლისის შეთანხმება რუსეთის ფედერაციასა და ყაზახეთის რესპუბლიკას შორის, კასპიის ზღვის ჩრდილოეთ ნაწილის ფსკერის დელიმიტაციის შესახებ წიაღით სარგებლობის სუვერენული უფლებების განხორციელების მიზნით (Собрание законодательства Российской Федерации 2003);
- 1998 წლის 6 ივლისის რუსეთის ფედერაციასა და ყაზახეთის რესპუბლიკას შორის კასპიის ზღვის ჩრდილოეთ ნაწილის ფსკერის დელიმიტაციის შესახებ, წიაღით სარგებლობის სუვერენული უფლებების განხორციელების მიზნით გაფორმებული შეთანხმების პროტოკოლი. შესრულებულია მოსკოვში 2002 წლის 13 მაისს. შეთანხმება და პროტოკოლი ძალაში შევიდა 2003 წლის 16 მაისს (Собрание законодательства Российской Федерации 2003);

- 2001 წლის 29 ნოემბრის შეთანხმება ყაზახეთისა და აზერბაიჯანის რესპუბლიკას შორის კასპიის ზღვის ფსკერის დელიმიტაციის შესახებ (Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан 2022);
- 2003 წლის 27 თებერვლის ყაზახეთის რესპუბლიკასა და აზერბაიჯანის რესპუბლიკას შორის კასპიის ზღვის ფსკერის დელიმიტაციის შესახებ შეთანხმების პროტოკოლი (შეთანხმება და პროტოკოლი ძალაში შევიდა 2003 წლის 18 ივლისს) (Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан 2022,);
- შეთანხმება რუსეთის ფედერაციასა და აზერბაიჯანის რესპუბლიკას შორის კასპიის ზღვის ფსკერის მიმდებარე მონაკვეთების დელიმიტაციის შესახებ. შესრულებულია მოსკოვში 2002 წლის 23 სექტემბერს (Собрание законодательства Российской Федерации 2003);
- შეთანხმება რუსეთის ფედერაციას, აზერბაიჯანის რესპუბლიკასა და ყაზახეთის რესპუბლიკას შორის კასპიის ზღვის ფსკერის მიმდებარე მონაკვეთების დელიმიტაციის ხაზების შეერთების წერტილზე. შესრულებულია ალმათაში 2003 წლის 14 მაისს (Собрание законодательства Российской Федерации 2003);
- თეირანის კონვენცია - 2003 წლის 4 ნოემბრის ჩარჩო ხელშეკრულება კასპიის ზღვის საზღვაო გარემოს დაცვის შესახებ (Tehran Convention 2022);
- 2010 წლის 18 ნოემბრის შეთანხმება კასპიის ზღვაში უსაფრთხოების სფეროში თანამშრომლობის შესახებ (President of Russia 2010);
- 2018 წლის 12 აგვისტოს კონვენცია კასპიის ზღვის სამართლებრივი სტატუსის შესახებ (Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Kazakhstan 2018);
- გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის კონვენცია ზღვის სამართლის შესახებ (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982).

კასპიის ზღვის რეგიონის ქვეყნების მიერ ევროპის კავშირთან გაფორმებული ხელშეკრულებების სია #2

- ევროპის კავშირსა და აზერბაიჯანის რესპუბლიკას შორის გაფორმებული ურთიერთგაგების მემორანდუმი სტრატეგიული პარტნიორობის შესახებ ენერგეტიკის სფეროში 07/11/2006 (ბრიუსელი) (European Parliament 2006);
- ევროპის კავშირსა და აზერბაიჯანის რესპუბლიკას შორის გაფორმებული ურთიერთგაგების მემორანდუმი სტრატეგიული პარტნიორობის შესახებ ენერგეტიკის სფეროში 18/07/2022 (ბაქო) (European Commission 2022);
- ევროპის კავშირსა და თურქმენეთს შორის გაფორმებული ურთიერთგაგების მემორანდუმი ენერგეტიკის სფეროში თანამშრომლობის შესახებ 26/05/2008 (აშხაბადი) (European Commission 2008);
- ევროპის კავშირსა და ყაზახეთს შორის გაფორმებული ურთიერთგაგების მემორანდუმი ენერგეტიკის სფეროში თანამშრომლობის შესახებ 04/12/2006 (ბრიუსელი) (EU 2006);
- Document: 52014DC0330. COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL, European Energy Security Strategy /* COM/2014/0330 final / 28/05/2014 (EUR-Lex 2014).