

ალექსანდრე ლაცაბიძე

თბილისის თავისუფალი უნივერსიტეტი

a.latsabidze@freeuni.edu.ge

კასპიის ზღვა, სამართლებრივი ასპექტები და ეკონომიკური პერსპექტივები

რეზიუმე

საბჭოთა კავშირის დაშლისა და ახალი დამოუკიდებელი სახელმწიფოების შექმნის შემდეგ, მსოფლიოს სხვადასხვა რეგიონის მნიშვნელობა რადიკალურად შეიცვალა. მიუხედავად იმისა, რომ კასპიის ზღვის რეგიონი თავისი სტრატეგიული მნიშვნელობითა და დიდი ენერგომარაგებით, ხანგრძლივი დროის განმავლობაში სხვადასხვა ძალების ინტერესების გადაკვეთის ადგილს წარმოადგენდა, საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ, განსაკუთრებული მნიშვნელობა შეიძინა. რეგიონში შეიქმნა ახალი ქვეყნები და ჩამოყალიბდა ახალი ძალთა ბალანსი. გაჩნდნენ ახალი მოთამაშეები, როგორც რეგიონალური, ასევე გლობალური. ხშირად აღნიშნული ძალების ინტერესები ერთმანეთთან თანხვედრაში არ არის. აქტუალური გახდა ენერგორესურსების ტრანსპორტირების ახალი გზების ძიება. აღსანიშნავია, რომ რეგიონი, ევროპის კავშირისთვის წარმოადგენს ენერგორესურსების ალტერნატიულ წყაროს, შესაბამისად ევროპისთვის მას გააჩნია სტრატეგიული მნიშვნელობა. განსაკუთრებით გაიზარდა რეგიონის მნიშვნელობა უკრაინაში მიმდინარე კონფლიქტის ფონზე.

რეგიონის ენერგორესურსების ტრანსპორტირების საქმეში, გადამწყვეტი მნიშვნელობა ენიჭება ახალი საექსპორტო გზების ძიებასა და შექმნას. აღნიშნული საკითხი განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია ცენტრალური აზიის ქვეყნებისთვის, კერძოდ თურქმენეთისა და ყაზახეთისთვის. ევროპის ბაზრებზე ენერგორესურსების ტრანსპორტირებისთვის, ხსენებული ქვეყნებისთვის, ერთერთ ყველაზე ოპტიმალურ ვარიანტს წარმოადგენს ტრანსკასპიური მილსადენების მშენებლობა. ტრანსკასპიური მილსადენით ცენტრალური აზიის ქვეყნები შეძლებენ ევროპის ბაზრებზე პირდაპირ წვდომას, რაც თავის მხრივ შეამცირებს ჩინეთისა და რუსეთის გავლენას რეგიონზე. ტრანსკასპიური მილსადენების მშენებლობის საკითხი პირდაპირ უკავშირდება კასპიის ზღვის სამართლებრივი სტატუსის დადგენას, რომლის გადაწყვეტა ვერ ხერხდება ათწლეულობის განმავლობაში.

ნაშრომის მიზანს წარმოადგენს კასპიის ზღვის სამართლებრივი სტატუსის გავლენის შესწავლა, რეგიონის გეოპოლიტიკურ ვითარებასა და ძალთა ბალანსზე.

საკვანძო სიტყვები: კასპიის ზღვის რეგიონი, ენერგორესურსები, საექსპორტო გზები, ტრანსკასპიური მილსადენი, ცენტრალური აზია.

შესავალი

კასპიის ზღვის აუზი მდებარეობს აღმოსავლეთისა და დასავლეთის დამაკავშირებელ უძველეს სავაჭრო გზებზე. ზღვას ჩრდილო-აღმოსავლეთით ესაზღვრება ყაზახეთი, სამხრეთ-აღმოსავლეთით - თურქმენეთი, სამხრეთით - ირანი, სამხრეთ-დასავლეთით - აზერბაიჯანი და ჩრდილო-დასავლეთით - რუსეთი (ლაცაბიძე 2023, 26). კასპიის ზღვა ტრადიციულად არის როგორც რეგიონული, ისე არარეგიონული ძალების გეოპოლიტიკური ინტერესების დაპირისპირების ცენტრი (Vaziri 2004, 163-165).

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).

წარმატებულად ჩატარებული ომების შედეგად გაფორმებული ტრანქტატების 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. 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, 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 (ლაცაბიძე 2023, 28).

კასპიის ზღვის სამართლებრივი სტატუსის გადაჭრას გადამწყვეტი მნიშვნელობა აქვს რეგიონის ქვეყნებისათვის, რადგან მათ მიეცემათ შეასაძლებლობა, შეფერხების გარეშე ააშენონ კასპიის ზღვის გავლით ტრანსკასპიური მილსადენები. იმ შემთხვევაში, თუ ცენტრალური აზიის ქვეყნები (ყაზახეთი, თურქმენეთი) ტრანსკასპიური მილსადენებით შემდეგენ თავიანთი ენერგორესურსების ტრანსპორტირებას ევროპაში, შემცირდება მათი დამოკიდებულება ისეთ ქვეყნებზე, როგორც არის ჩინეთი და რუსეთი. განსაკუთრებით პრობლემატურია რუსეთის მიდგომა ყოფილი საბჭოთა ქვეყნების მიმართ, რომელსაც იგი თავის გავლენის სფეროდ თვლის და ცდილობს ენერჯის წყაროების გამოყენებას დასავლეთსა და მსოფლიოზე ზეწოლის მიზნით (ლაცაბიძე 2023, 4).

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 ხსნიდნენ მსოფლიო პოლიტიკის სუბიექტების ქცევას (Battistella 2012, 1-2).

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 (ლაცაბიძე 2023, 30).

რეგიონალური წესრიგის შესწავლისას გასათვალისწინებელია ძალთა ბალანსის თეორია. ეს თეორია შემუშავდა რეალიზმის პარადიგმის ფარგლებში, რომელიც საერთაშორისო ურთიერთობებს ანარქიულ სისტემადა მიიჩნევს, სადაც სუვერენული სახელმწიფოები მოქმე-

დებენ 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. ამავე დროს თითოეული სახელმწიფო ცდილობს განიმტკიცოს ძალაუფლება და სიძლიერე 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, and Fortmann 2004, 4-5).

სამართლებრივი ასპექტები

ენერგორესურსებით მდიდარი რეგიონები კვლავაც წარმოადგენენ ინტერესის საგანს ნახშირბადის ენერჯიაზე 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 (Bajraktarevic and Posega 2015, 123).

საბჭოთა კავშირის დაშლამდე, 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, თუმცა სანაპირო ზოლების ზუსტი დემარკაციის დებულება არასოდეს შემუშავებულა (Haghayeghi 2003, 32-41). აღსანიშნავია, რომ საბჭოთა პერიოდში კასპიის ზღვის ჩრდილოეთ ნაწილი ზღვისპირა ოთხ საბჭოთა რესპუბლიკას შორის იყო დეფაქტო გაყოფილი (Atai 2008, 130).

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 (ლაცაბიძე 2020, 3).

კასპიის ზღვისპირა ხუთ ქვეყანას შორის უთანხმოება წარმოიშვა კასპიის ზღვის სტატუსის გამო: ჩათვალათ თუ არა კასპიის ზღვა ტბად 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 გას-

წერივ, კასპიის ზღვისპირა ქვეყნების სანაპირო ზოლიდან თანაბარ მანძილზე დაშორებით. თუ, კასპიის ზღვა განიხილება, როგორც საერთაშორისო ტბა, სექტორებად დაყოფა ხდება ტბის ცენტრალურ ნაწილთან დამაკავშირებელი ხაზების გასწვრივ, სადაც ზღვისპირა ქვეყნების საზღვრები გადის სანაპირო ზოლზე, ხოლო მის აკვატორიაში არსებული რესურსები ნაწილდება თანაბრად (Завьялова 2017, 42).

კასპიის ზღვის სამართლებრივი სტატუსის დადგენასთან დაკავშირებით, მკვეთრად განსხვავებული პოზიციები გააჩნდათ კასპიის ზღვისპირა ქვეყნებს. პროცესს ართულებდა ზღვის გაყოფის მექანიზმის არ არსებობა და ქვეყნებს შორის არსებული სასაზღვრო უთანხმოებები (Бехзади 2010, 102). აზერბაიჯანი, თურქმენეთი და ყაზახეთი ემბრობოდნენ 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, გადაეწყვიტათ კასპიის ზღვის სამართლებრივი სტატუსი კონდომინიუმის საფუძველზე, სხვა სახელმწიფოების მხარდაჭერა არ ჰპოვა. შესაბამისად, რუსეთმა შეცვალა პოზიცია და ის მიემხრო ფსკერის გაყოფას კასპიის ქვეყნებს შორის ეგრეთწოდებული „შუა ხაზის“ გასწვრივ, რომელიც გადის არსებული სახმელეთო საზღვრებიდან (Леухова и 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 ეგრეთწოდებული „საუკუნის კონტრაქტი“ მსხვილ საერთაშორისო კომპანიებთან, კასპიის ზღვის შეღწეზე საბადოების ათვისების მიზნით და კონსტიტუციაში დააფიქსირა მისი სექტორზე სუვერენიტეტი. ყაზახეთმა და თურქმენეთმაც გადადგეს პრაქტიკული ნაბიჯები თავიანთი სექტორების ნახშირწყალბადის რესურსების ასათვისებლად (Завьялова 2017, 43). შესაბამისად რუსეთმა დაიწყო ჩრდილოეთ კასპიის ქვეყნებთან ორმხრივი და სამხრივი შეთანხმებების გაფორმება, ხოლო ირანი ემბრობოდა კასპიის ზღვის ხუთ თანაბარ ნაწილად გაყოფას (ლაცაბიძე 2023, 65). აღნიშნულმა შეთანხმებებმა დაასურულეს ზღვის ფსკერთან დაკავშირებული უთანხმოებები ჩრდილოეთ კასპიის ზღვაში. ძირითადი სირთულეს წარმოადგენდა კასპიის ზღვის სამხრეთ ნაწილი. 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 სამართლებრივი სტატუსის გადაწყვეტის პროცესში, მნიშვნელოვან მიღწევად შეიძლება ჩაითვალოს, ქ. აქტაუში, 2018 წლის 12 აგვისტოს კასპიის ზღვის მეხუთე სამიტზე ხელმოწერილი კონვენცია, რომლის მიხედვით მოხერხდა კასპიისპირა ქვეყნებს შორის, ზღვის გამოყენების წესებზე შეთანხმება. კონვენცია მნიშვნელოვნად ცვლის კასპიის ზღვის რეგიონის არსებულ გეოპოლიტიკურ 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 ენერჯის წყაროა. შეთანხმების ძალაში შესვლის შემდეგ, სავარაუდოდ 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. შეთანხმება, კასპიისპირა ქვეყნებს უზღუდავს არაკასპიისპირა ქვეყნების შეიარაღებული ძა-

ლების განლაგებას კასპიის ზღვაზე, რაც მისაღებია რუსეთისა და ირანის ისლამური რესპუბლიკისთვის, რომლებიც თავიანთი ეროვნული ინტერესების საფრთხედ თვლიან დასავლეთსა და ჩრდილო ატლანტიკური შეთანხმების ორგანიზაციას. აღნიშნული შეზღუდვა უდაოდ ამლიერებს რუსეთისა და ირანის პოზიციებს რეგიონში, თუმცა შესაძლებელი ხდება, კასპიის ზღვის ფსკერზე, მაგისტრალური მილსადენების პროექტების განხორციელება (ლაცაბიძე 2023, 136-137). მიღწეული შეთანხმების მიუხედავად, სირთულეები ბოლომდე ამოწურულად არ შეიძლება ჩაითვალოს. კონვენცია საჭიროებს ხუთივე ქვეყნის საკანონმდებლო ორგანოს მხრიდან რატიფიცირებას. აღსანიშნავია, რომ ხელმოწერი ხუთი ქვეყნიდან რატიფიცირება მოახდინა მხოლოდ ოთხმა ქვეყანამ (აზერბაიჯანი, თურქმენეთი, ყაზახეთი, რუსეთი), ხოლო ირანის ისლამური რესპუბლიკის მეჯლისი თავს იკავებს აღნიშნული დოკუმენტის რატიფიცირებისგან. ირანის ისლამური რესპუბლიკის ოფიციალურ პოზიციაში შეიმჩნევა, რიგი საკითხების მიმართ განსხვავებული მიდგომა, რაც გარკვეულ წილად გამოიხატება საზღვრების დელიმიტაციასთან დაკავშირებით კონსენსუსის არ არსებობაში (ლაცაბიძე 2020, 7). შესაბამისად კასპიის ზღვის სამხრეთ ნაწილში ჯერ კიდევ არ არის მოგვარებული ზღვის ფსკერის საზღვრების დელიმიტაციის საკითხი (Vatanka 2019, 1-3).

ეკონომიკური პერსპექტივები

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 (Alam 2002, 5).

კასპიის ზღვის რეგიონი ნავთობის მოპოვების ერთ-ერთი უძველესი ადგილია მსოფლიოში. რეგიონს გააჩნია გლობალური ენერჯის 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 (U.S. Energy Information Administration 2013, 1). აშშ-ის ენერგეტიკული ინფორმაციის ადმინისტრაციის (EIA - U.S. Energy Information Administration) შეფასებით, კასპიის ზღვის აუზს გააჩნია 48 მილიარდი ბარელი ნავთობის და 292 ტრილიონი კუბური ფუტი ბუნებრივი აირის დადასტურებული და სავარაუდო მარაგები. ნავთობის თითქმის 75% და ბუნებრივი აირის მარაგების 67% მდებარეობს სანაპიროდან 100 მილის მანძილზე (U.S. Energy Information Administration 2013, 8).

კასპიის ზღვის რეგიონი წარმოადგენს დამაკავშირებელ, საკომუნიკაციო დერეფანს ევროპასა და აზიას შორის, რომლის საშუალებითაც ხორციელდება ენერგომატარებლების ტრანსპორტირება ევროპის ბაზრებზე, რაც განსაზღვრავს რეგიონის გლობალურ მნიშვნელობას (Brzezinski 2016, 29). აღნიშნულ დერეფანში კასპიის ზღვის რეგიონთან ერთად მოიაზრება ცენტრალური აზია და სამხრეთ კავკასია, რომელსაც გააჩნია მნიშვნელოვანი სატრანზიტო ფუნქცია (Amirahmadian 1388, 66-97). შესაბამისად, კავკასია და ცენტრალური აზია განიხილება, როგორც ერთმანათთან დაკავშირებული, გეოეკონომიკური სივრცე (Кажаров 2011). რეგიონი მნიშვნელოვანია არა მხოლოდ ენერგეტიკული რესურსების, ვაჭრობისა და ეკონომიკური შესაძლებლობების, არამედ გეოპოლიტიკური უსაფრთხოებისა და უძველესი კულტურული და ცივილიზაციური მნიშვნელობის გამო (Denoon 2015, 262).

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 and Pleines 2015, 110).

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).

რესურსები, რეზერვები და წარმოების პოტენციალი, კასპიის რეგიონს მიმზიდველს ხდის პოტენციური მყიდველებისთვის, როგორებიცაა ჩინეთი, ინდოეთი, რუსეთი, ევროკავშირი და აშშ (Mez 2010, 27). არსებობს რამოდენიმე გამოწვევა, რომელიც უკავშირდება ნავთობისა და ბუნებრივი აირის მოპოვებას, ტრანსპორტირებას და მსხვილი პროექტებისთვის საკმარისი ინვესტიციების მოძიებას (U.S. Energy Information Administration 2013, 8). გარდა ამისა, კასპიის ზღვის რეგიონის რესურსების სრულად გამოსაყენებლად საჭიროა ნახშირწყალბადების რაოდენობის მოცულობის ზუსტი შეფასება (Bahgat 2002, 310).

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 გასაღების არეალის დივერსიფიკაციის შესაძლებლობა. შესაბამისად, შეიქმნა და ექსპლოატაციაში შევიდა ახალი მილსადენები, რომლებიც რუსეთის მილსადენების ალტერნატივას წარმოადგენენ (Алфиров 2017, 58). რუსეთი ცდილობს შეინარჩუნოს თავისი უპირატესობა, ბუნებრივი აირის მილსადენების ძირითადად მის ტერიტორიაზე გავლით, ხოლო კასპიის რეგიონის ქვეყნები ცდილობენ, შეამცირონ თავიანთი დამოკიდებულება რუსეთზე.

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 (Алфиров 2017, 59). 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).

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 (ლაცაბიძე 2023, 101).

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. 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).

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 მიმართულება 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 მნიშვნელოვან ელემენტს (Bryza 2020, 2).

აღმოსავლეთ მიმართულება გულისხმობდა კასპიის ზღვის რეგიონიდან, კერძოდ ცენტრალური აზიიდან ჩინეთის მიმართულებით შესაბამისი ინფრასტრუქტურის განვითარებას ენერგომატარებლების ტრანსპორტირების მიზნით. ენერგომატარებლებზე ჩინეთის მხარდმა 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. ჩინეთი, რეგიონში მნიშვნელოვანი ფინანსური რესურსების ჩადებით, იღებს ნახშირწყალბადების რესურსებს და ახორციელებს გეოპოლიტიკურ მისწრაფებებს. შესაბამისად, ცენტრალური აზიის ქვეყნებში ბოლო ათწლეულის განმავლობაში შემენილი ჩინეთის ნავთობისა და გაზის საბადოების აქტივები გახდა პეკინის პოლიტიკური გავლენის ძლიერი იარაღი რეგიონში (Жильцов 2015, 111).

სამხრეთ-აღმოსავლეთის მიმართულება 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 (ლაცაბიძე 2023, 103).

დასკვნა

ცივი ომის შემდეგ ერთ-ერთ მნიშვნელოვან გეოპოლიტიკურ მოვლენას წარმოადგენს ბრძოლა კასპიის ზღვის რეგიონის რესურსებზე. დღევანდელ საერთაშორისო სისტემაში ენერგომატარებლები, როგორც უმნიშვნელოვანესი ფაქტორი, ხელს უწყობს გლობალურ უსაფრთხოებას, თუმცა პარალელურად ქმნის რეგიონულ და საერთაშორისო კონფლიქტებს (Zibakalam and Ameri 2014, 180). მსოფლიოში ენერგომატარებლებზე გაზრდილი მოთხოვნა განაპირობებს გარე ძალების აქტიურ ჩართულობას რეგიონში მიმდინარე პროცესებში, ხშირად გეოპოლიტიკურად დაპირისპირებულ მხარებს შორის (Croissant and Aras 1999, 16).

3. მორგენტაუს აზრით, ძალაუფლების ძირითადი შემადგენელი ელემენტია ბუნებრივი რესურსები, რომლებიც იყოფა საკვებად და ნედლეულად. 3. მორგენტაუ თვლის, რომ პირველი მსოფლიო ომის შემდეგ ნავთობი ენერჯის ინდუსტრიულ და სამხედრო წყაროდ იქცა. მისი აზრით, ნავთობის რეზერვების საჭიროებამ შეცვალა დიდი სახელმწიფოების ძალაუფლების მნიშვნელობა. დიდი სახელმწიფოები ცდილობენ გააკონტროლონ ნავთობის

რეზერვები და კონკურენტებს წაართვან მათზე წვდომის საშუალება, შედეგად ძალაუფლების განაწილება იცვლება მათ სასარგებლოდ (Morgenthau 1948, 82-84). ენერჯია და ენერჯის გადამცემი მილსადენები, ჰეგემონიის ძირითადი კომპონენტებია და მექანიზმი, რომელიც მთავრობებს საშუალებას აძლევს მონაწილეობა მიიღონ გლობალურ სავაჭრო სისტემაში. ამ კუთხით, ენერჯეტიკა და ენერჯეტიკული მილსადენები უცხოური ინვესტიციების მოზიდვისა და რეგიონული თანამშრომლობის განვითარების შესაფერის საფუძველს ქმნის, აძლევს ეკონომიკურ ინფრასტრუქტურას, ზრდის გავლენას და ასევე ქვეყნების პოლიტიკურ როლს, რაც შეიძლება იყოს დიპლომატიის ინსტრუმენტი ქვეყნების ეკონომიკური, პოლიტიკური და კულტურული მიზნების მისაღწევად (Sovacool 2009, 2356). გლობალურ ენერჯეტიკულ სტრუქტურაში არსებობს სამი განსხვავებული ტიპის ქვეყნები: ენერჯის მწარმოებლები, გადამტანი და მომხმარებელი. ზოგადად, რაციონალური ქვეყნა განისაზღვრება მომხმარებლებისა და გადამტანი ქვეყნებისთვის როგორც ქვეყნა, რომელიც უზრუნველყოფს ენერჯორესურსებზე საკმარის წვდომას მისაღებ ფასებში (Winzer 2012, 36).

კასპიის ზღვის რეგიონის ენერჯომატარებლები და მათი ტრანსპორტირების გზების განვითარება, მნიშვნელოვნად ხელს შეუწყობს გლობალურ ენერჯოუსაფრთხოებას. შესაბამისად სამხრეთ კავკასიის რეგიონს კიდევ უფრო მნიშვნელოვანი ფუნქცია დაეკისრა ენერჯოუსაფრთხოების გლობალურ სისტემაში. განსაკუთრებით მნიშვნელოვანი ფუნქცია აკისრია ქვეყნებს, რომლის გავლით შესაძლებელია ენერჯომატარებლების ტრანსპორტირება ევროპის ბაზრებზე, რუსეთის გვერდის ავლით (ლაცაბიძე 2022, 399).

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, and Vashakmadze 2020, 1-2). განსაკუთრებით სენსიტიურია ცენტრალური აზიის ქვეყნებისა და რუსეთის ურთიერთობა, ვინაიდან რუსეთი აქტიურად ცდილობს, აღნიშნული ქვეყნები მოაქციოს თავის პოლიტიკური და ეკონომიკური გავლენის ქვეშ. იმ შემთხვევაში თუ ცენტრალური აზიის ქვეყნებს მიეცემა შესაძლებლობა, ტრანსკასპიური მილსადენების საშუალებით, რუსეთის გვერდის ავლით, ენერჯორესურსების 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. ისინი ასევე კომერციულად ძალიან მომგებიანი აღმოჩნდნენ. მათ მსგავსად, ტრანსკასპიური მილსადენი წარმოადგენს უნიკალურ შესაძლებლობას, უზრუნველყოს ევროპის ეკონომიკური სარგებელი და პოლიტიკური გავლენა რეგიონში. ტრანსკასპიური მილსადენი, ზემოთ ხსენებული მილსადენების მსგავსად, გახსნის ფართო რეგიონს უფრო დიდი საერთაშორისო ინვესტიციებისთვის (Cutler 2020, 7).

შესაბამისად მივდივართ დასკვნამდე, რომ კასპიის ზღვის სამართლებრივი სტატუსის გადაწყვეტა, გაზრდის რეგიონის დამოუკიდებლობას და რეგიონის ქვეყნებისთვის შექმნის რესურსების ექსპორტის უფრო ფართო არჩევანს. აღნიშნული გამოიწვევს მათი დამოკიდებულების შემცირებას ჩინეთსა და რუსეთზე და გაზრდის ევროპის კავშირის გავლენას რეგიონში, ვინაიდან რეგიონი ენერჯორესურსების მიწოდების კუთხით, წარმოადგენს რუსეთის ალტერნატიულ წყაროს. ამგვარად, კასპიის ზღვის სტატუსს გააჩნია გადამწყვეტი მნიშვნელობა და ახდენს დიდ გავლენას რეგიონის გეოპოლიტიკურ ვითარებაზე.

გამოყენებული ლიტერატურა:

- ლაცაბიძე, ა. 2020. “კასპიის ზღვის რეგიონის ახალი გეოპოლიტიკური რეალობები.” *თავისუფალი უნივერსიტეტის აზიური კვლევების შურნალი*, no. 2 (დეკემბერი). თბილისი. <https://journals.org.ge/index.php/asianstudies/article/view/43>.
- ლაცაბიძე, ა. 2022. “კასპიის ზღვის რეგიონის როლი გლობალურ ენერგოუსაფრთხოების სისტემაში.” *ახლო აღმოსავლეთი და საქართველო*, XIV: 385-405.
- ლაცაბიძე, ა. 2023. “კასპიის ზღვის სამართლებრივი სტატუსი და მისი გავლენა ძალთა ბალანსზე რეგიონში.” სადოქტორო დისერტაცია, თბილისის თავისუფალი უნივერსიტეტი.
- Alam, S. 2002. “Pipeline Politics in the Caspian Sea Basin.” *Strategic Analysis* 26, no. 1: 5-26.
- Amirahmadi, H. 1999. “The Political Risks of Various Pipeline Routes in the Caspian Basin.” In *A Great Game No More: Oil and Gas in the Caspian Sea Region*, edited by Dieter Dettke, 36-47. Washington DC: Friedrich-Ebert-Stiftung.
- Atai, F. 2008. “A Look to the North: Opportunities and Challenges.” In *Iran in the 21st Century. Politics, Economics and Conflict*, edited by Homa Katuzian and Hossein Shahidi, 123-135. London, New-York: Routledge.
- Bahgat, G. 2002. “Pipeline Diplomacy: The Geopolitics of the Caspian Sea Region.” *International Studies Perspectives* 3, no. 3: 310-327.
- Bajrektarevic, A., and P. Posega. 2015. “The Caspian Energy Plateau: Geo-Economic, Geopolitical and Legal Essentials.” *SEER: Journal for Labour and Social Affairs in Eastern Europe* 18, no. 1: 123-142.
- Battistella, D. 2012. “The Post Cold-War Order as a One-Dimensional World.” *Colección de Estudios Internacionales* 12: 1-47.
- Bryza, M. 2020. “The Greater Caspian Region. A New Silk Road, With or Without a New Belt.” *Atlantic Council*, February 29, 2020. <https://www.atlanticcouncil.org/blogs/new-atlanticist/the-greater-caspian-region-a-new-silk-road-with-or-without-a-new-belt/>.
- Bryza, M., R. M. Cutler, and G. Vashakmadze. 2020. “US Foreign Policy and Euro-Caspian Energy Security: The Time is Now to Build the Trans-Caspian Pipeline.” *Atlantic Council*, June 12, 2020. <https://www.atlanticcouncil.org/blogs/energysource/us-foreign-policy-and-euro-caspian-energy-security-the-time-is-now-to-build-the-trans-caspian-pipeline/>.
- Brzezinski, Z. 2016. *The Grand Chessboard: American Primacy and its Geostrategic Imperatives*. New-York: Basic Books.
- Croissant, M. P., and B. Aras. 1999. *Oil and Geopolitics in the Caspian Sea Region*. Greenwood Publishing Group.
- Cutler, R. M. 2020. “The Trans-Caspian is a Pipeline for a Geopolitical Commission.” NATO Association of Canada. *Energy Security Program Policy Paper*, no. 1. <https://natoassociation.ca/wp-content/uploads/2020/04/Trans-Caspian-Pipeline-Geopolitical-Commission-ESPPP01.pdf>.
- Denoon, David B. H. 2015. *China, The United States, and the Future of Central Asia: U.S. - China Relations. Volume I*. New York, USA: New York University Press.
- Garibov, A. 2019. “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.
- Haghighyehi, M. 2003. “The Coming of Conflict to the Caspian Sea.” *Problems of Post-Communism* 50, no. 3: 32-41.
- Hill, F. 2004. “Pipelines in the Caspian: Catalyst or Cure-all?” *Georgetown Journal of International Affairs*: 17-25.

- Heinrich, A., and H. Pleines. 2015. "Mixing Geopolitics and Business: How Ruling Elites in the Caspian States Justify their Choice of Export Pipelines." *Journal of Eurasian Studies* 6, no. 2: 107-113.
- Huntington, S. 1996. *The Clash of Civilizations and the Remaking of World Order*. New York: Simon & Schuster.
- Kalicki, J. H. 2001. "Caspian Energy at the Crossroads." *Foreign Affairs* 80, no. 5: 120-134.
- Mehdiyoun, K. 2000. "Ownership of Oil and Gas Resources in the Caspian Sea." *American Journal of International Law* 94, no. 1: 179-189.
- Mez, L. 2010. "European Energy Security and the Caspian Region." Berlin Centre for Caspian Region Studies, Freie Universität Berlin. https://www.polsoz.fu-berlin.de/polwiss/forschung/grundlagen/ffn/veranstaltungen/termine/downloads/10_salzburg/mez_eu_energy_security.pdf.
- Morgenthau, H. 1948. *Politics among Nations: Struggle for Power and Peace*. New York: Knopf.
- Paul, T. V., J. J. Wirtz, and M. Fortmann, eds. 2004. *Balance of Power: Theory and Practice in the 21st Century*. Stanford, California: Stanford University Press.
- Sheehan, M. 2004. *The Balance of Power: History & Theory*. London and New York: Routledge.
- Sovacool, B. K. 2009. "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: 2356-2367.
- U.S. Energy Information Administration. 2013. Caspian Sea Region. EIA. https://www.eia.gov/international/content/analysis/regions_of_interest/Caspian_Sea/caspian_sea.pdf.
- Vatanka, A. 2019. "The Caspian and Iran's Foreign Policy Problems". *Caspian Policy Center. Caspian Affairs Magazine*, April 10, 2019: 1-3.
- Vaziri, H., 2004. "A Diplomatic History of the Caspian Sea: Treaties, Diaries, and Other Stories, Guive Mirfendereski. With a foreword by H.E. Chehabi. New York: Palgrave, 2001 ISBN 0-312-24005-8, 261pp." *Iranian Studies*, 37(1). Cambridge University Press: 163-165.
- Winzer, C. 2012. "Conceptualizing Energy Security." *Energy Policy* 46: 36-48.
- Алферов, С. 2017. "Развитие трубопроводного транспорта в Каспийском регионе в постсоветский период." *Территория Нефтегаз* 11: 58-62.
- Бехзади, Р. 2010. "Внешняя политика Ирана в Каспийском бассейне – между национальными интересами и исламистскими авантюрами." *Центральная Азия и Кавказ*, том 13, выпуск 3: 98-108.
- Дунаева, Е. 2018. "Проблематика Каспийского моря в отношениях СССР и Ирана." *Труды Института востоковедения РАН, выпуск 15, Россия и Иран: пять веков сотрудничества*: 43-61.
- Жильцов, С. 2015. "Трубопроводная игра в Каспийском регионе." *Проблемы постсоветского пространства* 1: 96-115.
- Завьялова, Е. 2017. "Каспийская мечта и геополитическая реальность." *Экономика и управление: проблемы, решения* 1, no. 5: 41-48.
- Кажаров, Р. 2011. "Ресурсное значение каспийского региона для энергетической безопасности в Евразии: добыча и экспорт природного газа." *Вестник МГИМО-Университета* № 6: 183-190.
- Леухова, М., А. Пьянов. 2013. "Проблема правового статуса Каспийского моря в отношениях прикаспийских государств в 1990–2000 гг." *Вестник Кемеровского государственного университета* 3, no. 2 (54): 235-240.
- Amirahmadian, B. 1388. "Barras-yei elal va piamdhai-ye hozur Ialat-e Motahede dar Ghafghāz." *Fasname-ye Jeopolitic shomare-ye* 2: 66-97.
- Zibakalam S., Javad Arab Ameri. 2014. "Manabe qeire motaref energy va jaigahe khaliye fars dar siyasate amniate enerji ialate motahed." *Siasate Khareji*: 173-198.