

О. І. ДІКАРЄВ**НГУЄНГ КУІНЬ МАЙ**

Міжрегіональна Академія управління персоналом, м. Київ

ЕНЕРГЕТИЧНА БЕЗПЕКА ЯК РЕГІОНАЛЬНОУТВОРЮЮЧИЙ ФАКТОР: МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ ТА ПОЛІТИЧНІ АСПЕКТИ ТРАНЗИТУ ПАЛИВНО-ЕНЕРГЕТИЧНИХ РЕСУРСІВ ТА КОРИСТУВАННЯ ТРАНСКОРДОННИМИ РОДОВИЩАМИ

Наукові праці МАУП, 2010, вип. 4(27), с. 9–17

Події початку XXI ст. дали підставу для переоцінки цінностей щодо відносин між Заходом і Сходом у світовій політиці й економіці. Цьому в основному сприяли три фактори — стрімке економічне зростання Китаю й Індії, могутнє збільшення демографічного потенціалу ісламського світу, демографічний спад в ареалі поширення західних культур, економічна криза, криза у сфері забезпечення безпеки, у тому числі енергетичної. Підвищення ролі енергетичного фактора в міжнародних відносинах і перетворення Росії в єдину нафтову державу, що володіє ядерною зброєю, де-факто повернуло Росії світовий статус. Розгортається боротьба за лідерство, і одним із результатів такого сценарію є перегляд енергетичної стратегії в бік зростання “регіоноутворюючої” ролі енергетики у “Великій Азії”. Для ефективної експлуатації трансрегіональних трубопроводів та родовищ потрібна співпраця всіх зацікавлених держав. Нині міжнародне співтовариство прагне до мирного врегулювання прикордонних суперечок, у тому числі і пов’язаних з використанням “транс-кордонних” ресурсів.

Енергетичні потреби — одна з причин створення безпечних умов на шляху доставки паливно-енергетичних ресурсів. Безсумнівно, існують й інші геоетнічні та геополітичні фактори, що пояснюють зацікавленість країн у формуванні і зміцненні комплексів регіональної безпеки уздовж своїх кордонів. Саме цим аналітики пояснюють зростання китайського, індійського російського та американського факторів впливу в регіонах Північно-Східної, Південно-Східної, Південної і Центральної Азії. Зростає конкуренція за лідерство в Євразії. Процес утворення “Великої Східної Азії” знаходиться ще на самому початку, але вже зрозумілим є глобальний контекст причин інтегрування сусідніх, але в минулому дещо ізольованих і топографічно чітко окреслених регіонів [1]. При цьому енергетична складова, яка є дуже малоеластичною до ціни “транзакційних” (перетинаючих регіональні бар’єри) проєктів, складає одну з основ “макрорегіонального будівництва” [2]. Справді, за всієї об’єктивності процесів формування регіональних комплексів

безпеки і співробітництва не можна не бачити, що вони перебувають у полі взаємодії цілком суб’єктивних політичних інтересів і національних геополітичних стратегій.

Варто визнати, що при вирішенні цієї проблеми особливі труднощі виникли у КНР. Основним джерелом імпортованої нафти став для Китаю Близький Схід. З Саудівської Аравії танкерами доставляються в китайські порти значні обсяги сирої нафти. З кінця XX ст. КНР на 75–80 % залежить від постачань із країн Перської затоки й Африки, імпортуючи 160 млн т, тобто 3,2 млн барелів на день [3], як наслідок невдалих спроб КНР диверсифікувати джерела нафти. Шлях у Південно-Східну Азію КНР перекривали Японія і Республіка Корея, що самі значною мірою залежать від імпорту з держав Близького і Середнього Сходу. Тому увага Китаю була спрямована на північно-західний напрямок. У середині 1990-х років поліпшилися відносини з пострадянською Росією, що дало можливість вигідно транспортувати в Китай енерготовари з великих родовищ

Сибіру. Рамкова угода про наміри постачання природного газу з Ковиктинського родовища була підписана ще в 1997 р. Тоді ж було піднято питання про побудову нафтопроводу з Тайшету через Ангарськ у Північно-Східний Китай через Монголію. Однак проект було відкладено. Втім, з початку 2000-х років КНР почали отримувати нафту з Росії залізничним транспортом, хоча це було дорого. Частка російської нафти в усьому китайському імпорті зросла до 8 %, а кількість нафти — приблизно до 13 млн т [4].

У 1997 р. Китай починає експортувати нафту з Казахстану, також цистернами по залізниці. До середини 2000-х років кількість перевезеної по залізниці казахстанської нафти досягла 4–5 млн т, а у 2007 р. 8 млн т. У 2003 р. державні нафтові компанії двох країн побудували першу секцію трубопроводу в західній частині Казахстану (Атирау — Кенкияк), у 2006 р. було завершено будівництво другої секції уже в східній частині країни — від Атасу до Алашанькоу. Після цього перша казахська нафта по трубах пішла в Китай. Третя секція (Кенкияк — Кумкол) буде побудована в центральному Казахстані до 2011 р. [5].

Китайську сторону постійно турбує та обставина, що основна частина сировини (приблизно 4/5) перевозиться морем і, якщо нічого не змінити, далі транспортуватиметься маршрутом, що включає кілька “вузьких місць” — Баб-ель-Мандебська протока на виході з Червоного моря, Ормузька протока на виході з Перської затоки і Малаккська протока на вході в Південно-Китайське море. Особливо вразливою є остання ділянка у 1000 км для танкерів між берегами Малайзії та Індонезії. З початку 1990-х років північна акваторія Індійського океану перетворилася на головну арену дій морських піратів. Свого піку розбійні напади на торгові судна досягли в 2003–2004 рр. Нафтоналивні судна, як правило, не являли інтерес для “чистих піратів”, але могли в будь-який момент стати принадою для політично мотивованих терористичних атак [6].

Істотним можна вважати і геополітичний аспект, який виражається в тому, що на охорону безпеки Малаккської протоки претендують військово-морські сили США. Проекція американської могутності в регіоні, де між Пекіном і Вашингтоном пролягає “невидима вісь” протистояння, знаходиться також о. Тайвань, сценарії розвитку якого є неоднозначними [7]. Це змушує КНР шукати джерела та маршрути доставки нафти з Близького Сходу і Центральноазійсько-Каспійського регіону. У коло інтересу паливно-енергетичного комп-

лексу КНР залучено Африку (Судан, Нігерія) і Латинську Америку (Венесуела, Еквадор, Аргентина). Немає нічого дивного, що Пекін звернув погляд і на суміжний з Китаєм регіон Південної і Західної Азії.

КНР з кінця 1950-х до початку 1990-х років мав досить натягнуті відносини зі своїм сусідом в Азії — Індією. Прикордонні суперечки і конфлікти інтересів у перехресній зоні їхнього контролю в Гімалаях вилилися в коротку, переможну для КНР, прикордонну війну 1962 р., а потім у його політику “контрольованої напруженості” у відносинах із сусідом. У цьому контексті головним партнером КНР в Південній Азії стає Пакистан. Геополітичний вектор КНР у регіоні з кінця 1980-х років поступово почав змінюватися, але рубіжним стає 1993 р., коли відбулася поїздка керівника КНР Цзян Цземіня в Індію. Проїшовши ряд етапів, китайсько-індійські взаємозв'язки вступили у фазу підйому, сутністю якого є конкурентне співробітництво, тобто кооперація в одних галузях міжнародної економіки і політики і суперництво в інших.

Продовжується зближення Пакистану з КНР. У 2002 р. за допомогою КНР розпочалося спорудження великого глибоководного порту Гвадар, розташованого на заході Макранського узбережжя Пакистану в 100 км від берегового кордону з Іраном і приблизно в 400 км на схід від Ормузької протоки. Гвадарський порт при здійсненні намічених планів будівництва в досить близькій перспективі матиме в цілому 12 причалів. З них три причали призначаються для нафтоналивних суден [7]. Крім того, планується спорудження в аралі Гвадарського порту великого нафтопереробного заводу потужністю 10,5 млн т нафти на рік. Не менш перспективним, а економічно, очевидно, і більш реальним є проект спорудження нафтогазопроводів по Каракорумському маршруту. При цьому існують плани транспортування нафти із Саудівської Аравії, будівництво саудівсько-китайського “транскаракорумського” нафтопроводу. Офіційні особи Пакистану роблять припущення про можливість транспортування тим же маршрутом нафти з Ірану й Африки.

Торгово-транспортне й економічне значення Гвадара, та й у цілому пакистанського Белуджистану, не обмежується лише одним напрямом на північний захід у бік КНР. Доволі легко здійснити плани по з'єднанню Гвадара шосейними дорогами з Іраном і Афганістаном. Дорога від споруджуваного порту може бути прокладена на північний схід, паралельно пакистано-іранському

кордону для з'єднання порту із районом Саїндак, де розвідані значні запаси міді і золота. Концесія на їх розробку вже отримана компаніями КНР. Транспортні шляхи від Саїндака, з'єднавшись з побудованою ще в 1960-х роках шосейною трасою, що веде від Карачі до іранського кордону, протягнуться до іранського міста Захедан і афганського Кандагару. З Кандагару, по афганському шосе вантажі з Гвадара найкоротшим шляхом можуть досягти Центральної Азії, Туркменистану й Узбекистану. Залучення Ірану й Афганістану в широку південно-західну дугу "Великої Східної Азії" відповідає життєво важливим інтересам Китаю. Істотною частку сирової нафти, що він імпортує із зони Перської затоки, складає іранська нафта (13,6 % у 2004 р.). КНР виявила зацікавленість в освоєнні нових родовищ, відкритих в Ірані, передусім Ядавара, запаси якого оцінюються в 2,7 млрд т нафти. Домовленість про участь КНР у цьому проекті досягнуто у 2004 р., а контракт підписано у 2006 р. Характерно, що поряд з державною Китайською нафтохімічною корпорацією (51 % акцій) до складу концерну ввійшли державна нафтогазова корпорація Індії (25 %) і компанія Шелл (20 %). З 2009 р. намічається видобуток 7,5–15 млн т на рік [8]. Ще одним перспективним проектом китайсько-іранського співробітництва є родовище Північний Парс з ціною угоди у розмірі 20 млрд дол. Довгострокові плани включають також будівництво нафтопроводу завдовжки 386 км з Ірану на північ у Туркменистан і Казахстан з підключенням до казахстано-китайського нафтопроводу. У КНР схвально ставляться до планів спорудження газопроводу з Ірану через Пакистан в Індію. Вартість будівництва нині оцінюється в 7,5 млрд дол. Незважаючи на значні витрати, уряди трьох країн заявили про готовність приступити до його спорудження. Головною перешкодою залишається політика США щодо Ірану через його ядерну програму. Ісламабад на початку 2007 р. відкрито відкинув американське втручання у вирішення цього питання. Імовірно, не без моральної підтримки з боку КНР пакистанські посадові особи, разом з індійськими, провели серію переговорів з іранською стороною з приводу спорудження газопроводу. Пакистанці й індійці довго не могли домовитися про ціну газу, що поставляється Іраном, але, зрештою, компроміс начебто був знайдений [9].

Разом з тим відомо, що Індія і Пакистан конкурують у сфері відновлення економіки Афганістану, та й у цілому в програмах інтеграції регіону від Індійського океану до центру Євразії. При цьому

Індія орієнтується на впливові в Афганістані сили півночі країни і переважно таджицьку еліту. Індія має міцні позиції в Таджикистані, де мають військово-повітряну базу. Пакистан спирається на вихідців з пуштунського півдня і південного сходу, хоча й серед пуштунів багато хто, в тому числі президент Х. Карзай, насторожено ставляться до дій ісламабадської влади.

На противагу проекту спорудження порту Гвадар і вертикалі, що веде від нього в Центральну Азію, Індія допомагає Ірану в будівництві розташованого на вході в Перську затоку порту Чахбахар. Планується вдосконалення дороги, що веде від нього до Захедану з виходом далі на Афганістан (у Гильменд і Кандагар).

Конкуренція цих проектів по виходу Афганістану і Центральної Азії до Світового океану не суперечить генеральним цілям розвитку всього регіону, що в перспективі можна собі уявити і як широку південно-західну дугу "Великої Східної Азії". Пекін також відгукнувся на заклик афганської сторони про надання йому допомоги у відновленні економіки країни. Крім субсидій КНР виділила Афганістану ще кредит у 150 млн дол. Дипломатія КНР у цьому випадку діє як у рамках міжнародних програм сприяння Афганістану, так і самостійно.

Уряд КНР ініціював створення у 2001 р. Шанхайської організації співробітництва (ШОС). У 2005 р. в ШОС як спостерігачі були прийняті Пакистан, Іран, Індія і організація отримала інший регіональний вимір (південний і південно-західний). Він посилюється, коли було оголошено про створення Контактної групи ШОС — Афганістан.

Тут необхідно зазначити, що такі ж зусилля в регіональній інтеграції докладає дипломатія США. На відміну від КНР, яка не афішує свої плани, але просувається крок за кроком, Захід прямо заявляє про максимально широку підтримку ідеї "Розширеної Центральної Азії". Ця концепція переживає друге народження. Інтерес до проекту вперше з'явився на початку 1990-х років після розпаду СРСР. Однак міжнародна і регіональна ситуація тоді швидко змінювалася й ідея виявилася нездійсненою через ряд причин: орієнтацією нових тюркських держав Центральної Азії на Туреччину; поразкою ісламо-демократичного альянсу в ході громадянської війни в Таджикистані; глибокою кризою в Афганістані після відсторонення від влади прокомуністичного режиму. Зіштовхнувшись з несприятливою ситуацією в регіоні, США послабили увагу до нього.

Проте, події 2001 р. підтвердили актуальність “Великої Центральної Азії” і перший сценарій, який передбачав просування США і ЄС в центр Азії з заходу, в обхід ослабленої РФ, а у визначених рамках і з її участю, був замінений на новий, в якому істотно більшою мірою задіяно потенціал США в русі з боку Індійського океану до Центральної Азії. Тобто, якщо на початку 1990-х років “Розширена Центральна Азія” вважалася як арешал навколо нових незалежних держав регіону, то в середині 2000-х — як регіон навколо Афганістану.

Крім трубопровідних вертикалей “Розширеної Центральної Азії” і “Великої Східної Азії” певну інтеграційну роль можуть виконати лінії електропередач. Таджикистан і Киргизія є багатими на гідроресурси країнами. Виробництво електроенергії у цих республіках перевищує рівень їх потреб. Між центральноазійськими державами відбувається перерозподіл енергії в рамках створеної ще в радянський час об’єднаної енергосистеми. Транспортування електроенергії з Центральної Азії на південь в нинішніх умовах є технічно цілком здійсненним завданням. Крім Таджикистану, можливості для постачання електроенергії має також Киргизія. Причому, як і Таджикистан, Киргизія в перспективі зможе експортувати електроенергію і своїм менш багатим на гідроресурси сусідам по Центральній Азії і Південній Азії через територію КНР. Плани прокладки ліній електропередач уздовж Каракорумського шосе розроблялися ще на початку 1990-х років, і з введенням у дію нових ГЕС у Киргизії вони можуть бути реалізованими. Створення енергетичного коридору — найважливіший, але не єдиний аргумент на користь створення південно-західної дуги “Великої Східної Азії”. Крім енергетики, істотною є і торгово-транспортна складова маршруту із Синьцзяна до Аравійського моря. Якщо намічене розширення Каракорумського шосе успішно реалізують, то високогірна траса перетвориться в достатньо могутню артерію, яка з’єднає центр Євразії зі Світовим океаном.

Дипломатія РФ також активізується в цьому регіоні. Наприкінці 2006 р. російська сторона озвучила ідею створення “енергетичного клубу” (ЕК) ШОС, що зацікавило й Індію як країну-спостерігача цієї організації. У найзагальнішому вигляді попередньо виокремлюють чотири регіональних виміри реалізації концепції: а) глобальний; б) євразійський (простір Росії, Китаю і чотирьох країн Центральної Азії); в) субрегіональний, центральноазійський (Казахстан, Таджикистан, Узбекистан, Киргизія); г) країновий

(розвиток шести національних енергетичних моделей членів ШОС). Нині мова йде, в основному, про аналіз можливостей практичної реалізації насамперед у регіонально-євразійському вимірі. Глобальний формат — більш віддалена перспектива, хоча сьогодні елементи першого виміру частково проглядаються в енергетичній політиці Росії в реалізації концепції енергетичної безпеки (рішення Санкт-Петербурзького саміту G-8), у складному діалозі Росія — ЄС. На кожному рівні концепція ЕК ШОС може мати варіанти відповідно до геополітичних та енергетичних тенденцій і закономірностей. Очевидно, що реалізація концепції ЕК у даних регіональних вимірах дасть можливість не тільки вибудувати самодостатню енергетичну структуру виробник — постачальник — споживач на євразійському просторі, а й істотно оновити загальну стратегію розвитку ШОС, внести нові ресурси впливу в традиційні напрями із безпеки, економічного, гуманітарного співробітництва.

З іншого боку, структурування проекту на основі “клубного” принципу, що припускає доволі широке і прозоре співробітництво не тільки членів ШОС (держав і відповідних міністерств), а й країн-спостерігачів, а також широкого кола недержавних суб’єктів (енергетичних компаній). Значений варіант припускає залучення суб’єктів поза ШОС без твердої політичної прив’язки, завдяки чому ЕК стане більш гнучким і дасть можливість втягнути в енергетичне співробітництво такі країни, як Туркменістан (газовий бізнес), Азербайджан (нафта, газ) та ін. У рамках цього підходу можливі і переговори по взаємодії з ГУАМА й іншими організаціями.

Регіональний і субрегіональний формати можна інтерпретувати в різних контекстах: як реалізацію енергетичної стратегії ШОС на просторі чотирьох центральноазійських держав (Казахстан, Узбекистан, Таджикистан, Киргизія) плюс Росія і Китай; більш широкого визначення територіальних рамок реалізації концепції ЕК, що включає і території країн-спостерігачів — Ірану, Індії, Пакистану, Монголії. Відома ідея президента Казахстану про методологію формування майбутнього “Азіатського енергетичного ринку”, а також ініціатива президента Ірану про те, що Іран може сприяти переговорам міністрів енергетики країн ШОС для вивчення можливостей регіонального співробітництва в освоєнні, видобутку, транспортуванні й переробці нафти і газу, — розширюють контури і можливості ЕК. Однак нині, очевидно, мова йде в основному про варіант енергетичної взаємодії країн — учасниць ШОС. Важливим

також є об'єднання ідей по ЕК (РФ) і “Азіатського енергетичного ринку” (Казахстан), причому остання ідея, очевидно, включає більш широку філософію енергетичної взаємодії в Євразії, яка може розвиватися або паралельно проекту ЕК, або органічно увібрати його в себе. Тут немає протиріч, навпаки, обидва підходи можуть стати прообразом “Центральноазіатської енергетичної хартії” на кшталт відомого європейського документа.

Об'єктивні труднощі реалізації проекту ЕК пов'язані насамперед з різним масштабом економік країн ШОС, труднощами повної гармонізації національних енергетичних стратегій, розбіжністю інтересів виробників і споживачів енергоресурсів. У рамках першої (виробників) і другої (споживачів) груп завжди існує визначена конкуренція. Так, Китай випереджає Індію в плануванні своєї енергетичної безпеки. Як відомо, з 2000 р. індійська компанія “*Oil and Natural Gas Company*” інвестувала 5 млрд дол. у геолого-розвідувальні роботи за кордоном. Національна нафтова корпорація КНР (*China National Petroleum Corporation*) здійснила закордонні інвестиції на суму 40 млрд дол. Важливо, що Пекін і Нью-Делі знайшли способи кооперації. Фактично вони співробітничать у розвитку родовища нафти Яхаваран (*Yahavaran*) в Ірані. Інший важливий момент — статус спостерігача Індії в Шанхайській організації співробітництва, що включає КНР, РФ, Казахстан, Киргизію, Таджикистан, Узбекистан і грає все більшу роль у торговельних переговорах [10].

Центральна Азія (ЦА) на сьогодні для кожної з трьох країн є регіоном потенційних можливостей та існуючих ризиків. Це співвідношення (можливостей і викликів) для Росії, Індії і Китаю складається по-різному. Очевидно, що для Росії регіон ЦА в плані і можливостей, і погроз набагато важливіший порівняно з двома іншими акторами. Росія здійснює тут ряд проектів — Договір колективної безпеки (ОДКБ), Євразійське економічне співтовариство (Євразес). Вона пов'язана системою міцних двосторонніх зв'язків і стратегічного партнерства з ключовими державами регіону — Казахстаном, Узбекистаном та ін. Водночас Росія входить у проект ШОС. Китай, маючи загальні кордони з Казахстаном, Таджикистаном, Киргизією і розвинені відносини з усіма державами регіону, також зацікавлений у ЦА. Причому перед ним, як і перед Росією, також постала проблема потенційних ризиків, що йдуть з регіону, — трансграничний уйгурський сепаратизм, радикальний екстремізм, сепаратизм та ін. Для нейтралізації

цих погроз, як відомо, Китай і Росія разом з іншими державами ЦА створили ШОС, що успішно справляється з поставленими завданнями.

Інше значення ЦА має для Індії. Значущість її визначається більше економічними (енергетичними) і транспортними можливостями на сьогодні і на найближчу перспективу. Для Індії (у центральноазіатському ракурсі) проблема безпеки постала не так гостро, як для Росії і Китаю. Вона не граничить з регіоном ЦА прямо, а відділена від нього Пакистаном і Афганістаном. З іншого боку, існує й афганська проблема, що ускладнює ситуацію на Середньому Сході й у Південній Азії. Можливо, що Індія намагається впливати на Афганістан і Пакистан з півночі із суміжного Таджикистану. Однак основний стратегічний інтерес Індії пов'язаний більше з можливостями тристоронньої енергетичної і транспортної кооперації Росії, Індії і Китаю на євразійському просторі, включаючи регіон Центральної Азії, а також з можливостями двостороннього співробітництва Індії з Таджикистаном, Узбекистаном, Казахстаном та іншими країнами регіону у військово-технічній і торговій сферах. Індія вже найближчим часом може виступити серйозним інвестором у ключових сферах економіки ряду держав Центральної Азії (Таджикистан, Узбекистан, Киргизія, Туркменістан).

Дипломатія РФ повертається в Азійсько-Тихоокеанський регіон для підтримки стабільності і динамічного економічного зростання, забезпечення сприятливих зовнішніх умов для здійснення в країні внутрішніх перетворень, розвитку інтеграційних процесів на принципах рівності і відкритості. Реалізувати ці завдання Росія має намір шляхом активного розвитку як двостороннього, так і багатостороннього співробітництва з усіма державами Східної Азії, серед яких і такі найважливіші країни, як Китай, Японія і США.

Розвиток нинішньої ситуації у “Великій Східній Азії” і Азійсько-Тихоокеанському регіоні (АТР), за всієї її складності й суперечливості, зберігає загальну тенденцію до позитивної динаміки. У регіоні триває активний пошук двосторонніх і багатосторонніх механізмів забезпечення безпеки, виявляються взаємна стриманість у вирішенні спірних питань і прагнення до зміцнення взаємодії на основі балансу інтересів. При цьому географічна, політична, економічна і культурно-історична різноманітність регіону об'єктивно створює можливості трансформації міжнародних відносин тут у напрямі багатополлярності і вироблення балансу інтересів між основними центрами

сили, до яких можна віднести США + Японія, Китай, Росія, Асоціація держав Південно-Східної Азії (АСЕАН) та Індія [11].

Важливим моментом нових проєктів у великій Азії та інших регіонах є вирішення проблем спільної експлуатації транскордонних родовищ та транзиту. Для цих цілей важливими заходами можуть бути: встановлення загальних для двох або більше держав-власників “транскордонних ресурсів”, адекватних міжнародним стандартам раціонального користування надрами; при експлуатації природних ресурсів, що розділяються двома або більше державами, кожна держава повинна діяти на основі попередніх консультацій з іншими державами — власниками того ж об’єкта природокористування, з метою досягнення оптимальної схеми використання ресурсів і не заподіюючи збитку законним інтересам інших держав. Для визначення об’єктів надрокористування, що перетинають міжнародні кордони, зазвичай використовується термін “транскордонні родовища (ресурси)”. Принципи врегулювання транскордонної експлуатації ресурсів знайшли віддзеркалення в Резолюціях Генеральної Асамблеї ООН 1973 і 1974 рр. [12]. Як правило, держави укладають угоди, які базуються на цих принципах. Під терміном “транскордонне родовище” розуміють родовище вуглеводнів. Причина такого особливого погляду на транскордонні родовища випливає із здатності вуглеводнів переміщатися в гірських породах і перетинати встановлені на поверхні межі за певних геологічних і фізико-хімічних умов. Таке родовище можна розробляти з будь-якого боку межі, і вуглеводні, що залягають в надрах однієї ділянки родовища, можуть розроблятися користувачем суміжної ділянки, що, звичайно, створює суперечки та конфлікти між користувачами. Тверді корисні копалини цієї особливості не мають, тому подібних суперечок щодо їх експлуатації, як правило, менше.

Межа, що перетинає родовище, може мати різну правову природу. Нею може бути і державний кордон із зарубіжними країнами, і розділові лінії шельфових акваторій держав, і внутрішні адміністративні межі суб’єктів федеральної держави, і межі ділянок надрокористувачів. Вид межі (державний кордон чи інший поділ) визначає глибину і масштаби таких відмінностей, і отже, визначає характер регулювання процесу використання такого родовища (міжнародно-договірний або національно-державний). Як правило, у міжнародних договорах про транскордонні об’єкти передбачається встановлення спеціального митного

і податкового режиму, спільний план розробки родовища. Такі угоди між надрокористувачами про спільну розробку транскордонного родовища ще називаються юнітизаційними угодами. Нині термін “юнітизація” (*unitization* — об’єднання) вживається у законодавстві про надрокористування багатьох країн світу. Розбіжності у правових технологіях погодження “міждержавних” інтересів при користуванні транскордонними родовищами можуть мати системний характер. Таке буває, коли суміжні країни належать до різних правових традицій або мають інші принципові особливості. До особливостей міждержавної транскордонності відносять і те, що суміжні держави, як правило, є власниками надр, на відміну від інших суб’єктів транскордонних відносин, які не є власниками. Як власник суверенна держава надає право користування надрами, а як орган публічної влади регулює їх використання.

У всіх таких випадках при виборі правового режиму “міждержавного” транскордонного родовища у договорі бажаним вважається встановлення спільного “правового поля” для ділянок родовища обох суверенних сусідніх держав. Тоді їх національні правові системи будуть представлені в договорі у даному випадку тими галузями права, які пов’язані з регулюванням відносин надрокористування. Такий правовий режим родовища дає можливість освоювати транскордонне родовище як єдиний гідродинамічно зв’язаний поклад, як єдиний, цілісний об’єкт. Комісія міжнародного права ООН визнає неможливість використання території таким чином через те, що завдається шкода інтересам інших держав, порушуються принципи і норми міжнародного права. Російський правовик Кліменко зазначає з цього приводу, що, при проведенні гірських робіт і робіт із дослідження мінеральних копалин у безпосередній близькості до межі, на кожній стороні діють власні правила. Проте, ці роботи мають вестися так, щоб вони не заважали видобутку на території іншої сторони [13; 14].

Міжнародною формою надрокористування є угоди про розділ продукції, які укладаються, як правило, ТНК з підприємствами країн, що розвиваються, на міждержавному рівні або на “діагональному” в галузі, як правило, розробки і видобутку корисних копалин, нафти, газу, лісових багатств. Механізм простий: індустріальна країна, її компанії беруть на себе освоєння родовища, розвідку, постачання устаткування, видобуток, розвиток інфраструктури. Виплати надходять видобутою продукцією.

За нинішніх технологій похилого буріння, як відзначає В. Н. Кокін, є можливість пробурити свердловину на території однієї держави і видобувати нафту з покладу, що знаходиться в надрах іншої держави. У світі вже пробурено кілька експлуатаційних свердловин на нафту з відхиленням стовбура свердловини по горизонталі до 8–9 км. Таке відхилення використовується для того, щоб з одного бурового майданчика витягувати нафту і газ з периферійних частин геологічної структури і не витратити кошти на будівництво додаткового майданчика для свердловин або додаткової морської платформи, якщо мова йде про видобуток нафти і газу на континентальному шельфі [15; 16].

Кожна прибережна держава має виняткове право на експлуатацію природних ресурсів морського дна і надр морської зони, що тягнуться від території (суші) цієї держави на відстань 200 морських миль або до краю континентального шельфу, залежно від того, що більше. Держава має повноваження регулювати геологорозвідувальні роботи і видобуток природних ресурсів. Ці повноваження, як правило, реалізуються або через систему ліцензування, або через систему контрактів (договорів) між державою (зазвичай в особі державної компанії) і контрактором (підрядчиком) на контрактній території (акваторії).

Іншою важливою проблемою трансрегіонального характеру є проблема транзиту паливно-енергетичних ресурсів, оскільки транзит є достатньо новим явищем у секторі енергетики. У сфері міжнародного права концепція транзиту існувала ще в XVII ст. Гроцій стверджував, що загальне право транзиту через територію держави існує на користь співтовариства націй [17].

Право транзиту тісно пов'язане з доктриною територіального суверенітету, відповідно до якої держави володіють суверенними правами на свою територію. Це надає їм право не допускати будівництва або використання засобів, призначених для транзиту людей або товарів. Тому свободу транзиту можна охарактеризувати як спробу знайти баланс між потребами міжнародних перевезень та інтересами окремих держав. У минулому міжнародні угоди із транзиту відігравали відносно незначну роль. Контракти із транзиту підкріплювалися угодами між зацікавленими сторонами або принципами міжнародного права. Траплялось, що при транзиті виникали перешкоди, причому в багатьох випадках через політичні мотиви. Існуючі міжнародні угоди, такі як конвенція Барселони про свободу транзиту 1921 р.

і ст. V ГАТТ не могли врегулювати чи запобігти інцидентам з огляду на їх обмежену юрисдикцію.

Транзит з юридичної точки зору є транспортуванням товарів через митну або суверенну територію країн у тому випадку, коли вона починається і закінчується за межею цієї території відповідно до факту або документів. Є ряд міжнародних угод, регулюючих різні аспекти транзиту.

Конвенція Барселони про свободу транзиту 1921 р. підписана 42 країнами, деякими з них ратифікована. Конвенція прийнята в рамках Ліги Націй і тому є частиною законодавства ООН. Положеннями конвенції встановлено, що транзит має бути недискримінаційним, а тарифи розумними і в істотній частці фіксованими, щоб забезпечувати і заохочувати збільшення обсягів транзиту. Важливість конвенції Барселони по транзиту полягає в тому, що це перша міжнародна конвенція по транзиту, яка фактично використовувалася як основа для більшості транзитних положень і угод, реалізованих згодом.

У контексті ГАТТ 1994 р. енергоносії у цілому розглядаються як товар, включаючи (згідно з рішенням Європейського Суду) електроенергію. Таким чином, положення ГАТТ стосуються трубопровідного транзиту нафти, природного газу і мережевої передачі електроенергії.

Необхідно зазначити, що існуючі юридичні тлумачення і досвід застосування ст. V є спірними. Основну причину цього юристи вбачають в її складному характері, що не дозволяє зробити однозначного і переконливого висновку. Наприклад, рішенням Європейського Суду ECR 731 1983 р. було встановлено, що режим ГАТТ не може мати прямого впливу на закони ЄС, і що особи третіх країн (не членів ЄС) не можуть посилатися на нього. Проте, з приєднанням ЄС до ВТО є очевидним, що ГАТТ 1994 р. застосовується на території ЄС [18].

Європейська Енергетична Хартія була підписана в 1991 р. у вигляді політичної декларації співпраці в енергетичній сфері між країнами ЦСЄ, колишнього СРСР із країнами Заходу. У 1994 р. до ЕЕХ увійшла юридично обов'язкова форма у вигляді Договору до Енергетичної Хартії (ДЕХ). ДЕХ, що є багатостороннім економічним договором, базується на п'яти ключових елементах: заохоченні капіталовкладень в енергетику; державний суверенітет над національними ресурсами; свобода доступу до енергетичних ринків; свобода транзиту енергоресурсів; свобода руху капіталів, пов'язаних з інвестуванням енергетичних галузей.

ДЕХ не було ратифіковано в РФ, Білорусії, Норвегії. Розбіжність інтересів виробників, споживачів та транзитерів паливно-енергетичних ресурсів вимагає розробки певних правил гри і врахування інтересів виробника. Саме тому нині триває процес становлення енергетичного права в цілому. Концепція вдосконалення нормативно-правової бази полягає у створенні комплексу організаційно-правових засад розвитку і функціонування паливно-енергетичного комплексу на принципах поєднання ринкових відносин і державного управління, зокрема регулювання, з метою забезпечення стабільного економічного, соціального розвитку, національної енергетичної безпеки.

Євроазійський регіон по транзиту нафти, газу, електроенергії через треті країни займає провідне місце у світі. Очікується й подальше зростання ролі транзиту, що зумовлене потребою в більших обсягах енергоресурсів на світових ринках з нових незалежних держав. Проблема постачання ПЕР стимулюватиме виникнення ряду політичних проблем, безпосередньо пов'язаних з транзитом. Це говорить про те, що процес розвитку енерготранспортної інфраструктури тісно пов'язаний з питаннями енергетичної безпеки і вразливістю до впливу геополітичних чинників. Як свідчить геоекономічна практика, вибір маршрутів транспортування енергетичних ресурсів від місць видобутку до ринків споживання часто визначається розстановкою сил на світовій енергетичній арені. Тут, як правило, відбувається зіткнення економічних інтересів різних країн. Особливо гостро конфлікт розгортається у регіонах видобутку або попиту, що швидко зростає, коли міжнародна енерготранспортна інфраструктура ще тільки створюється, або планується.



Література

1. "Большая Восточная Азия": мировая политика и региональные трансформации: научно-образовательный комплекс / В. Я. Белокрыцкий и др.; рук. авт. колл. А. Д. Воскресенский; Под общ. ред. А. Д. Воскресенского. — Моск. гос. ин-т междунар. отношений (ун-т) МИД России. — М.: МГИМО — Университет, 2010.
2. Boyer A. L. Recreating the Silk Road: The Challenge of Overcoming Transaction Costs / A. L. Boyer // China and

Eurasian Forum Quarterly. — 2006. — Vol. 4. № 4. — P. 71–96.

3. *The World Fact Book: China*. URL; [http:// www.worldfactbook](http://www.worldfactbook) updated at 8 February 2007.

4. Norling N. Russia's Energy Leverage over China and the Sinopec-Rosneft Deal // China and Eurasia Forum Quarterly. — 2006. — Vol. 4. — No. 4. — P. 31–38.

5. Резникова О. Б. Китай и Центральная Азия: асимметрии экономического взаимодействия // Евразия: современные проблемы развития / Отв. ред. А. А. Рогожин. — М.: ИМЭМО РАНЕИ, 2005. — С. 81–84.

6. Белокрыцкий В. Я. Энергетическая безопасность Северо-Восточной Азии: проблема террористических и нерегиональных политических рисков // Энергетическое измерение международных отношений и безопасности в Восточной Азии / Под общ. ред. и рук. чл.-кор. РАНЕИ А. В. Торкунова. — М.: МГИМО — Университет, 2007. — С. 517–536.

7. Port of Singapore to Operate Pakistan's Gwadar Port // Xinhua, People's Daily. — 26.12.2006; Singapore to Run Gwadar Port Management // The News International. — 2007. — January 11.

8. Moleki A. Iran and China: Dialogue on Energy / Harvard University. — 2006. — May 15. URL: <http://www.bcsia.ksg.harvard.edu>, PDF Format. — P. 30.

9. Pakistan, India will Resist Pressure: Iran; Gas Pipeline Project // Dawn. — 2005. — September 30; IPI Deal Close, Says Aziz // Dawn. — 2007. — February 19.

10. Song Yann-huei. Unated States and Territorial Disputes in the South China Sea: a Studi of Ocean Law anad Politics / Yann-huei Song // Maryland Series in Contemporary Asian Studies. — Number 1? 2002 (168). — 321 p.

11. Китай в мировой политике ОТИ. РСД-спст А. Д. Воскресенский. — М.: РОССПЕН, 2001.

12. United Nations General Assembly Resolutions 3129 (XXVIII), 1973, 13 December; 3281, (XXIX), 1974, 12 December.

13. Клименко Б. М. Государственная территория. — М., 1974. — С. 82, 83.

14. Ульянов В., Дьячкова Е. Трансграничные месторождения: проблемы правового регулирования // Нефть, Газ и Право. — 1999. — № 4 (28);

15. Ульянов В., Дьячкова Е. Юнитизация. Форма сотрудничества при освоении трансграничных ресурсов нефти и газа // Нефть России. — 1998. — № 10–11.

16. Кокин В. Н. Недропользование: теоретико-правовой анализ. — М., 2005. — С. 71–73. 15. UNCLOS, The 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea, Article 76.

17. Гуго Гроций. О праве войны и мира. — М.: Гос. изд-во юрид. л-ры. — 1956.

18. Барсегов Ю. Г. Территория в международном праве. — М., 1958. — С. 156–180; Волова Л. И. Международно-правовой принцип территориальной неприкосновенности и нерушимость границ европейских государств. СЕМП 1974. — М., 1976. — С. 126–138.

Сучасні підходи до безпеки, в тому числі трансрегіональної, вимагають участі в багатьох процесах, у тому числі енергетичних. Метою політики має бути використання найрізноманітніших інтернаціональних мереж для участі у процесах

обміну сировиною, енергією, капіталом. Очікується й подальше зростання ролі транзиту, що зумовлено зростанням споживання енергоресурсів. Процес розвитку енерготранспортної інфраструктури пов'язаний з питаннями енергетичної безпеки і впливом через геополітичні чинники на сценарії регіонального розвитку. Як свідчить гео економічна практика, вибір маршрутів транспортування енергетичних ресурсів визначається розстановкою сил у світовій боротьбі за лідерство. Особливо гостро ці процеси відбуваються в контексті реалізації проекту "Великої Азії", де зіштовхуються інтереси США, РФ, КНР, Індії, Ірану, Пакистану, країн Перської затоки.

Современные подходы к безопасности, в том числе трансрегиональной, требуют участия во многих процессах, в том числе энергетических. Целью политики становится использование разных интернациональных сетей для участия в процессах обмена сырьем, энергией, капиталом. Ожидается дальнейшее увеличение роли транзита, что обусловлено увеличением потребления энергоресурсов. Процесс развития энерготранспортной инфраструктуры связан с вопросами энергетической безопасности и влиянием посредством геополитического фактора на сценарии регионального развития. Геоэкономическая практика свидетельствует, что выбор маршрутов транспортирования энергоресурсов определяется расстановкой сил в мировой борьбе за лидерство. Особенно остро эти процессы проходят в контексте реализации проекта "Большая Азия", в котором сталкиваются интересы США, РФ, КНР, Индии, Ирана, Пакистана, стран Персидского залива.

Modern approaches to safety, including transregional, demand participation in many processes, including mineral resources and electricity. Use of different international networks for participation in processes of an exchange by raw materials, energy, financial tools becomes the policy purpose. The further increase of transit's function because of power resources' consumption is expected. Process of mineral resources transportation infrastructure development is connected with questions of power safety and Influence by means of the geopolitical factor on the scenario regional development. Geo-economics practice testifies that the choice of routes of mineral resources' transportation is defined by alignment of forces in world struggle for leadership. Especially sharply these processes pass in a context of the project "Big Asia" realization in which interests of the USA, the Russian Federation, the Peoples Republic of China, India, Iran, Pakistan, the gulf countries face.

Надійшла 21 жовтня 2010 р.