

Олександр Романуха,
кандидат історичних наук, доцент,
ДонНУЕТ імені Михайла Туган-Барановського

ПОЛІТИКА США У ПИТАННЯХ КОНТРОЛЮ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

Анотація. Стаття присвячена аналізу зовнішньополітичної стратегії США у питаннях контролю транспортних коридорів. Звертається увага на пріоритетність ідеї відродження «Великого шовкового шляху» та формування регіональних транспортних коридорів, що сприятиме зростанню національних економік, стабілізації політичної ситуації, покращенню інвестиційної атмосфери, інтеграції країн до світових економічних і політичних систем.

Ключові слова: США, Україна, торговельний шлях, економіка, зовнішня політика.

Глобалізаційні процеси кардинальним чином змінюють форми та пріоритети зовнішньої політики держав, особливо світових лідерів. Науково-технічний розвиток виступає в даному аспекті головним фактором трансформації. Сьогодні вже не важливо мати великі підприємства – необхідний товар можна замовити, сировину – купити, робочі ресурси – винайняти. У таких умовах володіння передовими технологіями, мобільність організації, транзитні можливості стають основними критеріями оцінки потенціалу. Серед усього цього особливого значення набуває транзитний потенціал. В умовах, коли виробничо-ресурсна база країн світу зрівнюється, важливим стає не виготовити товар, а швидко та недорого його доставити. У світі вже відбувся розподіл праці, сформувалися виробничі центри, визначилися країни-інвестори, бази сировини. Усе це виводить на перше місце фактор транзитних можливостей. Переміщення сировини та товарів має не лише важливе економічне значення, але й політичне. Транспортні

коридори сприяють зближенню країн-учасниць, формуванню на їх базі регіональних союзів. Саме через глобальність даного напрямку головними гравцями тут виступають світові лідери, провідне місце серед яких займає США.

Вивченню даного питання в науці приділяється значна увага. Серед останніх робіт увагу привертають дослідження О. Подберезкіної [8]. Вона зазначає важливу роль міжнародних транспортних коридорів у посиленні інтеграційних процесів у світі та підкреслює значний внесок у цю роботу США. Політику США щодо контролю транспортних коридорів у порівнянні з Російською Федерацією розглядає М. Чусодський [13]. Він зазначає складність існуючої ситуації та тенденцію до формування міждержавних блоків у цьому питанні. Погоджується з ним багато в чому і П. Заріфуллін [4]. Автор аналізує доктрини США та визначає головні цілі, що реалізуються на практиці. Детальному розгляду піддає заяви перших осіб США О. Джахонгир [3]. Дослідник аналізує готовність інших країн до співпраці з урядом Америки у рамках розвитку транспортних коридорів.

Питання контролю транспортних шляхів є пріоритетним напрямом зовнішньої політики США. Це зумовлено потребою в забезпеченні країни сировиною, організації поставок продукції, обміну технологіями. Враховуючи той факт, що сучасна світова економіка більшою частиною зав'язана на Євразійському континенті, ідея відродження «Великого шовкового шляху» (ВШШ) посіла в планах США провідне місце. Даний проект має значні перспективи. Його реалізація дає змогу з'єднати найбільші ринки континенту Євразія та його фінансово-ресурсні центри. Торгівля між Європою та Азією має давню історію і весь час була джерелом отримання значних прибутків. Переміщення товарів сприяло стабільному розвитку країн Азії, обміну науковими знаннями, культурним контактам. Як наслідок такої співпраці ми знаємо великі держави: Візантія, Османська імперія. Проте розвиток мореплавства суттєво змінив ситуацію. Переміщення усіх торгових шляхів на море позбавив континентальні країни додаткового прибутку та

привабливості, що призводило до їх поступового занепаду. В історії почався період морських імперій. До сьогодні морські перевезення залишаються домінуючими. На них припадає більша частина світового товаропотоку. Однак, останнім часом ситуація почала змінюватися. Причиною цього є потреба в сировинних ресурсах та розширення товарообміну.

Враховуючи низький рівень активності у розвитку світової економіки країн Центральної Азії, питання побудови нової транспортної артерії, яка дала б їм доступ до світових ринків, набуло значної ваги. Один з варіантів цього – відродження «Великого шовкового шляху». Перспективність даного проекту значна. За даними економістів, товаропотік між Європою та Азією перевищує \$2 трлн. на рік, а частка транспортних видатків становить \$200 млрд. Це суттєві кошти, отримати які були б раді багато країн. Окрім того, даний проект має значні політичні дивіденди. Він сприяє розвитку національних економік, перетворюючи ці території в зону стабільності, допомагає протистояти тероризму, допомагає формуванню рівних, демократичних відносин у світі.

Реалізація даної мети передбачала побудову нового міжнародного транспортного коридору Європа-Кавказ-Азія («ТРАСЕКА» – Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia). Ця ідея була вперше проголошена на конференції, яка пройшла у Брюсселі в травні 1993 р. У ній взяли участь міністри торгівлі і транспорту з восьми первинних країн, охоплених проектом ТРАСЕКА. На конференції було прийнято угоду впровадити програму Технічного Сприяння, що фінансувалася Європейським Союзом, для розвитку транспортного коридору за напрямком Захід-Схід з Європи, з перетином Чорного моря, через Кавказ і Каспійське море з виходом на Центральну Азію. Сам проект є Європейським, проте активно реалізується за підтримки США. Зацікавленість останньої полягає не лише в економічних, а й геополітичних дивідендах. Сильні країни, прагнучи взяти під контроль ці процеси, розробляють та впроваджують різні програми дій, складовою частиною яких є побудова нових транспортних коридорів.

На думку професора Фредеріка Стара, Директора Інституту Центральної Азії і Кавказу при університеті Джона Хопкінса: «Основна мета цього проекту полягає в сприянні трансформації Афганістану і всього регіону, ядром якого він є, в зону забезпечених, з точки зору безпеки, суверенних держав, що розділяють принципи життєздатної ринкової економіки, секулярних і відносно відкритих систем правління, що поважають громадянські права і підтримують позитивні стосунки із США». У своїй статті «Партнерство «Великої Центральної Азії» для Афганістану і його сусідів», він виклав геопросторову доктрину Великої Центральної Азії та роль реалізації ідеї відродження «Великого шовкового шляху» в цьому [1].

Зацікавленість США у реалізації власного проекту полягає в тому, що головні фінансові, товарні і інформаційні потоки в ХХІ ст. будуть зосереджені в трикутнику США-Європа-Азія. У зв'язку з цим найважливішим завданням для країн-учасниць ТРАСЕКА є реалізація геополітичних і економічних можливостей через розвиток транспортно-комунікаційних мереж. Українською важливою є й інша обставина: транспортні мережі ТРАСЕКА проходять по територіях країн, багатих корисними копалинами і запасами енергоресурсів, перспективними в плані їх освоєння. Інакше кажучи, ВШШ має два компоненти: Транспортний (ТРАСЕКА і Гвадар-Кушка) і енергетичний (NABUCCO і ТАПИ). Зважаючи на вигідність даного плану, влітку 1998-го року дванадцять країн Кавказу, Чорного моря і Середньої Азії, за підтримки США, досягли угоди щодо створення залізничного, морського, повітряного і автомобільного транспортного коридору з Китаю і Монголії в Європу, в обхід Росії.

Безпосередня реалізація цих планів припадає на початок ХХІ ст. Роль США у цьому продовжує лишатися головною. Однак тактика змінюється від побудови глобальної транспортної мережі до реалізації в першу чергу регіональних проектів. Створення локальних транспортних коридорів стає основним напрямом роботи. Так під час війни в Афганістані у 2009 р. США створили «Північну розподільну систему». Фактично вона являла собою

частину транспортного коридору ВШШ і складалася з мережі комерційних повітряних, наземних та морських маршрутів, якими доставлялися безпечні вантажі армії США та НАТО. Зрозуміло, що після остаточного виводу військ система втратить своє пряме призначення, проте вона може бути демілітаризована та задіяна в торговельних цілях. В історії багато прикладів такого використання надбань війни. При цьому США виступають міжнародними гарантами надання безпеки функціонування цих транспортних коридорів. З цього приводу Р. Блейк (заступник держсекретаря США по країнах Південної та Середньої Азії.) у 2012 р. заявив: «США залишаються прихильниками надання підтримки Середній Азії в забезпеченні безпеки цих маршрутів, щоб гарантувати успіх економік країн, через які проходять ці маршрути» [11].

Іншим напрямом роботи стала побудова нової системи нафто- та газопроводів. На сьогодні цей вид транзиту активно розвивається в усьому світі. Зацікавленість США та ЕС у його розвитку в Центральній Азії полягає у диверсифікації поставок вуглеводнів. З цією метою було досягнуто згоди та збудовано два трубопроводи: перший нафтопровід Баку-Тбілісі-Джейхан; другий газопровід Баку-Тбілісі-Ерзерум. Нафтопровід Баку-Тбілісі-Джейхан був введений в експлуатацію 2007 р. і коштував 4 млрд. дол. Його потужність становить 20% від об'єму російських поставок у Європу. Нафтопровід призначений для постачання каспійської нафти транзитом через Грузію в турецький порт Джейхан на Середземному морі. Газопровід Баку-Тбілісі-Ерзерум також розпочав свою роботу у 2007 р. та спрямований на поставки до Європи азербайджанського газу. Об'єми транзиту становлять 15-20% від російських поставок до Європи. Сьогодні важливо не лише добути нафту та газ, але й відшукати оптимальні шляхи їх транспортування, що дадуть можливість уникнути політичних спекуляцій та тиску. Забезпечення надійних та стабільних транспортних коридорів вимагає налагодження тісних політичних контактів з місцевими урядами. У цьому аспекті ми бачимо посилення співробітництва між США та Грузією, Туреччиною. За

словами заступника держсекретаря США Уїльяма Бернса: «Інколи лунають думки про те, що енергетична політика США і Росії в даному регіоні – це чергова велика гра. Насправді це хибна думка. США зацікавлені в стабільності даного регіону і усіляко будуть цьому сприяти» [5].

Більш глобальним планом у цьому відношенні був проект «НАБУККО». Це ідея побудови магістрального газопроводу протяжністю 3300 км з Туркменії і Азербайджану в країни ЄС, перш за все Австрію і Німеччину. Проектна потужність 26-32 млрд. кубометрів газу в рік. Прогнозована вартість проекту 14 млрд євро. У консорціумі по будівництву газопроводу взяли участь компанії OMV Gas GmbH (Австрія), BOTA, (Туреччина), «Булгаргаз» (Болгарія), S.n.t.g.n. Transgaz S.a. (Румунія). Підготовка проекту велася з 2002 р. Первинне будівництво планувалося почати в 2011 р., а завершити до 2014 р., проте реалізація проекту кілька разів відкладалася через проблеми з можливими постачальниками газу. У кінці 2011 р. було повідомлено, що терміни запуску проекту зсунулися до 2018 р. 28 червня 2013 р. пролунала офіційна заява, що проект «НАБУККО» закритий, пріоритетним проектом став Трансадриатичний газопровід [10].

Однак, ідея проекту «НАБУККО» не зникла остаточно. У 2014 р. заступник міністра нафти ісламської республіки Алі Маджеді заявив про цікавість Ірану щодо поставок газу в ЄС [12]. За словами Алі Маджед, іранський газ є єдиною конкурентоспроможною альтернативою для ЄС. Без палива з Ісламської республіки газопровід буде марним, переконаний чиновник, оскільки палива, що видобувається на азербайджанському родовищі «Шах Деніз», недостатньо для заповнення «НАБУККО». Багато в чому цьому посприяло зняття санкцій США. 2 серпня 2014 р. Мінфін США зняв власні обмеження на придбання іранської нафти. Разом з цим і інші американські санкції проти Тегерана почали слабшати. Наприклад, ряд компаній з США (авіаційні, нафтохімічні, медичні) відновили переговори з урядом Ірану. «У зв'язку з цим підвищується ймовірність, що і ЄС зніме своє

ембарго на іранський газ. Принаймні, про такі наміри стали частіше заявляти офіційні особи ЄС.

Оновленим варіантом проекту НАБУККО стала ідея побудови «Трансадриатичного газопроводу». Фактично він реалізує стару ідею поставки газу з Каспійських родовищ у Європу та диверсифікацію поставок цього виду палива від Росії. Підписання угоди про початок його будівництва відбулося 13 лютого 2013 р. між Грецією, Італією, Албанією. Трансадриатичний газопровід буде перекачувати природний газ з багатого ресурсами Каспійського басейну в Азербайджані в Західну Європу. Спочатку газ надійде з Азербайджану через Грузію і Туреччину в Трансанатолійський газопровід, а далі через Грецію і Албанію до Італії. За оцінками, з родовища Шах-Деніз, одного з найбільших у світі, по трубопроводу буде перекачуватися 16 мільярдів кубометрів природного газу. З цього загального обсягу газопровід буде постачати 6 млрд. м. куб. до Туреччини, а решту 10 млрд. м. куб. – на ринки Європи. Як бачимо, і «Набукко», і Трансадриатичний газопровід мають на меті витіснення плану Росії по будівництву газопроводу під Чорним морем. Саме тому 28 червня 2013 р. консорціум «Шах-Деніз» вибрав Трансадриатичний газопровід для транспортування каспійського газу на Захід. З цього приводу Держдепартамент США опублікував «привітання» Азербайджану і консорціуму «Шах-Деніз», де зазначав, що вітає таке рішення оскільки це забезпечить надійні поставки енергоносіїв до Європи [9].

Іншим важливим проектом США була ідея побудови газопроводу – ТАПІ (Туркменістан-Афганістан-Пакистан-Індія). Цей задум є частиною вище згадуваної ідеї відродження ВШШ. Він має з'єднати Центральну Азію з Заходом через порт Гвадар та перетворити Пакистан у союзника США. Значення підписаної 11 грудня 2010 р. в Ашхабаті міжурядової угоди щодо проекту будівництва газопроводу Туркменістан-Афганістан-Пакистан-Індія (ТАПІ) важко перебільшити. ТАПІ виявився найбільш істотною подією в геополітиці регіону протягом майже десятиліття. Він зробив можливим

врегулювання багатьох складних проблем та наблизив США до енергоносіїв центральної Азії. Значну роль у цьому відіграла і присутність США в Афганістані. Стабілізація у середині нього стала лейтмотивом, гарантом успішної реалізації проекту. ТАПІ може задовольнити енергетичні потреби Пакистану і Індії. США говорять і про те, що ТАПІ має великий потенціал для того, щоб стимулювати доброзичливі відносини між Пакистаном і Індією. Він є віхою в стратегії США «Велика Центральна Азія», яка прагне закріпити американський вплив у регіоні. Вашингтон був заступником концепції ТАПІ з початку 1990-х років. Ним було докладено чимало зусиль для стабілізації військово-політичної ситуації в Афганістані, що в свою чергу відкрило перед Туркменістаном можливість знайти нові ринки для свого газового експорту. З падінням ціни на газ Туркменістан змушений був продавати Росії газ за заниженими цінами. Москва ж, не маючи можливості платити максимальні ціни та спекуюючи ізоляцією свого сусіда, купувала його за безцінь. У даному випадку Туркменістан з його 4 місцем за обсягами запасів газу залишався осторонь світової економіки. Проект ТАПІ відкривав у цьому плані нові можливості [2].

При цьому усі питання безпеки взяли на себе США. Деніел Розенблум заявив, що США зацікавлені в реалізації проекту газопроводу ТАПІ. Стало також відомо, що президент США Барак Обама підписав указ про розширення місії США в Афганістані, про це повідомила газета The New York Times. Зокрема, мова йде про те, що контингент американських військ в Афганістані зможе брати безпосередню участь у бойових діях. Експерти не виключають, що розташовані на території країни американські військові бази залишаться чинними. Раз так, то і безпека ТАПІ буде забезпечуватися ними [7].

Проект ТАПІ відразу вплинув на регіональну політичну ситуацію. Формування газо- та нафтопровідних транзитних коридорів сприяло активізації регіонального транспортного сполучення. На кінець першого десятиріччя XXI ст. країни Азії та Кавказу знову повертаються до

обговорення проекту перевезення вантажів з Китаю в Європу. У 2012 р. США та Пакистан поновили транспортування вантажів, що були пов'язані з перебуванням військ в Афганістані, у цьому ж році Казахстан виступив з заявою про намір підписати угоду з Азербайджаном, Грузією, Туреччиною про транспортування казахстанських вантажів залізницею по маршруту Баку-Тбілісі-Карс [6].

Отже, зовнішня політика США значною мірою спрямована на формування та контроль нових транзитних маршрутів. Це має велике значення, оскільки дає можливість забезпечити доступ до сировинної бази та координувати рух товарів, формувати добросусідські відносини всередині регіону. Важлива роль у цьому належить глобальній ідеї відновлення «Великого шовкового шляху». Проте масштабність даного проекту зумовила поступову реалізацію обраного плану. Розуміючи складність досягнення поставленої мети, США переходить до тактики формування малих транспортних коридорів регіонального значення. Саме на їх основі стає можливим в майбутньому відновлення «Великого шовкового шляху». Враховуючи багатство країн Центральної Азії на вуглеводні, в основу регіональних транспортних коридорів кладеться ідея побудови нафто- та газотрубопроводів, що сформуєть основу майбутньої інфраструктури для налагодження товаропотоку. Це сприятиме не лише зростанню національних економік, але й стабілізації політичної ситуації, покращенню інвестиційної атмосфери, інтеграції країн до світових економічних чи політичних систем.

Список використаних джерел та літератури

1. Арианфар А. О возрождении великого шелкового пути // World Policy and Resources Research [Електронний ресурс] / А. Арианфар. – Режим доступу: <http://www.wprrr.ru/archives/2507>
2. Бхадракумар М. К. США настойчиво продвигает проект газопровода ТАПИ без участия Ирана [Електронний ресурс] / М. К. Бхадракумар // Око

планеты. – Режим доступа: <http://oko-planet.su/politik/politikdiscussions/55975-ssha-nastoychivo-prodvigaet-proekt-gazoprovoda-tapi-bez-uchastiya-irana.html>

3. Джахонгир О. ЕврАзЭС и США предлагают транспортные коридоры [Электронный ресурс] / О. Джахонгир // Avesta. – Режим доступа: <http://www.avesta.tj/business/511-d.html>

4. Зарифуллин П. Геополитика Евразийских транспортных коридоров // Агентство политических новостей [Электронный ресурс] / П. Зарифуллин. – Режим доступа: <http://www.apn.ru/publications/article22695.htm>

5. Интерфакс Азербайджана США отводят Азербайджану главную роль в установлении стабильности на Кавказе [Электронный ресурс] // Мировые новости. – Режим доступа: <http://xronika.az/main/7137-ssha-otvodyat-azerbajdzhanu-glavnuyu-rol-v.html>

6. Казахстан собирается включиться в железнодорожный коридор Европа-Кавказ-Азия [Электронный ресурс] // Regnum. – Режим доступа: <http://regnum.ru/news/azeri/1583129.html>

7. Панфилова В. Безопасность ТАПИ обеспечат США [Электронный ресурс] / В. Панфилова // Вести Кавказа. – Режим доступа: <http://www.vestikavkaza.ru/analytics/Bezopasnost-TAPI-obespechat-SSHA.html>

8. Подберезкина О. Роль международных транспортных коридоров в интеграционных и дезинтеграционных процессах [Электронный ресурс] / О. Подберезкина // Viperson. – Режим доступа: <http://viperson.ru/articles/olga-podberezkina-rol-mezhdunarodnyh-transportnyh-koridorov-v-integratsionnyh-i-dezintegratsionnyh-protsessah>

9. Подписано соглашение о строительстве Трансадриатического газопровода [Электронный ресурс] // Лента. – Режим доступа: <http://lenta.ru/news/2013/02/13/tap/>

10. Поставки газа по Nabucco начнутся в 2018 году [Электронный ресурс] // Зеркало недели. – Режим доступа: http://zn.ua/ECONOMICS/postavki_gaza_po_nabucco_nachnutsya_v_2018_godu_.html

11. Роберт Блейк: США будут обеспечивать безопасность транзитных маршрутов в Средней Азии [Электронный ресурс] / Роберт Блейк // Regnum. – Режим доступа: <http://regnum.ru/news/uzbek/1552700.html>
12. Сочинев А. Возрождение «Набукко». Сможет ли Иран заменить Европе российский газ [Электронный ресурс] / А. Сочинев // Аргументы и факты. – Режим доступа: http://www.aif.ru/money/economy/vozrozhdenie_nabukko_smozhet_li_iran_zamenit_evrope_rossiyskiy_gaz
13. Чоссудовский М. Евразийский коридор: геополитика трубопроводов и Новая Холодная война [Электронный ресурс] / М. Чоссудовский // Война и мир. – Режим доступа: <http://www.warandpeace.ru/ru/exclusive/view/26596/>

THE USA POLICY OF THE CONTROL OF THE TRANSPORT CORRIDORS

***Abstract.** The article is devoted to the analysis of the foreign policy strategy of the USA in questions of controlling the transport corridors. The attention is given to the priority of the idea of revival of "The Silk Road" and forming the regional transport corridors that will promote the growth of national economies, stabilize the political situation, improve the investment atmosphere and help the countries to integrate into the world's economical and political systems. The detailed analysis of the history, regional features of the implementation of the target is given. The scale of this project has caused sequence of its implementation. If at the beginning it was sad about revival of a trade way between Europe and Asia in general, then over time the United States of America pass to some tactics in forming the small transport corridors of regional value. In the future on their basis it will be possible to carry out the idea of "The Silk Road". Taking into consideration the richness of hydrocarbons in the countries in Central Asia, the idea of building oil and gas pipelines has become the basis for regional transport corridors and will create an infrastructure basis for adjustment of a goods*

turnover in the future. Even today the profit of transportation between the West and the East raises a great interest in the world community. The great significance is given to the Black Sea region, especially to Ukraine. Holding an important geopolitical position, it is together with other countries in the region, has to act as a guarantee of stability, democracy and integration. This will assist economical recovery of the participating countries, normalize a political situation.

Key words: *The USA, Ukraine, trade way, economy, foreign policy, geopolitics, stability.*

ПОЛИТИКА США В ВОПРОСАХ КОНТРОЛЯ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

Аннотация. *Статья посвящена анализу внешнеполитической стратегии США в вопросах контроля транспортных коридоров. В ней обращается внимание на приоритетность идеи возрождения «Большого шелкового пути» и формировании региональных транспортных коридоров, которые будут способствовать росту национальных экономик, стабилизации политической ситуации, улучшению инвестиционной атмосферы, интеграции стран в мировые экономические и политические системы.*

Ключевые слова: *США, Украина, торговый путь, экономика, внешняя политика.*