

DOI: 10.37279/2309-7663-2020-6-4-22-35

УДК 914/919

Т. И. Потоцкая

Географические факторы определения правового статуса Каспийского моря

ФГБОУ ВО «Смоленский государственный университет»,
г. Смоленск, Российская Федерация
e-mail: ptismolensk@yandex.ru

Аннотация: *Статья содержит географический анализ Концепции о правовом статусе каспийского моря (2018 г.). В качестве основных географических факторов, влияющих на определение правового статуса, автор рассматривает: природные свойства Каспийского моря, как географического объекта; его природные ресурсы (акцентируется внимание на запасах и территориальном распределении углеводородного сырья и биоресурсов); географическое положение прикаспийских стран (континентальность Казахстана, Туркменистана и Азербайджана, которая формирует зависимость их внешнеэкономической деятельности от соседних стран — России, Ирана); географическое положение Каспия (транзитность — расположение на стыке Центральноазиатского региона, богатого углеводородным сырьем и Европой, Китаем, выступающими ведущими его потребителями).*

Ключевые слова: *политическая география, геополитика, государственная граница, Каспийское море, Россия.*

Введение

Рассматривая характер отношений между странами постсоветского пространства, необходимо отметить, что, несмотря на подписанную в 1994 г. «Декларацию о соблюдении суверенитета, территориальной целостности и неприкосновенности границ государств-участников Содружества Независимых Государств» [1], процесс делимитации их государственных границ не завершен. Это, в первую очередь, касается границ, проводимых по водным рубежам. Особое место среди них занимают границы прикаспийских стран, которыми после распада СССР стали: Казахстан (40% протяженности береговой линии Каспийского моря), Туркменистан (21%), Азербайджан (16%), Россия (11%) [2]. Отношения между ними в вопросах использования Каспия, а также между каждым из них и Ираном (12% протяженности береговой линии Каспийского моря) (в отличие от них, не изменившим своих границ в рассматриваемый период времени, но получившим новых соседей) являются предметом многих международных соглашений. Оставляя за рамками данной статьи их перечень и анализ (что уже неоднократно было сделано многими исследователями Каспия в своих работах), выделим наиболее важное из них — «Конвенцию о правовом статусе Каспийского моря» (2018 г.) [3]. За прошедшие 28 лет суверенности новых независимых государств она впервые зафиксировала международный статус этого водоема, позволяющий судить о пределе суверенности каждого прикаспийского государства в нем. Цель исследования — понять, какие географические факторы повлияли на принятые решения.

Материалы и методы

Для достижения поставленной цели потребовалось проанализировать как официальные документы, регламентирующие международное право в области проведения водных государственных границ: Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (1982) [4], Конвенция Организации Объединенных Наций о континентальном шельфе (1958) [5], Конвенция по охране и использованию трансграничных водотоков и международных озер (1992) [6], так и собственно саму «Конвенцию...».

Внимание к этим не географическим источникам информации связано с отсутствием в целом опыта проведения государственных границ в Каспийском море. Несмотря на богатую историю формирования государств в данном регионе и, соответствующих ей государственных границ, стоит отметить, что все они являлись сухопутными. Даже договоры между Россией и Ираном (Санкт-Петербургский 1723 г, Рештский 1729 г, Гюлистанский 1813 г, Туркманчийский 1828 г.), а затем между СССР и Ираном (1921, 1931, 1935, 1954 гг.), на которые постоянно ссылаются исследователи, фиксируют распределение между странами прикаспийских земель, в то время как о разграничении акватории речь не шла, поскольку первоначально она была только под юрисдикцией России, а затем в совместном пользования России и Ирана (без юридического определения границ). Вместе с тем при описании сухопутных границ указывались крайние пункты западных и восточных (закаспийских) территорий — Астару и Гасан-Кули [7]. Линия, соединяющая эти населенные пункты (рис. 1) рассматривалась как линия раздела зон влияния России и Ирана на Каспии. Она была положена в основу советско-иранского Договора 1940 г, который наряду с декларированием права свободного судоходства и рыболовства для судов и граждан СССР и Ирана по всей акватории, впервые зафиксировал наличие отдельных элементов водной границы (10-мильной прибрежной полосы, где рыбный промысел мог осуществляться только судами прибрежного государства).

Данная особенность во многом привлекает внимание к изучению вопроса определения государственных границ на Каспии преимущественно историков (Е. И. Пивовар [8], С. А. Притчин [9] и др.), юристов (Р. Мамедов [10], Г. Н. Нуцалханов [11] и др.) и политологов (С. С. Жильцов [2]). В то же время значимость Каспия для экономического развития прибрежных стран, определяет активное участие экономистов и представителей бизнес-сообщества в обсуждении и, в целом, анализе правового статуса Каспия (Е. Б. Завьялова [12], В. Катона [13], К. А. Маркелов [14] и др.). Вместе с тем, когда речь идет об исследовании разных аспектов формирования правового статуса определенного региона, в данном случае Каспийского моря, очевидно, что речь идет о геополитических исследованиях, поскольку устанавливается прямая причинно-следственная связь между территорией и политикой.

В связи с этим, наряду с традиционно используемыми в географических работах методами научного описания, сравнительно-географического, картографического и метода образно-знакового моделирования, автором применялся метод геополитического анализа, предполагающий выявление свойств изучаемого региона, влияющих на политику стран данного региона.

Подчеркнем, что в статье сделаны ссылки только на тех ученых, мнение которых учитывалось при проведении исследований, в то время, как существует

целый пласт научных работ, посвященных рассматриваемой тематике и опубликованных в таких авторитетных и признанных академическим сообществом печатных и электронных междисциплинарных изданиях, объединяющих вокруг себя исследователей региона, как «Каспийский регион: политика, экономика, культура», «Центральная Азия и Кавказ». Они не только популяризируют актуальную информацию о регионе, но и позволяют вести научную дискуссию по наиболее проблемным вопросам, к которым, безусловно, относится правовой статус Каспия.

Результаты и обсуждение

Проведенное исследование позволило выявить четыре основных географических фактора, влияющих на определение правового статуса Каспийского моря: природные свойства Каспийского моря, как географического объекта; его природные ресурсы; географическое положение Каспия и прикаспийских стран; экологические аспекты развития региона. Рассмотрим их более подробно.

Первый фактор очевиден — природные свойства Каспийского моря, как географического объекта (изолированность от Мирового океана, большая площадь, соленость вод, строение дна). Именно они не позволяли определить природный статус (море или озеро) и, соответственно, правовой статус Каспия в течение длительного периода времени. Современная «Конвенция о правовом статусе Каспийского моря» (2018 г.) уходит от определения данного водоема, как моря или озера, называя его «окруженным сухопутными территориями стран водоемом», что позволяет применять к нему международные правовые нормы и моря, и озера:

— выделение «внутренних вод» — «воды, расположенные в сторону берега от исходных линий» [3] (как море — аналог внутренних морских вод);

— выделение «территориальных вод» — «морской пояс, на который распространяется суверенитет прибрежного государства» [3] (как море — аналог территориального моря) — 15 миль;

— выделение «рыболовных зон» — «морской пояс, в котором прибрежное государство обладает исключительным правом на промысел водных биологических ресурсов» [3] (как море — относительный аналог исключительной экономической зоны) — 10 миль;

— выделение «общего водного пространства» — «часть акватории, расположенная за внешними пределами рыболовных зон и находящаяся в пользовании всех прибрежных государств» [3] (как озеро);

— выделение «секторов» дна «... в целях недропользования и другой хозяйственно-экономической деятельности, связанной с освоением ресурсов дна и недр на основе договоренностей сопредельных и противолежащих государств» [3] (как озеро).

И если использование «морских» норм для определения правового статуса Каспия (внутренние воды, территориальные воды, рыболовные зоны), придает ему метрическую и юридическую четкость, то использование «озерных» норм, оставляет много вопросов. Так, например, выделение национальных секторов дна, осуществляемое на основе договоренностей сопредельных и противолежащих

государств, уже по своей формулировке показывает наличие проблем в осуществлении данного процесса.

В свою очередь, выделение общего водного пространства, используемого только прикаспийскими странами, хотя и решает вопросы национальной безопасности прикаспийских стран, не допуская военного присутствия внерегиональных государств, но не устраняет военного присутствия США в портах Азербайджана (Баку) и Казахстана (Актау, Курык), через которые осуществляется поставка невоенных грузов для американского контингента в Афганистан [15].

Второй фактор — это ресурсы Каспия. В силу значительного природно-ресурсного потенциала, обозначим только наиболее важные из них, влияющие на характер отношений между странами и, как следствие, на перечень прав, которыми государства могут пользоваться при добыче ресурсов. В первую очередь, отметим наличие существенные запасы углеводородного сырья (нефти и газа) (рис. 1, табл. 1). Предположительно, Каспийский регион располагает разведанными запасами нефти в 68 млрд баррелей и газа в 16 трлн м³ [13]. При этом основная часть запасов нефти концентрируется в национальном секторе дна Казахстана и Азербайджана, а газа — Туркменистана и Казахстана. Наименьшая ресурсная база у России и Ирана. Поскольку добыча углеводородного сырья связана с эксплуатацией определенных площадей дна водоема, то очевидно, что интересы прикаспийских стран связаны со стремлением получить сектор, богатый нефтью и газом. Рассматриваемая «Конвенция...», как уже отмечалось ранее, не регламентирует границы национальных секторов дна, предполагая, что все сопредельные и противоположащие прикаспийские страны смогут сделать это самостоятельно путем переговоров.

Такие договоренности уже действуют между Россией и Казахстаном (1998), Азербайджаном (2001); между Казахстаном и Азербайджаном (2001); между Казахстаном и Туркменистаном (2014). В тоже время, они отсутствуют между Азербайджаном и Туркменистаном; Азербайджаном и Ираном; Ираном и Туркменистаном. Именно поэтому можно говорить о наличие четких границ национальных секторов дна только у России и Казахстана. Границы между ними были проведены на основе принципа срединной линии (равноудаленной от береговых линий прибрежных государств), который в международном праве [5], [6] применяется при пересечении территориальных морей соседних и противоположащих государств. При этом было оговорено совместное использование месторождений, оказавшихся пограничными (Курмангазы, Хвалынское, Центральное).

Вместе с тем, границы национальных секторов дна Азербайджана, Туркменистана, Ирана спорны. Это связано с разным видением странами принципов проведения границ своих секторов.

Несмотря на то, что Азербайджан и Туркменистан выступают за разделение дна Каспия по принципу срединной линии [14], методика ее определения у них отличается. Азербайджан выступает за проведение срединной линии по принципу от равноудаленных точек от противоположных берегов. Таким образом, отсчет срединной линии ведется с учетом береговой линии и Апшеронского полуострова, глубоко вдающегося в Каспийское море. Туркменистан предлагает проведение линии по середине широтных линий без учета изгиба береговой линии на Апшеронском полуострове. Нерешенность этого вопроса приводит к

спорам о территориальной принадлежности, а значит возможности эксплуатации нефтяного месторождения Сердар-Кяпаз.

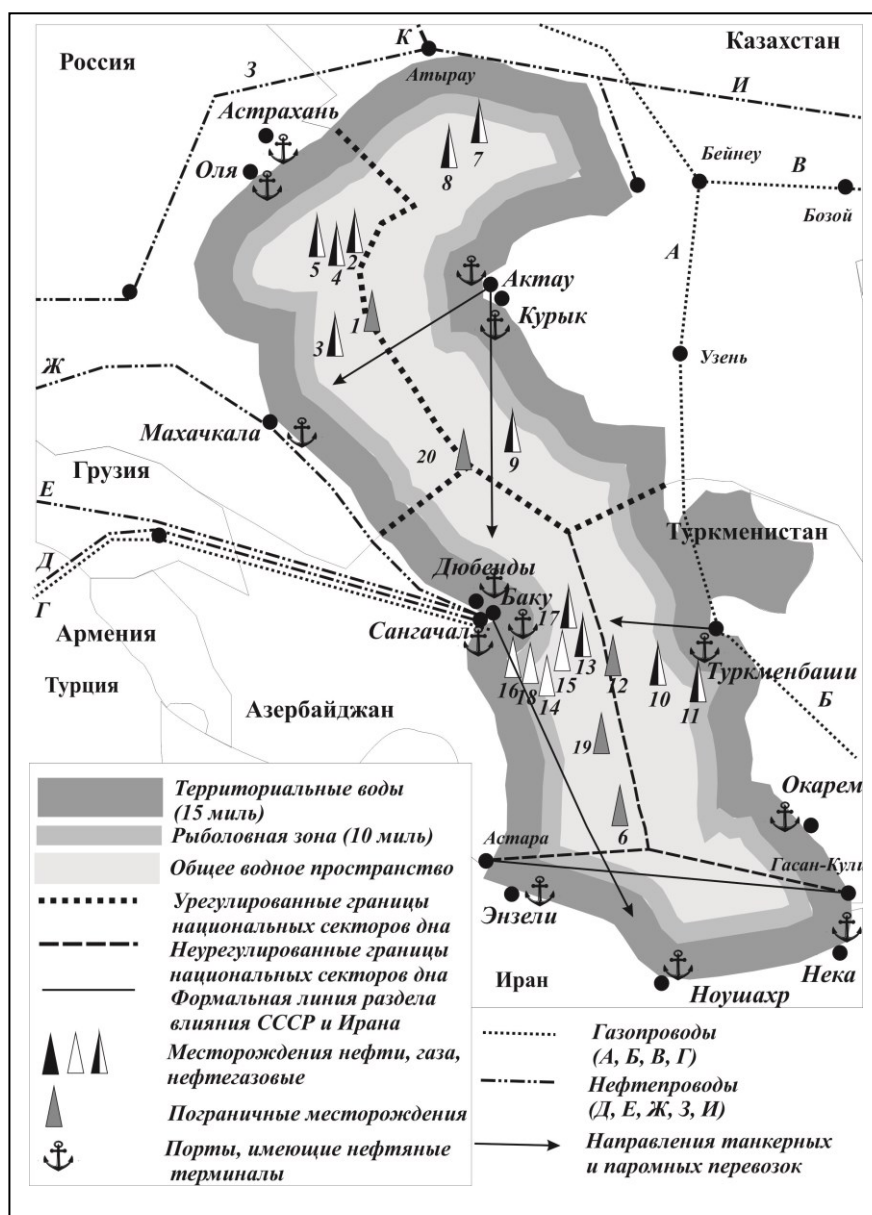


Рис. 1. Географические аспекты формирования правового статуса Каспийского моря, 2019.

Основные месторождения нефти и газа: 1 — Хвалынское, 2 — Ракушечное, 3 — Сарматское, 4 — Им. Юрия Корчагина, 5 — Им. Владимира Филановского, 6 — Сердар Джангал, 7 — Каламакс-море, 9 — Блок Н, 10 — Блок-1, 11 — Блок Челлекен, 12 — Сердар-Кяпаз, 13 — Азери-Шираг-Гюнешли, 14 — Шах-Дениз, 15 — Апшерон, 16 — Умид, 17 — Мелководый Гюнешли, 18 — Булла-Дениз, 19 — Араз-Алов-Шарг, 20 — Центральное.

Основные магистральные газопроводы: А — Прикаспийский, Б — Восток-Запад, В — Бейнеу-Бозой-Шымкент, Г — Южнокавказский.

Основные магистральные нефтепроводы: Д — Баку-Тбилиси-Джейхан, Е — Баку-Тбилиси-Супса, Ж — Баку-Махачкала-Новороссийск, З — нефтепровод КТК, И — Трансказахстанский, К — Атырау-Самара.

Составлено автором по [3], [8], [11], [16].

Аналогичные проблемы возникают в отношениях между Азербайджаном и Ираном, имеющих разное видение границ своих национальных секторов дна. Как уже отмечалось, Азербайджан проводит его границы на основе принципа срединной линии, Иран настаивал на разделении дна равными долями (по линиям, соединяющим центральную точку озера с точками выхода границ прибрежных государств на береговую линию) [7]. Первый вариант обеспечивает Ирану только 14% дна Каспия, в то время, как второй вариант дает возможность получить 20% [10], [15]. Поскольку в «Конвенции...» не идет речь о методике определения границ секторов (предполагается, что они будут делимитированы в результате двухсторонних переговоров), у стран остаются взаимные претензии друг к другу по поводу геологоразведки и эксплуатации нефтяных месторождений Араз–Алов–Шарг и Сардар Джангал (рис. 1).

Таблица 1

Основные географические характеристики прикаспийских стран

Название страны	Береговая линия		Основные группы нефтегазовых месторождений на Каспии, (начало добычи)	Запасы нефти (млн т) / газа (млрд м ³)
	км	%		
Казахстан	2320	40	Кашаган (2013 / 2016)	1700 / 1
			Каламкас-море (2023)	68 / 70
			Блок Н (Нурсултан) (2019)	31 / 19
Туркмения	1200	21	Блок-1 (1996)	200 / 1000, 300 млн т газоконденсата
			Блок Челекен (2000)	90,4 / 36
			Сердар-Кяпаз (спор с Азербайджаном)	/ 50
Азербайджан	955	16	Азери-Шираг-Гюнешли (1997)	930 / 600
			Мелководный Гюнешли (1987)	175 / 100
			Апшерон (2021)	/ 350
			Шах-Дениз (2006)	/ 1200
			Булла-Дениз (1976)	/ 17
			Умид (2012)	/ 192
Иран	724	12	Сардар Джангал (2013) (спор с Азербайджаном)	1500 / 1400
Россия	695	11	Им. Владимира Филановского (2016)	153 / 40
			Им. Юрия Корчагина (2010)	16 / 44
			Сарматское (им. Ю.С. Кувькина) (2026)	/ 168
			Ракушечное (2022)	30 / 39
			Хвалынское (2016 - отложено)	36 / 332

Составлено по [2], [12], [13], [17]

Каспий богат не только углеводородным сырьем, но и водными биоресурсами (рыба, моллюски, ракообразные, млекопитающие и другие виды водных животных и растений) [3]. Не останавливаясь на глубоком анализе данного вопроса (в силу хорошей его изученности), выделим только самые общие его аспекты. Как отмечают исследователи «Общая биомасса рыб составляет около 2 900 тыс. т ... К промысловым рыбам Каспийского региона относят около 40 видов рыб ..., основу промысла составляют примерно 25 видов. Наиболее

ценные рыбы — осетровые... морские рыбы (кильки), составляют около 70% общего улова. В настоящее время большинство запасов каспийских рыб находится в депрессивном состоянии. В первую очередь это касается более ценных видов, которые стали объектами крупномасштабного нелегального промысла. Если в середине 1980-х г. уловы осетровых на Волге достигали 18 тыс. т, то в настоящее время вылавливается всего около 160 т для искусственного заводского воспроизводства и для научных исследований» [18].

Значимость этих ресурсов для экономического развития государств учтена при разработке «Конвенции...», что нашло отражение в выделении рыболовных зон шириной 10 миль, где прибрежные государства обладают исключительным правом на промысел водных биологических ресурсов. В тоже время, данный документ не определяет размер национальных квот. Предполагается, что страны должны делать это совместно, определяя общий допустимый улов водных биологических ресурсов и затем распределяя его на национальные квоты. Более того, «Конвенция...» фиксирует право на передачу части национальных квот от одного государства другому в случае невозможности их освоения. Документ так же не определяет механизмы контроля за объемом вылова. По всей видимости, этот вопрос будет решаться в рабочем порядке.

Третий фактор — географическое положение Каспия и прикаспийских стран. Оно, соответственно, формируется тремя основными характеристиками. С одной стороны, это ярко выраженная континентальность Казахстана, Туркменистана и Азербайджана, которые не имеют выхода к Мировому океану и вынуждены использовать территорию соседних стран (России, Ирана) для решения данной проблемы, что приводит к зависимости их внешнеэкономической деятельности от соседей. С другой стороны, это транзитность самого Каспийского моря, расположенного на стыке Центральноазиатского региона, богатого углеводородным сырьем (не только каспийского происхождения), Европой (выступающей одним из основных потребителей энергоресурсов в мире) и Ближним Востоком (военно-политические проблемы которого влияют на реализацию многих экономических, в первую очередь, транспортных проектов в прикаспийских странах и, как следствие, на характер отношений между ними). Кроме того, нельзя не учитывать непосредственное соседство стран рассматриваемого региона (Казахстана) с Китаем, являющимся наряду с Европой одним из основных потребителей энергоресурсов в мире. Очевидно, что перечисленные особенности географического положения региона будут влиять, в первую очередь, на правовые аспекты использования Каспия при прокладке транспортных путей.

Однако подчеркнем, что «Конвенция...» решает вопрос зависимости нефте и газодобывающих прикаспийских стран от стран-транзитеров, т.к. фиксирует «право на свободный доступ из Каспийского моря к другим морям, Мировому океану и обратно на основе общепризнанных принципов и норм международного права и договоренностей с учетом законных интересов Стороны транзита в целях расширения международной торговли и экономического развития» [3].

Сегодня основные транспортные направления, которые осуществляются через Каспий — это маршруты транспортировки углеводородного сырья на основе использования танкеров [19]:

— *маршруты, связанные с Россией*: поступление энергоресурсов из Актау (Казахстан), Туркменбаши (Туркменистан), Баку (Азербайджан) в порт

Махачкала (Россия) с последующей транспортировкой по нефтепроводу до порта Новороссийск (Черное море) или по Волго–Донскому каналу до портов Азовского моря, или по Волго–Балтийскому каналу до портов Балтийского моря. Из перечисленных направлений наиболее продуктивное, связано с использованием Новороссийска, поскольку функционирование остальных ограничено природными условиями в осенне-зимний период;

— *маршруты, связанные с Ираном* определяются, во-первых, деятельностью парома, перемещающегося между Актау (Казахстан), Баку (Азербайджан) и Ноушахр (Иран) и, обеспечивающего все своповые операции с энергоносителями для Армении; во-вторых, функционированием нефтепровода от иранских месторождений на Каспии до порта Нека и в перспективе до иранского порта Джаск на побережье Оманского залива;

— *маршруты, связанные с Грузией, Турцией* с одной стороны, базируются на включении экспортной нефти Казахстана (из порта Актау) в транспортировку экспортной нефти Азербайджана по нефтепроводам: Баку (Азербайджан)–Тбилиси (Грузия)–Супса (Грузия) (Черное море) и Баку (Азербайджан)–Тбилиси (Грузия)–Джейхан (Турция) (Средиземное море); с другой стороны, базируются на включении газа Туркменистана в транспортировку экспортного газа Азербайджана по Южнокавказскому газопроводу Баку (Азербайджан)–Тбилиси (Грузия)–Эрзурум (Турция).

В тоже время, есть маршруты, которые не пересекают Каспийское море, но ориентированы на транспортировку, в том числе и каспийских энергоносителей [20]. Среди них стоит отметить *связанные с интересами Китая*: нефтепровод Атырау (Казахстан)–Атасу (Казахстан)–Алашанькоу (Китай); газопровод Центральная Азия (Туркменистан, Узбекистан, Казахстан)–Китай и, расширяющие его возможности, газопроводы Восток–Запад (Туркменистан) и Бейнеу–Бозой–Шымкент (Казахстан). Из этой категории можно выделить Прикаспийский газопровод: Туркменбаши (Туркменистан)–Бейнеу (Казахстан)–Александров Гай (Россия), *ориентированный на интересы России*, проект который рассматривают в качестве конкурента проекту Транскаспийского газопровода (Туркменбаши–Баку), поддерживаемого ЕС (рис. 1).

При этом перспективное увеличение объемов транспортировки энергоресурсов (после ввода в эксплуатацию всех каспийских месторождений) ограничивается возможностями танкерного флота. Небольшая глубина Каспия в целом и акваторий портов, в частности, не позволяет увеличивать тоннаж судов. В связи с этим, большое внимание стран привлечено к возможности строительства транскаспийских трубопроводов, что активно поддерживается странами ЕС, являющимися основными потребителями каспийских углеводородов. Реализация этой идеи может привести к перераспределению потоков нефти и газа, идущих из стран Центральной Азии (прежде всего из Туркменистана) в Европу через Россию. Вследствие этого, Россия традиционно выступала против строительства транскаспийских трубопроводов, аргументируя свою позицию вопросами экологической безопасности, соблюдение которой затруднительно в условиях закрытого водоема.

Данный аспект был учтен при определении современного правового статуса Каспия, утверждением, что прокладывание трубопроводов, кабелей, строительство добывающих платформ, создание искусственных островов в своем секторе — дело исключительно сопредельных и противолежащих стран. Только

они могут определять маршруты прокладываемых через их сектора трубопроводов. Однако для этого требуется экологическое одобрение всех прикаспийских стран.

Рассматривая транзитную функцию Каспия, объединяющую функционирование морского и трубопроводного видов транспорта, и определяющую современную логистику экспорта энергоносителей в регионе, нельзя не отметить наличие сухопутной транспортной инфраструктуры (железных и автомобильных дорог, подходящих к морским портам). Это обстоятельство легло в основу проекта создания международного транспортного коридора (МТК) «Север–Юг», который способствуя взаимодействию России со странами Прикаспийского региона, может стать основой маршрута межгосударственных контейнерных перевозок из Индии через Иран, Азербайджан, Россию в Европу [19].

Данный транспортный коридор наряду с существующей морской инфраструктурой (порты России Астрахань, Оля, Махачкала и порты Ирана Энзели, Ноушехр, Амирабад) ориентирован на использование прямого железнодорожного сообщения через пограничные переходы Самур (Россия) – Ялама (Азербайджан), с дальнейшим выходом на железнодорожную сеть Ирана через пограничный переход Астара (Азербайджан) – Астара (Иран). Поэтому особое внимание уделяется вводу в эксплуатацию новой железнодорожной линии Решт – Астара (Иран) – Астара (Азербайджан), которая является последним недостающим звеном прямого железнодорожного маршрута по МТК «Север–Юг». Так же МТК рассматривает и возможность привлечения железных дорог Казахстана, Узбекистана и Туркменистана для выхода на железнодорожную сеть Ирана через пограничные переходы Серахс (Туркменистан) – Серахс (Иран) и Акяйла (Туркменистан) – Инче Бурун (Иран) [21]. В настоящее время по этим маршрутами осуществляется, преимущественно, доставка экспортных грузов России, идущих в Азербайджан и Иран.

Перечисленные географические факторы, влияющие на установление правового статуса Каспия, определяют и возникновение экологических проблем в нем. Оставляя за рамками данного исследования их анализ, обратим внимание только на их категории:

—экологические проблемы природного происхождения (загрязнение водоема в результате затопления месторождений нефти, связанное с повышением уровня водной поверхности Каспия; снижение биологической продуктивности экосистем из-за понижения уровня водной поверхности Каспия и др.);

—экологические проблемы антропогенного происхождения (загрязнение водоема, возникающее в результате добычи и транспортировки энергоносителей; отходы антропогенной деятельности, попадающие с речными стоками в море; уменьшение объема воды рек, впадающих в море из-за строительства гидросооружений и отвода воды рек в водохранилища; снижение биологической продуктивности экосистем из-за проникновения в Каспийское море инвазивных видов-вселенцев, а также перелова и браконьерства и др.).

Все они ведут к деградации водных и прибрежных экосистем со всеми вытекающими негативными последствиями для социально-экономического развития прибрежных государств. Несмотря на то, что каждая из них вносит разный вклад в формирование перечисленных проблем, по очевидным причинам их решение требует совместных усилий. Это обстоятельство формирует

четвертый географический фактор, влияющий на определение правового статуса Каспия — экологическая безопасность региона. Ее значимость настолько высока, что первый вид международного сотрудничества, который возник в регионе — это сотрудничество именно в экологической сфере. В конечном итоге, юридически оно было оформлено «Рамочной конвенцией по защите морской среды Каспийского моря» (2006) [22], положенной в основу той части «Конвенции...», которая отвечает за степень ответственности стран в данной сфере. При этом оба документа не фиксируют различия между странами в этом вопросе. Декларируя запрет для всех стран на любую деятельность, наносящую ущерб биологическому разнообразию водоема и обязательство защищать и сохранять его экологическую систему, они настаивают на «самостоятельном или совместном» [3] контроле за загрязнением водоема. Различие в степени ответственности содержится только в одном из принципов «Рамочной конвенции...» — это принцип «загрязняющий платит» (загрязняющий несет расходы по осуществлению мер предотвращения, контроля и снижения загрязнения морской среды) [22].

Выводы

В заключение, констатируя незавершенность процесса установления правового статуса Каспийского моря, все же стоит отметить, что, во-первых, его современный правовой статус определяется такими географическими факторами, как: его природные свойства, как географического объекта; запасы и территориальное распределение природных ресурсов (особенного углеводородного сырья и биоресурсов); географическое положение Каспия (транзитность) и прикаспийских стран (континентальность); экологические последствия антропологической деятельности в нем. Во-вторых, существует прямая связь между каждым географическим фактором и правовой нормой, содержащейся в «Конвенции...». В-третьих, перечисленные географические факторы в сочетании с отсутствием единой интеграционной региональной структуры формируют интерес к Каспийскому морю не только у прибрежных, но и у стран других регионов, таких как Европа (Франция, Великобритания, Италия, Нидерланды и др.), Америка (США, Канада, Аргентина), Восточная Азия (Китай Япония, Республика Корея), Ближний Восток (Турция, Саудовская Аравия и др.), что еще больше подталкивает прикаспийские государства к четкому определению правовых норм использования водоема.

Литература

1. Декларация о соблюдении суверенитета, территориальной целостности и неприкосновенности границ государств–участников Содружества Независимых Государств // Кодекс: электронный фонд правовой и нормативно-технической документации [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/1901148/>. Дата обращения 06.02.2020.
2. Жильцов С. С., Зонн И. С., Ушков А. М. Геополитика Каспийского региона. М.: Международные отношения, 2003. 280 с.

3. Конвенция о правовом статусе Каспийского моря 12 августа 2018 года // Президент России [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.kremlin.ru/supplement/5328/>. Дата обращения 01.05.2020.
4. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву // Организация объединенных наций [Электронный ресурс] Режим доступа: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf/. Дата обращения 10.03.2020.
5. Конвенция Организации Объединенных Наций о континентальном шельфе // Организация объединенных наций [Электронный ресурс] Режим доступа: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/conts.pdf/ Дата обращения 14.02.2020.
6. Конвенция по охране и использованию трансграничных водотоков и международных озер // Организация объединенных наций [Электронный ресурс] Режим доступа: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/watercourses_lakes.shtml/ Дата обращения 06.04.2020.
7. Рубан Л. С. Проблема разграничения каспийского моря. Историко-правовой аспект // Бурение и нефть. 2017. № 5. С. 50–57.
8. Пивовар Е. И. Особый правовой статус Каспия. Итоги и перспективы V Каспийского саммита в Актау // Вестник РГГУ. Серия «Евразийские исследования. История. Политология. Международные отношения». 2019. № 1. С. 12–32.
9. Притчин С. А. Россия на Каспии: поиски оптимальной стратегии. Москва: Издательство «Аспект Пресс». 2018. 213 с.
10. Мамедов Р. Международно-правовой статус Каспийского моря: вчера, сегодня, завтра (вопросы теории и практики) // Центральная Азия и Кавказ: Общественно-аналитический журнал. 2000. № 2 (8).
11. Нуцалханов Г. Н. Конвенция о правовом статусе Каспийского моря от 12 августа 2018 года в свете международного права // Вопросы российского и международного права. 2019. Том 9. № 1А. С. 132–142.
12. Завьялова Е. Б. Каспийская мечта и геополитическая реальность // Экономика и управление: проблемы и решения. 2017, № 5 Том 1. С. 41–48.
13. Катона В. Нефть и газ Каспийского моря: между Европой и Азией: Рабочая тетрадь 39/2017; Российский совет по международным делам (РСМД). М.: НП РСМД, 2017. 68 с.
14. Маркелов К. А. Актуальные проблемы политико-экономической безопасности стран Каспийского региона в начале XXI века. М.: Институт международных социально-гуманитарных связей. 2011, 42 с.
15. Дубнов А. Дораспад СССР: Что изменит раздел Каспия // Московский центр Карнеги [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://carnegie.ru/commentary/77042/> Дата обращения 13.01.2019.
16. Сравнительный анализ ставок портовых сборов в морских портах Каспийского бассейна // Морстройтехнология [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://morproekt.ru/projects/434-sravnitelnyj-analiz-stavok-portovykh-sborov-v-morskikh-portakh-kaspijskogo-bassejna/>. Дата обращения 14.02.2020.
17. Мурзагалиев Д. М. Каспийское море: разведка и разработка морских месторождений // Геология, география и глобальная энергия. 2017. № 4 (67). С.20–31.

18. Столовый Д. Э. Международное сотрудничество в области сохранения водных биоресурсов Каспийского моря // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Рыбное хозяйство. 2011. № 2. С. 56–62.
19. Международный транспортный коридор «Север – Юг» // Российские железные дороги (РЖД) Режим доступа: <https://cargo.rzd.ru/ru/9789?redirected/>. Дата обращения 15.02.2020.
20. Потоцкая Т. И. Геополитика России на постсоветском пространстве. Саратов: Ай Пи Эр Медиа, 2018. 160 с.
21. Стратегия развития российских морских портов в Каспийском бассейне, железнодорожных и автомобильных подходов к ним в период до 2030 года // Судебные и нормативные акты РФ [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://sudact.ru/law/rasporiazhenie-pravitelstva-rf-ot-08112017-n-2469-r/strategiia-razvitiia-rossiiskikh-morskikh-portov/>. Дата обращения 27.01. 2020.
22. Рамочная конвенция по защите морской среды Каспийского моря // Кодекс: электронный фонд правовой и нормативно-технической документации [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/420383107/> Дата обращения: 15.04.2020.

T. I. Pototskaya | ***Geographical factors of determining the legal status of the Caspian Sea***

Smolensk State University, Smolensk, Russian Federation
e-mail: ptismolensk@yandex.ru

Abstract: *The article contains a geographical analysis of the Concept on the legal status of the Caspian Sea (2018). As the main geographical factors, the author considers: the natural properties of the Caspian Sea, as a geographical object (sea or lake); its natural resources (emphasis is placed on reserves and the territorial distribution of hydrocarbon raw materials and biological resources); the geographical location of the Caspian countries (the continental nature of Kazakhstan, Turkmenistan and Azerbaijan, which forms the dependence of their international economic activity on neighboring countries — Russia, Iran; geographic location of the Caspian Sea (transit — the location at the junction of the Central Asian region, rich in hydrocarbon raw materials and Europe, China, its leading consumers.*

Keywords: *political geography, geopolitics, Caspian Sea, state border, Russia.*

References

1. Deklaraciya o soblyudenii suvereniteta, territorial'noj celostnosti i neprikosновенности granic gosudarstv–uchastnikov Sodruzhestva Nezavisimyh Gosudarstv // Кодекс: электронный фонд правовой и нормативно-технической документации. URL: <http://docs.cntd.ru/document/1901148/>. Дата обращения: 06.02.2020 (in Russian).
2. ZHil'cov S. S., Zonn I. S., Ushkov A. M. Geopolitika Kaspiskogo regiona. M.: Mezhdunarodnye otnosheniya, 2003. 280 s. (in Russian).

3. Konvenciya o pravovom statuse Kaspijskogo morya 12 avgusta 2018 goda // Prezident Rossii URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/5328/>. Data obrashcheniya 01.05.2020 (in Russian).
4. Konvenciya Organizacii Ob"edinennyh Nacij po morskomu pravu // Organizaciya ob"edinennyh nacij URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf/. Data obrashcheniya 10.03.2020 (in Russian).
5. Konvenciya Organizacii Ob"edinennyh Nacij o kontinental'nom shel'fe // Organizaciya ob"edinennyh nacij URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/conts.pdf/. Data obrashcheniya 14.02.2020 (in Russian).
6. Konvenciya po ohrane i ispol'zovaniyu transgranichnyh vodotokov i mezhdunarodnyh ozer // Organizaciya ob"edinennyh nacij URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/watercourses_lakes.shtml/ Data obrashcheniya 06.04.2020 (in Russian).
7. Ruban L. S. Problema razgranicheniya kaspijskogo morya. Istoriko-pravovoj aspekt // Burenie i nef't'. 2017. № 5. S. 50–57. (in Russian).
8. Pivovarov E. I. Osobyj pravovoj status Kaspiya. Itogi i perspektivy V Kaspijskogo sammita v Aktau // Vestnik RGGU. Seriya "Evrazijskie issledovaniya. Istoriya. Politologiya. Mezhdunarodnye otnosheniya". 2019. № 1. S. 12–32. (in Russian).
9. Pritchkin S. A. Rossiya na Kaspii: poiski optimal'noj strategii. Moskva: Izdatel'stvo "Aspekt Press". 2018. 213 s. (in Russian).
10. Mamedov R. Mezhdunarodno-pravovoj status Kaspijskogo morya: vchera, segodnya, zavtra (voprosy teorii i praktiki) // Central'naya Aziya i Kavkaz: Obshchestvenno-analiticheskij zhurnal. 2000. № 2 (8). (in Russian).
11. Nugalhanov G. N. Konvenciya o pravovom statuse Kaspijskogo morya ot 12 avgusta 2018 goda v svete mezhdunarodnogo prava // Voprosy rossijskogo i mezhdunarodnogo prava. 2019. Tom 9. № 1A. S. 132–142. (in Russian).
12. Zavyalova E. B. Kaspijskaya mehta i geopoliticheskaya real'nost' // Ekonomika i upravlenie: problemy i resheniya. 2017, № 5 Tom 1. S. 41–48. (in Russian).
13. Katona V. Nef't' i gaz Kaspijskogo morya: mezhdru Evropoj i Aziej: Rabochaya tetrad' 39/2017; Rossijskij sovet po mezhdunarodnym delam (RSMD). M.: NP RSMD, 2017. 68 s. (in Russian).
14. Markelov K. A. Aktual'nye problemy politiko-ekonomicheskoy bezopasnosti stran Kaspijskogo regiona v nachale XXI veka. M.: Institut mezhdunarodnyh social'no-gumanitarnykh svyazey. 2011, 42 s. (in Russian).
15. Dubnov A. Doraspad SSSR: CHto izmenit razdel Kaspiya // Moskovskij centr Karnegi 15.08.2018. URL: <https://carnegie.ru/commentary/77042/>. Data obrashcheniya 13.01.2019 (in Russian).
16. Sravnitel'nyj analiz stavok portovykh sborov v morskikh portakh Kaspijskogo bassejna // Morstrojtekhnologiya URL: <https://morproekt.ru/projects/434-sravnitelnyj-analiz-stavok-portovykh-sborov-v-morskikh-portakh-kaspijskogo-bassejna/>. Data obrashcheniya 14.02.2020 (in Russian).
17. Murzagaliev D. M. Kaspijskoe more: razvedka i razrabotka morskikh mestorozhdenij // Geologiya, geografija i global'naya energiya. 2017. № 4 (67). S.20–31. (in Russian).
18. Stolovyy D. E. Mezhdunarodnoe sotrudnichestvo v oblasti sohraneniya vodnykh bioresursov Kaspijskogo morya // Vestnik Astrahanskogo gosudarstvennogo

- tekhnicheskogo universiteta. Seriya: Rybnoe hozyajstvo. 2011. № 2. S. 56–62. (in Russian).
19. Mezhdunarodnyj transportnyj koridor «Sever – YUg» // Rossijskie zheleznye dorogi (RZHD) URL: <https://cargo.rzd.ru/ru/9789?redirected/>. Data obrashcheniya 15.02.2020 (in Russian).
 20. Potockaya T.I. Geopolitika Rossii na postsovetskom prostranstve. Saratov: Aj Pi Er Media, 2018. 160 s. (in Russian).
 21. Strategiya razvitiya rossijskih morskikh portov v Kaspijskom bassejne, zheleznodorozhnyh i avtomobil'nyh podhodov k nim v period do 2030 goda // Sudebnye i normativnye akty RF URL: <https://sudact.ru/law/rasporiazhenie-pravitelstva-rf-ot-08112017-n-2469-r/strategiia-razvitiia-rossiiskikh-morskikh-portov/>. Data obrashcheniya 27.01.2020 (in Russian).
 22. Ramochnaya konvenciya po zashchite morskoy sredy Kaspijskogo morya // Kodeks: elektronnyj fond pravovoj i normativno-tekhnicheskoy dokumentacii URL: <http://docs.cntd.ru/document/420383107/>. Data obrashcheniya 15.04.2020 (in Russian).

Поступила в редакцию 01.11.2020 г.