

Правовой статус Каспийского моря: экономико-географические аспекты

Татьяна Ивановна Потоцкая¹

Статья содержит экономико-географический анализ Концепции о правовом статусе Каспийского моря (2018). В качестве основных экономико-географических факторов, влияющих на определение правового статуса, автор рассматривает: природные ресурсы региона (акцентируется внимание на запасах, территориальном распределении углеводородного сырья и географии добычи); экономико-географическое положение прикаспийских стран (континентальность Казахстана, Туркменистана и Азербайджана, которая формирует зависимость их внешнеэкономической деятельности от соседних стран — России, Ирана); экономико-географическое положение Каспия (транзитность — расположение на стыке Центральноазиатского региона, богатого углеводородным сырьем и Европой, Китаем, выступающими ведущими его потребителями). В качестве вывода отмечается наличие прямой связи между каждым выделенным фактором и правовой нормой, содержащейся в «Конвенции...». Подчеркивается, что незавершенность процесса установления правового статуса Каспийского моря в сочетании с отсутствием единой интеграционной региональной структуры формирует интерес к Каспийскому морю не только у прибрежных государств, но и у стран других регионов, таких как Европа, Америка, Ближний Восток, что активизирует деятельность прикаспийских государств в вопросе определения правовых норм использования водоема.

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

JEL коды: *Q25, Q28, Q32, Q37, Q56.*

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» (Декларация), 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%) (Жильцов и др., 2003). 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

¹ *Потоцкая Татьяна Ивановна* — доктор географических наук, профессор кафедры географии Смоленского государственного университета, г. Смоленск, Россия.

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.). За прошедшие 29 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 экономико-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 г.), Конвенция Организации Объединенных Наций о континентальном шельфе (1958 г.), Конвенция по охране и использованию трансграничных водотоков и международных озер (1992 г.), 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 от 1723 г, Рештский от 1729 г, Гюлистанский от 1813 г., Туркманчийский от 1828 г.), а затем между СССР и Ираном (в 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 — Астара и Гасан-Кули (Рубан, 2017). 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 от 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 соответствующего прибрежного государства).

Данная особенность во многом привлекает внимание к изучению вопроса определения государственных границ на Каспии преимущественно историков (Пивовар, 2019; Притчин, 2018; и др.), юристов (Мамедов, 2000; Нуцалханов, 2019; и др.) и политологов (Жильцов и др., 2003). 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 (Завьялова, 2017; Катона, 2017; Маркелов, 2011; 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

Уже стало общепринятым мнением, что многократные неудачные попытки прикаспийских стран определить правовой статус Каспийского моря в постсоветский период связаны с проблемой определения его природного статуса (море или озеро). Современная «Конвенция о правовом статусе Каспийского моря» (2018 г.) уходит от этого, называя Каспийское море «окруженным сухопутными территориями стран водоемом», что позволяет применять к нему международные правовые нормы и моря, и озера:

- выделение «внутренних вод» (как море — аналог внутренних морских вод);
- выделение «территориальных вод» (как море — аналог территориального моря) — 15 миль;
- выделение «рыболовных зон» (как море — относительный аналог исключительной экономической зоны) — 10 миль;
- выделение «общего водного пространства» (как озеро);
- выделение «секторов» дна (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 (Дубнов, 2018).

Проведенное исследование позволило выявить 2 основных экономико-географических фактора, влияющих на определение правового статуса Каспийского моря:

- 1) природные ресурсы региона, особенности их территориального распределения и добычи;
- 2) экономико-географическое положение прикаспийских стран и экономико-географическое положение Каспия.

Рассмотрим их более подробно.

Первый фактор. Регион обладает значительным природно-ресурсным потенциалом, поэтому обозначим только наиболее важные из имеющихся ресурсов, 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) (см. рис. 1).

Предположительно, Каспийский регион располагает разведанными запасами нефти в 68 млрд баррелей и газа в 16 трлн м³ (Завьялова, 2017). 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 противолежащие прикаспийские страны смогут сделать это самостоятельно путем переговоров.

Такие договоренности уже действуют между Россией и Казахстаном (от 1998 г.), Россией и Азербайджаном (от 2001 г.); между Казахстаном и Азербайджаном (от 2001 г.); между Казахстаном и Туркменистаном (от 2014 г.). 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 применяется при пересечении территориальных морей соседних и противолежащих 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 (Маркелов, 2011), 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.

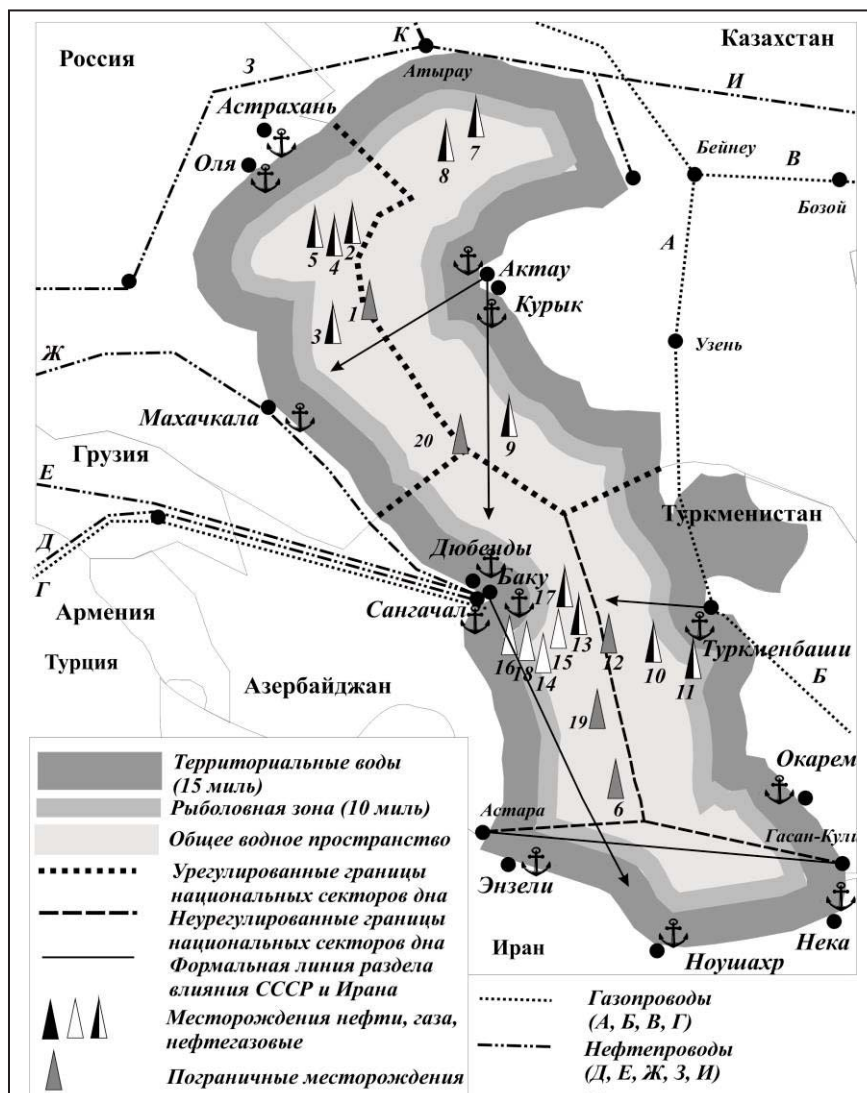


Рис. 1. Географические аспекты формирования правового статуса Каспийского моря, 2019. **Основные месторождения нефти и газа:** 1. Хвалынское, 2. Ракушечное, 3. Сарматское, 4. им. Юрия Корчагина, 5. им. Владимира Филановского, 6. Сардар Джангал, 7. Каламакс-море, 9. Блок Н, 10. Блок-1, 11. Блок Челлекен, 12. Сердар-Кяпаз, 13. Азери-Шираг-Гюнешли, 14. Шах-Дениз, 15. Апшерон, 16. Умид, 17. Мелководный 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.

Источник: составлено автором по: (Мурзагалиев, 2017; Нуцалханов, 2019; Потоцкая, 2018).

Аналогичные проблемы возникают в отношениях между Азербайджаном и Ираном, которые имеют 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) (Рубан, 2017).

Первый вариант обеспечивает Ирану только 14% дна Каспия, в то время как второй вариант дает возможность получить 20% (Дубнов, 2018; Мамедов, 2000). 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).

Второй фактор — географическое положение Каспия и прикаспийских стран. Оно, соответственно, формируется 3-мя 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.

Сегодня основные транспортные направления, которые осуществляются через Каспий, — это маршруты транспортировки углеводородного сырья на основе использования танкеров (Стратегия):

– 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 паромов, 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 и 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 (Потоцкая, 2018). 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 энергоносителей (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.

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». Также 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) (Международный транспортный коридор). В настоящее время по этим маршрутами осуществляется, преимущественно, доставка экспортных грузов России, идущих в Азербайджан и Иран.

Выводы

В заключение, констатируя незавершенность процесса установления правового статуса Каспийского моря, все же стоит отметить, что, во-первых, его современный правовой статус определяется: запасами, территориальным распределением и добычей природных ресурсов (особенного углеводородного сырья и биоресурсов); экономико-географическим положением Каспия (транзитностью) и прикаспийских стран (континентальностью); экологическими последствиями антропологической деятельности в нем. Во-вторых, существует прямая связь между каждым географическим фактором и правовой нормой, содержащейся в «Конвенции...». В-третьих, перечисленные экономико-географические факторы в сочетании с отсутствием единой интеграционной региональной структуры формируют интерес к Каспийскому морю не только у прибрежных государств, 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 необходимости четкого определения правовых норм использования водоема.

Список литературы

1. Декларация о соблюдении суверенитета, территориальной целостности и неприкосновенности границ государств — участников Содружества Независимых Государств // Кодекс: электронный фонд правовой и нормативно-технической документации. URL: <http://docs.cntd.ru/document/1901148/>. [Declaration on respect for the sovereignty, territorial integrity and inviolability of borders of the member States of the Commonwealth of Independent States // Codex: electronic Fund of legal and regulatory and technical documentation. (In Russian).]
2. Дубнов А. (2018) Дораспад СССР: Что изменит раздел Каспия // Московский центр Карнеги 15.08.2018. URL: <https://carnegie.ru/commentary/77042/>. [Dubnov A. (2018) The pre-collapse of the USSR: What will change the section of the Caspian // Carnegie Moscow Center 08.15.2018. (In Russian).]
3. Жильцов С. С., Зонн И. С., Ушков А. М. (2003) Геополитика Каспийского региона. Москва. [Zhiltsov S. S., Zonn I. S., Ushkov A. M. Geopolitics of the Caspian region. Moscow. (In Russian).]
4. Завьялова Е. Б. (2017) Каспийская мечта и геополитическая реальность // Экономика и управление: проблемы и решения. Том 1. №5. С. 41–48. [Zavyalova E. B. (2017) Caspian dream and geopolitical reality // Economics and Management: Problems and Solutions. Vol. 1. No. 5. Pp. 41–48. (In Russian).]
5. Катона В. (2017) Нефть и газ Каспийского моря: между Европой и Азией // Российский совет по международным делам (РСМД). Рабочая тетрадь 39. 62 с. [Katona V. (2017) Oil and gas of the Caspian Sea: between Europe and Asia // Russian Council on Foreign Affairs (INF). Workbook 39. 62 p. (In Russian).]

6. Конвенция о правовом статусе Каспийского моря // Президент России. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/5328/>. [Convention on the legal status of the Caspian sea // President of Russia. (In Russian).]

7. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву // Организация объединенных наций. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf/. [United Nations Convention on the law of the sea // United Nations. (In Russian).]

8. Конвенция Организации Объединенных Наций о континентальном шельфе // Организация объединенных наций. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf/. [United Nations Convention on the continental shelf // United Nations. (In Russian).]

9. Конвенция по охране и использованию трансграничных водотоков и международных озер // Организация объединенных наций. URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/watercourses_lakes.shtml. [Convention on the protection and use of transboundary watercourses and international lakes. (In Russian).]

10. Мамедов Р. (2000) Международно-правовой статус Каспийского моря: вчера, сегодня, завтра (вопросы теории и практики) // Центральная Азия и Кавказ. № 2(8). С. 214–221. [Mamedov R. (2000) The international legal status of the Caspian Sea: yesterday, today, tomorrow (theory and practice) // Central Asia and the Caucasus. No. 2 (8). Pp. 214–218. (In Russian).]

11. Маркелов К. А. (2011) Актуальные проблемы политико-экономической безопасности стран Каспийского региона в начале XXI века. Москва. [Markelov K. A. (2011) Actual problems of political and economic security of the countries of the Caspian region at the beginning of the XXI century. Moscow. (In Russian).]

12. Международный транспортный коридор «Север — Юг» // Российские железные дороги (РЖД). URL: <https://cargo.rzd.ru/ru/9789?redirected/>. [International transport corridor "North — South" // Russian Railways (RZD). (In Russian).]

13. Мурзагалиев Д. М. (2017) Каспийское море: разведка и разработка морских месторождений // Геология, география и глобальная энергия. № 4 (67). С. 20–31. [Murzagaliev D. M. (2017) The Caspian Sea: exploration and development of offshore deposits // Geology, Geography and Global Energy. No. 4 (67). Pp. 20–31. (In Russian).]

14. Нуцалханов Г. Н. (2019) Конвенция о правовом статусе Каспийского моря от 12 августа 2018 года в свете международного права // Вопросы российского и международного права. Т. 9. № 1А. С. 132–142. [Nutsalkhanov G. N. (2019) Convention on the legal status of the Caspian Sea dated August 12, 2018 in the light of international law // Issues of Russian and International law. Vol. 9. No. 1A. Pp. 132–142. (In Russian).]

15. Рубан Л. С. (2017) Проблема разграничения каспийского моря. Историко-правовой аспект // Бурение и нефть. № 5. С. 50–57. [Ruban L. S. (2017) The problem of delimiting the Caspian Sea. Historical and legal aspect // Drilling and oil. No. 5. Pp. 50–57. (In Russian).]

16. Стратегия развития российских морских портов в Каспийском бассейне, железнодорожных и автомобильных подходов к ним в период до 2030 года // Судебные и нормативные акты РФ. URL: <https://sudact.ru/law/rasporiazhenie-pravitelstva-rf-ot-08112017-n-2469-r/strategiia-razvitiia-rossiiskikh-morskikh-portov/>.

17. Пивовар Е. И. (2019) Особый правовой статус Каспия. Итоги и перспективы V Каспийского саммита в Актау // Вестник РГГУ. Серия Евразийские исследования. История. Политология. Международные отношения. № 1. С. 12–32. [Pivovarov E. I. (2019) Special legal status of the Caspian. Results and prospects of the V Caspian summit in Aktau // Bulletin of the Russian State Humanitarian University. Series Eurasian Studies. History. Political science. International relationships. No. 1. Pp. 12–32. (In Russian).]

18. Потоцкая Т. И. (2018) Геополитика России на постсоветском пространстве. Саратов. [Pototskaya T. I. (2018) Geopolitics of Russia in the post-Soviet space. Saratov. (In Russian).]

19. Притчин С. А. (2018) Россия на Каспии: поиски оптимальной стратегии. Москва. [Pritchichin S. A. (2018) Russia in the Caspian: search for an optimal strategy. Moscow. (In Russian).]

The legal status of the Caspian Sea: economic and geographical aspects

Tatyana Ivanovna Pototskaya

Doctor of Geographical Sciences, Professor, Department of Geography Smolensk State University, Smolensk, Russia

The article contains an economic and geographical analysis of the Concept on the legal status of the Caspian Sea (2018). As the main economic and geographical factors affecting the determination of the legal status, the author considers: the natural resources of the region (emphasis is placed on reserves, the territorial distribution of hydrocarbons and the geography of production); the economic and geographical position of the Caspian countries (the continental nature of Kazakhstan, Turkmenistan and Azerbaijan, which forms the dependence of their foreign economic activity on neighboring countries — Russia, Iran); economic and geographical position of the Caspian Sea (transit — the location at the junction of the Central Asian region, rich in hydrocarbon raw materials and Europe, China, and its leading consumers). As a conclusion, it was emphasized that the incompleteness of the process of establishing the right status of the Caspian Sea, combined with the lack of a single regional integration structure, forms interest in the Caspian Sea not only in coastal, but also in countries of other regions, such as Europe, America, the Middle East, which is even more activates the activities of the Caspian littoral states for a clear definition of legal norms for the use of a reservoir.

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

JEL codes: *Q25, Q28, Q32, Q37, Q56.*