

2.2. Середній Схід в інтеграційних процесах: Іран, Пакистан, Афганістан

У світі триває трансформація міжнародної системи: ми спостерігаємо ерозію окремих ознак глобалізації та демонтаж монополярної структури, відбувається посилення нещодавно периферійних держав, які прискореними темпами наздоганяють лідерів світового розвитку, очевидною стає обмеженість можливостей окремих країн та чинних міжнародних структур вирішувати глобальні проблеми. Прикладами деформацій світової системи слугують вихід Великої Британії з ЄС, перемога на президентських виборах у США у 2016 р. Д. Трампа, який проголосив прагматичний в своїй основі курс на протекціонізм, на примат національних інтересів над глобальними, що уособлює гасло Америка передусім. Продовжується дрейф центру світового економічного розвитку в Азію, яка демонструє високі темпи зростання економіки (наприклад, у 2018 р. - 7% в Індії та 6,6 % в Китаї), акумулює 40 % світового ВВП та половину населення планети. Євразійський континент зазнає фундаментальних геополітичних та гео економічних змін.

На тлі цих тенденцій посилюється увага держав до регіональної системи координат, країни проявляють більший інтерес до участі у процесах регіональної інтеграції в рамках макрорегіону Євразії, яку розглядають або як альтернативу, або як складову частину глобалізації.

Усвідомлюючи, що у Євразії, на Близькому та Середньому Сході відбувається переформатування системи регіональних відносин, такі великі та вагомні держави регіону, як Іран, Пакистан, Афганістан прагнуть активно брати участь у розбудові нової конфігурації регіональних зв'язків.

Характеризуючи історіографію досліджуваної теми, слід зауважити, що комплексного аналізу потенціалу і ролі Ірану, Пакистану, Афганістану в інтеграційних процесах регіону Середнього Сходу в українській науковій літературі не представлено. Значну увагу українських дослідників привертає безпековий вимір регіональних процесів, а також аналіз зовнішньої політики України на східному напрямі, в контексті яких розглядаються і згадувані

держави. Представляється доцільним згадати праці Кочубея Ю.М., Пророченко Н.О. (див.: Кочубей Ю.М. Геополітичне значення регіону Близького і Середнього Сходу в контексті національних інтересів України. *Науковий вісник Дипломатичної академії України*. Випуск 8: Зовнішня політика та дипломатія: витоки, традиції, новації / заг. ред. Б.І. Гуменюка, Л.С. Тупчієнка, В.Г. Ціватого. К. 2003. С. 270-278; Пророченко Н.О. Ідея «Один пояс - один шлях» як фактор стабілізації ситуації в регіоні Близького та Середнього Сходу. *Україна - Китай - 25 років співробітництва: результати та перспективи*. «Один пояс - один шлях»: монографія / наук. ред. О.М. Олійник. Київ: ДУ «Ін-т всесвіт. історії НАН України», 2018. С. 172-181).

Аналізу зовнішньої політики Пакистану присвячені праці Борділовської О.А., Афганістану - Пархомчука О.С., Ірану - Пророченко Н.О. (див.: О.А. Борділовська. Китайсько-пакистанський економічний коридор: нові можливості чи нові виклики? *Китаєзнавчі дослідження*. 2017. № 1-2. URL: <https://chinese-studies.com.ua/uk/Archive/2017/1-2/6>; О.С. Пархомчук та ін. Регіональний вимір зовнішньої політики Афганістану. *Актуальні проблеми міжнародних відносин*: зб. наук. праць. Вип. 108. Ч. I (у двох частинах). К.: Київськ. нац. ун-т ім. Тараса Шевченка. Ін-т міжнар. відн., 2012 С. 23-28; Н.О. Пророченко. Нова роль Ірану в Близькосхідному регіоні: можливості та обмеження на сучасному етапі. *Цивілізаційні чинники світобудови: джерела походження, потенціал взаємодії та виміри конструктивізму (країни Азії та Африки)*: зб. наук. праць. НАН України, ДУ «Ін-т всесвіт. історії НАН України» / редкол.: В.О.Швед, О.І. Лукаш, Н.Д. Городня та ін. К., 2015. С. 122-128).

Серед робіт російських сходознавців варто звернути увагу на колективну працю Мусульманський світ на історичних рубіжах Росії, де висвітлюються питання економічних відносин Росії з Іраном, Афганістаном, Пакистаном, їхня участь в інтеграційних процесах Євразії (див.: докл.: Дунаева Е.В. Іран и интеграционные процессы в Евразии. *Труды Института востоковедения РАН. Вып. 5: Мусульманский мир на исторических рубежах России* / отв. ред. В.Я. Белокреницкий, Н.Ю. Ульченко; сост. И.Г. Саефов. М.: ИВ РАН, 2017. С. 188-

203; Прохоров Р.Е. Пакистано-китайский геополитический союз. Там само. С. 271-276).

Регіональним та географічним особливостям Ірану, його ролі та значенню присвячена колективна монографія Роль і місце Ірану в регіоні. Автори розглядають еволюцію регіональної політики Ірану, його участь в регіональних організаціях, двосторонні відносини країни (див.: Мамедова Н.М. Іран и ШОС (Шанхайская Организация Сотрудничества). *Роль и место Ирана в регионе*: кол. монография / отв. ред.: Н.М. Мамедова и др. Москва, 2007. С. 66-77; Дунаева Е.В. Іран и ОЭС: взаимодействие или воздействие. Там само. С. 77-89).

Бібліографія зарубіжних аналітичних досліджень вельми широка, варто виокремити публікації професора Оксфордського університету М. Мак Карнея, директора Південно-Азійського демократичного форуму З. Вольфа, присвячені проблемам китайсько-пакистанських відносин, їх економічним і суспільно-політичним наслідкам для Пакистану, а також геополітичному впливу Китайсько-пакистанського економічного коридору на регіон Середнього Сходу і Південної Азії (див.: McCartney M. The China-Pakistan Economic Corridor (CPEC): Infrastructure, Social Savings, Spillovers, and Economic Growth in Pakistan. *Eurasian Geography and Economics*. 2020. October. P. 1-32. URL: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/15387216.2020.1836986>; Wolf S. O. The China-Pakistan Economic Corridor of the Belt and Road Initiative. Kindle Edition, 2020. 327 p.). Відмінності у регіональній стратегії Ірану, Пакистану та Афганістану досліджує професор Денверського університету Ш.М. Габбай (див.: Gabbay S. M. Afghanistan, Iran, and Pakistan: Converging and Conflicting Interests. New York, London, Amsterdam LLC: Livingston Publishing House. 2013. 69 p.)

Регіональна політика Ірану, його потенціал та можливості участі в інтеграційних процесах розглядаються у роботах таких іранських дослідників, як М. Ахаван, А. Нурі (див.: Akhavan M. Iran's Position in the Asian Integration Process. *Quarterly Journal of Political Research*. Vol. 3. Is. 4. № 4. 2016. P. 81-99;

Noori A. Iran, Russia and Eurasian Integration; Benefits of Active Regionalism. *Central Eurasia Studies*. Vol.12. Is. 1. Winter and Spring 2019. P. 235-252).

Інтеграційні перспективи Пакистану, вплив геополітики та проблема безпеки вивчаються пакистанськими дослідниками Ш. Хетраном, М. Халідом. Фатіма Реза зазначає, що ініціатором економічних проектів щодо регіональної інтеграції виступає Китай, проте ці проекти цілком узгоджуються з економічними інтересами та зовнішньою політикою Пакистану та Ірану (див.: Khetran Sh. Economic Connectivity: Pakistan, China, West Asia and Central Asia. *Strategic Studies*. Vol. 36. No. 4 (Winter 2016). P. 61-76; Khetran M. S. B. and Khalid M. H. The China-Pakistan Economic Corridor: Gateway to Central Asia. *China Quarterly of International Strategic Studies*. 2019. Vol. 05. No. 03. P. 455-469; Raza F. Prospects for Pakistan-China-Iran Trilateral Cooperation: Opportunities and Challenges. *Strategic Studies*. Vol. 39. No. 3. Autumn 2019. P. 37-52).

Таким чином, дана наукова проблематика активно висвітлюється зарубіжними науковцями. Її актуальність забезпечується постійною динамікою економічних, політичних, безпекових процесів в регіоні Середнього Сходу та їхнім впливом на долю інтеграційних проектів. Проте питання розвитку інтеграційних структур, інфраструктурних проектів, факторів, які впливають на успішність їх реалізації вивчені в українській науковій літературі недостатньо.

Ми ставимо своїм завданням проаналізувати ступінь залученості, економічний потенціал, зовнішньополітичну стратегію, здобутки та проблеми Ірану, Пакистану, Афганістану в інтеграційних процесах регіону та континенту.

Щоб упередити зауваження щодо використання терміну регіон Середнього Сходу, одразу зауважимо, що поняття регіону Середнього Сходу у політології та публіцистиці трактується різним чином. Термін Середній Схід (Middle East) виник у середині XIX ст. у надрах британської Індійської адміністрації як умовне найменування території між Європою та Індією. Справжнім популяризатором терміну став американський контр-адмірал Альфред Мехен, який використав його у статті «Перська затока та міжнародні відносини» (1902 р.) для позначення території між Аравійським півостровом та

Індією. В англomовній літературі термін «Середній Схід» застосовується до сукупності країн Близького Сходу та Ірану, Афганістану і Пакистану (до Першої світової війни термін «Близький Схід» застосовувався до Балкан та Османської імперії, до складу якої входили і території Арабського Сходу). До цих країн в інших мовах застосовується об'єднаний термін Близький та Середній Схід. Звідси окрема назва Середній Схід часом застосовується тільки до Ірану, Афганістану та Пакистану.

Виходячи з завдань даної роботи, ми розглядатимемо сучасні інтеграційні процеси у регіоні Середнього Сходу крізь призму політики Ірану, Афганістану та Пакистану. Такі підстави нам дає важливе геостратегічне розташування, геополітична вага та економічний потенціал цих держав.

На теперішній час існує декілька великих ініціатив, які спрямовані на економічну інтеграцію євразійського простору. Найбільш грандіозним за масштабами, часовим та просторовим діапазоном інтеграційним проектом сьогодення стала стратегічна ініціатива Один пояс - один шлях, проголошена на XVIII з'їзді Комуністичної партії Китаю восени 2013 р., та оприлюднена Головою КНР Сі Цзіньпіном під час візиту в Астану у вересні 2013 р. Її складовими є проекти Економічний пояс Шовкового шляху, в рамках якого планується створення трьох трансєвразійських транспортних коридорів: північного (Китай - Центральна Азія – Росія - Європа), центрального (Китай - Центральна та Західна Азія - Перська затока та Середземне море) й південного (Китай - Південно- Східна Азія - Південна Азія - Індійський океан). А також Морський Шовковий шлях XXI ст., який передбачає створення двох морських маршрутів від узбережжя Китаю через Південно-Китайське море до Південно-Тихоокеанського регіону й від Китаю до Європи через Південно-Китайське море та Індійський океан. Ця ініціатива передбачає формування системи взаємозв'язків у напрямку зі Сходу на Захід, вдосконалення існуючих та створення нових торговельно- транспортних маршрутів, які покращать зв'язки між народами Центральної Азії, Європи, Африки для забезпечення розвитку та досягнення глобального процвітання. Підтримку проекту висловили 125 країн

та 29 міжнародних і регіональних організацій, підписано 173 угоди про співробітництво [1]. З 17 державами, які розташовані в зоні проекту, створено 46 зон співробітництва.

Проект каталізує також і конкуренцію між країнами за китайські інвестиції, кредити, маршрути транспортної інфраструктури, і водночас стимулює формування власних альтернативних ланцюгів сполучення між державами.

Так, у березні 2017 р. в Ісламабаді (Пакистан) відбулася зустріч високопосадовців з 23 азійських країн, метою якої було обговорення можливості створення альянсу Азійський Парламент на кшталт Європейського Союзу, але для формування власного, відмінного від капіталістичного Заходу, шляху розвитку [2].

Важливим і перспективним інститутом для співпраці з точки зору більшості держав-учасниць залишається Шанхайська організація співробітництва (ШОС), створена у 2001 р. на базі так званої шанхайської п'ятірки (КНР, Казахстан, Киргизія, РФ, Таджикистан), утвореної у 1996 р. після підписання Угоди про заходи довіри у військовій сфері в районі спільного кордону. З 2003 р. після підписання Програми багатостороннього торговельно-економічного співробітництва, яка розрахована на 20 років, до сфери діяльності даної організації увійшли питання співробітництва в області транспорту, енергетики, сільського господарства, телекомунікацій тощо. На теперішній час список учасників поповнили Узбекистан (2001 р.), Індія і Пакистан (2017 р.), статус спостерігача мають чотири країни (Білорусь, Іран, Афганістан, Монголія), партнерами по діалогу виступають ще шість держав (Вірменія, Азербайджан, Камбоджа, Непал, Туреччина, Шрі-Ланка).

Ряд експертів саме ШОС розглядають в якості найбільш перспективного майданчика для діалогу та взаємодії країн у питаннях безпеки, науково-технічного та культурного співробітництва, вирішення екологічних проблем. Водночас, існують побоювання, що строкатість інтересів держав-учасниць, а іноді й суперництво між ними (як між Індією та Пакистаном), може зменшити

ефективність роботи ШОС та ускладнити прийняття рішень, яке в ШОС носить консенсусний характер.

Здійснюються спроби активувати діяльність структур, які до останнього часу перебували у латентному стані. Серед таких для регіону Середнього Сходу важливою може бути Організація економічного співробітництва (ОЕС), створена у 1985 р. Іраком, Туреччиною та Пакистаном з метою забезпечення регіонального економічного розвитку через створення спільної транспортної інфраструктури, розвитку торгівлі і промисловості, енергетики, спільної банківської діяльності. У 1990-ті роки членами ОЕС стали Афганістан, Киргизія, Узбекистан, Казахстан, Туркменістан, Таджикистан, Азербайджан. Так під егідою ОЕС опинилася територія у 7 млн кв. км з 300 млн населення.

На уламках Радянського Союзу на початку 2000-х років починає формуватися інтеграційний проект, на який покладаються великі сподівання, - Євразійський економічний союз (ЄАЕС). Спочатку (2000-2014 рр.) співпрацю здійснювали РФ, Білорусь та Казахстан в рамках Євразійського економічного співтовариства (ЄврАзЕС). Згодом число учасників збільшилось: долучились Вірменія та Киргизія, а сама структура у 2014 р. була трансформована в ЄАЕС. Метою об'єднання проголошено координацію економічної політики з метою модернізації та підвищення конкурентоздатності держав- членів. Але на практиці очікування не виправдовуються. Об'єднанню властивий суттєвий дисбаланс - домінування Росії та високий ступінь залежності економік інших країн-членів від стану російської економіки, яка тривалий час знаходиться у кризі. На теперішній час у роботі ЄАЕС спостерігається стагнація.

У регіоні Середнього Сходу триває процес диверсифікації та оптимізації шляхів постачання енергоносіїв від виробників до споживачів. Серед провідних проектів, які знаходяться у стані активної розбудови та суттєво впливають на ситуацію в країнах регіону слід виділити наступні.

Газопровід ТАШ (Туркменістан - Афганістан - Пакистан - Індія) називають газопроводом-миротворцем, оскільки він покликаний поєднати Афганістан з зовнішнім світом, а також зв'язати Індію і Пакистан спільним

енергетичним маршрутом. Для Афганістану проект ТАПІ відкриває перспективу отримання платежів за транзит, створення робочих місць для обслуговування газопроводу, доступ, хоча й у невеликих обсягах - 5 млрд куб. м газу на рік, до енергоносіїв, брак яких є гострою проблемою країни. За транзит газу Афганістан зможе заробляти 400 млн дол. щороку [3]. Прокладка афганської ділянки газопроводу ТАПІ розпочалася у лютому 2018 р. Афганську та пакистанську ділянки газопроводу планують завершити у 2019 р., а перший газ подати у 2020 р. Газопровід має велике значення і для Пакистану оскільки дозволить задовольнити постійно зростаючий попит на енергоносії, створить додаткові робочі місця і збільшить надходження валюти до бюджету завдяки транзиту.

Ще у 2015 р. США заявили про готовність гарантувати безпеку ТАПІ та його експлуатацію. Інтерес США пов'язаний з бажанням обмежити можливості диверсифікації постачання енергоносіїв Іраном та послабити позиції КНР як головного споживача енергоресурсів Центральної Азії. Дійсно, проти реалізації проекту ТАПІ виступають Китай (на даний час - основний споживач туркменського газу: в разі диверсифікації поставок, ціна для КНР зросте і можливе ускладнення газопостачання), Іран (вбачає у ТАПІ конкурента для трубопроводу Мир (Іран - Пакистан) та Росія (оскільки проект передбачає транспортування туркменських енергоносіїв повз російські території, а також через можливість розташування американської військової бази на території формально нейтрального Туркменістану під приводом захисту газопроводу).

Потенційно привабливим для інтеграційних процесів регіону є Іран. Ісламська республіка розглядалася як один з головних претендентів на підключення до проекту Нового Шовкового шляху. Магістраль з Китаю на Близький Схід через територію Ірану повністю відповідає національним проектам модернізації транспортної інфраструктури, охоплює маршрут від Мешхеду на кордоні з Афганістаном до іракського кордону. В Ірані цей проект розцінюють як основу для прискорення економічного розвитку, адже транспортна артерія збільшить товарообіг, транзит якого здійснюватиметься

через іранську територію, стимулюватиме фінансове та інвестиційне співробітництво країн регіону.

Близьким до завершення наразі є ірансько-пакистанський газопровід Мир, угода про будівництво якого була підписана ще у 1995 р., але довгий час гальмувалася через політичні причини. Проте у 2015 р. підряд на будівництво пакистанської ділянки газопроводу отримала і фінансує на 85 % КНР, яка виступила з ідеєю приєднання газопроводу Мир до Китайсько-пакистанського економічного коридору (у порту Гвадар, біля якого розпочато будівництво заводу з виробництва скрапленого газу). Іранська ділянка газопроводу (900 км) вже побудована. Мир відкриває нові перспективи для Ірану, оскільки надає йому вихід на азійські ринки, інвестиції у газовидобувну галузь, зміцнює стратегічний альянс з КНР. Реалізація проекту також допоможе Пакистану зменшити дефіцит в енергозабезпеченні та зменшити вартість електроенергії на 30 % через використання газу замість нафти [4]. На даний час, через поновлення санаційного тиску на Іран з боку Вашингтону, реалізація проекту знову опинилася під питанням.

В якості альтернативи газопроводу Мир було здійснено спробу домовитися про будівництво морського газопроводу Іран - Пакистан - Індія з залученням Росії. У 2017 р. Іран і РФ підписали меморандум про проектування газопроводу від іранських родовищ до Індії через пакистанський порт Гвадар. Відповідний меморандум про взаєморозуміння був підписаний між РФ та Пакистаном (2018 р.). Нові енергетичні проекти дозволили б Пакистану підвищити свій регіональний статус, задовольнити власний попит на енергоресурси, створити нові робочі місця та збільшити надходження валюти до бюджету. Але на реалізацію транспортних ініціатив суттєво впливає геополітика: кардинальні зміни вносять інтереси великих світових держав та регіональних акторів.

Водночас Іран проявив зацікавленість у проекті міжнародного транспортного коридору Північ-Південь (МТКПП), угода про який була підписана у 2000 р. за участі Росії та Індії. Проект передбачає формування

транспортного маршруту між Індійським океаном, Каспійським морем та Північною Європою. Маршрут почав функціонувати у 2001 р. і з того часу зазнав суттєвої оптимізації. В результаті до МТКПП підключилися Казахстан, Туркменістан, Азербайджан, інтерес у фінансуванні проявили Чехія та Угорщина, про вірогідність включення проекту Північ-Південь в інфраструктуру Нового Шовкового шляху заявила китайська сторона.

Як бачимо, євразійський ландшафт залишається складним, надає країнам регіону великі можливості, але й створює численні виклики та складнощі у пошуку свого місця в регіональній і світовій системі координат, що формується.

Пакистан завдяки вигідному стратегічному розташуванню: сусідство з Китаєм, Індією, Іраном, Афганістаном, близькість до Західної і Центральної Азії, до Перської Затоки, перетворюється на ключового актора в китайському глобальному проєкті Один пояс - один шлях. Пекін розглядає Ісламабад як золоті ворота, як головного партнера у розбудові своєї політики на Близькому та Середньому Сході і, вірогідно, в ісламському світі загалом. За визнанням британських експертів, Китай не просто пропонує Пакистану будівництво інфраструктури, а перетворює його на свого головного партнера [5]. На поточний момент провідним у розбудові проєкту Один пояс - один шлях є саме Китайсько-пакистанський економічний коридор (КПЕК, 2015 р.). Мета цього проєкту - поєднати мережею шосейних доріг та залізниць пакистанський порт Гвадар (провінція Белуджістан) з китайським містом Кашгар (Сіньцзян-Уйгурський автономний регіон). Загальна довжина мереж становить більше 3 тис. км. Китайські інвестиції у його реалізацію у 2018 р. досягли 62 млрд дол. [6].

Обидві сторони покладають на цей проєкт великі сподівання. Для Китаю - це важливий крок на шляху реалізації ініціативи Один пояс - один шлях; можливість прискорити розвиток континентального Північно-Західного району (де проживає 400 млн людей), поєднати природні та демографічні ресурси Пакистану з власними інвестиційними та технологічними можливостями для

подальшого промислового розвитку; отримати доступ до ринків Центральної Азії, які слугуватимуть джерелом імпорту енергоресурсів та споживачами китайської продукції. Дороги, які зараз будуються у пакистанському Белуджістані в рамках китайсько-пакистанського економічного коридору, з'єднують цей район з північними районами Пакистану, Афганістаном, Центральною Азією та Китаєм.

Важливе значення КПЕК і його головний порт Гвадар має, зокрема, для Саудівської Аравії, оскільки забезпечує транспортування до материкового Китаю саудівських енергоносіїв всього за сім днів. У вересні 2018 р. Ер-Ріяд заявив про приєднання до КПЕК та про участь у його фінансуванні [7].

Координацію дій сторін в реалізації КПЕК здійснює Спільний комітет співробітництва (СКС). На 7-й щорічній сесії СКС у листопаді 2017 р. було анонсовано Довгостроковий план (ДП) КПЕК на 2017-2030 рр., який спирається на плани соціально-економічного розвитку КНР, схвалені XIX з'їздом КПК (2017 р.) та Програму уряду Пакистану Бачення - 2015. Ключовими галузями співробітництва в рамках ДП визнані: транспорт, енергетика, інфраструктура, порт Гвадар та промислові особливі зони. Заплановано створення 33 економічних зон в усіх 4 провінціях, через які проходить КПЕК (столичний округ Ісламабад, Гілгіт в Балтистані, Територія племен федерального управління і Азад Кашмір, порти Касім і Гвадар) [8].

Водночас вагомим фактором успішної реалізації комплексу економічних проектів залишаються питання безпеки. На значній частині пакистанської території (передусім, у прикордонних з Афганістаном північно-західних районах, «поясі племен», великих містах - Карачі, Ісламабаді, ін.) спостерігається висока терористична активність. Жертвами нападів стають і китайські співробітники. Пакистан та Китай докладають зусиль для уникнення ускладнень у двосторонніх взаємовідносинах та запобігання інцидентам. Зниження цих ризиків китайське керівництво пов'язує з перспективами соціально-економічного розвитку країн-учасників проекту, що створюватиме взаємну зацікавленість у зміцненні безпеки, а також дозволить вирішувати

проблеми політичної нестабільності через розв'язання соціальних проблем.

Інтеграційні успіхи Пакистану супроводжуються й багатьма складнощами. Так, в Ісламабаді незадоволені дорогими китайськими кредитами, багатьох дратує ділова практика китайського бізнесу, існують побоювання надмірної залежності від Пекіна, торговельного дисбалансу на користь Китаю. Проте реалізація китайського проекту прискорить розвиток пакистанської економіки та якісно змінить двосторонні відносини. Серед інших викликів можна згадати загострення відносин з Афганістаном, Індією, повільний розвиток відносин з країнами Центральної Азії, дистанціювання від США. Після виводу у 2014 р. з Афганістану основного контингенту Міжнародних сил сприяння безпеці, Ісламабад втратив позиції стратегічного партнера у боротьбі з міжнародним тероризмом в регіоні і Вашингтон зменшив обсяги економічної та військової допомоги йому. Присутність інтересів Саудівської Аравії у Гвадарі ускладнює відносини з Іраном. З одного боку, іранський порт Чабахар (експлуатується разом з Індією) знаходиться за 80 км від Гвадара та розглядається як претендент на приєднання до КПЕК. З іншого боку, присутність тут Саудівської Аравії, яка є головним конкурентом Ірану на азійських нафтових ринках і суперником у конфліктах на Близькому Сході, робить подібні перспективи малоімовірними.

Ісламабад зберігає вагомі позиції у зовнішній торгівлі Афганістану як найбільш зручний коридор для експорту афганських товарів на зовнішні ринки та отримання імпорту у зв'язку з слабким розвитком транспортних магістралей у цій країні.

Пакистан активно бере участь у роботі ШОС, членом якої він є з 2017 р. Навіть черговий індійсько-пакистанський конфлікт, спричинений терактом у Джамму і Кашмір, який ледь не вилився у війну (лютий 2019 р.), не став перепорою для участі лідерів обох країн у черговому саміті організації у Бішкеку (Киргизія) в червні 2019 р. Зовнішньополітичним пріоритетом для Пакистану на даному етапі є відносини з Китаєм.

Іран є однією з найбільших економік регіону Близького і Середнього

Сходу. Територія Ірану має значний транзитний потенціал, оскільки поєднує Закавказзя, Центральну Азію, Близький Схід та Південну Азію, має вихід до морських комунікацій Каспійського моря, Перської та Оманської заток, Індійського океану (Аравійське море). Ісламська республіка володіє найдовшою береговою смугою у Перській та Оманській затоках, через її територію проходить найпростіший маршрут до відкритих морів для каспійських держав. У свою чергу, через Центральну Азію Іран має доступ до Далекого Сходу.

Таке розташування підкріплюється відповідною інфраструктурою. Ірану належать найкращі на Середньому Сході автомобільні магістралі, сім (з урахуванням тих, що будуються) високошвидкісних залізниць (залізничне сполучення зв'язує Іран з Вірменією, Азербайджаном, Пакистаном, Туреччиною, Туркменістаном, будується гілка Хорремшехр-Басра, що з'єднає Іран з Іраком), міжнародні транспортні коридори (Новий шовковий шлях, Північ - Південь).

Країна є одним з головних постачальників енергоресурсів у світі: займає друге місце у світі за запасами газу та третє за запасами нафти [9]. Основними ринками збуту іранської нафти є Китай (35 %), Індія (33 %), ЄС (20 %), Туреччина (7 %), решту 5 % - ділять Японія та Республіка Корея [10]. Ірану належить найбільша на Близькому та Середньому Сході нафто- та газопровідна мережа загальною довжиною 34 тис. км (станом на 2013 р.).

Іранський газ транспортується в Європу через Туреччину (газопровід Тебриз-Анкара). Тегеран висловлює бажання збільшити обсяги поставок газу до Європи, що знизило б її залежність від російського газу (і українського транзиту!). Це можливо за умов збільшення потужності існуючого газопроводу та приєднання Ірану до Південного газового коридору (TANAP (Азербайджан - Грузія - Туреччина), готовий до експлуатації (2019 р.) плюс TAP (Греція - Албанія - Італія), введений в експлуатацію у 2020 р.).

Тегеран намагається стати головним транзитером каспійських енергоносіїв у Південну Азію та на Середній Схід. Більше 90 % туркменської

нафти експортується через Іран, він має бажання переключити на себе і транзит туркменського газу. В Каспійському регіоні Іран побудував 3 газопроводи (Іран - Туркменістан, Іран - Вірменія, Іран - Нахічеванська Республіка).

Важливе значення в інтеграційних перспективах Ірану мають також морські комунікації. Основні енергетичні багатства Ірану розташовані на півдні, тому головні проекти їх транспортування пов'язані з Перською затокою. Єдиний океанічний порт Чабахар (складається з двох портів Шахід Бехешті (оперативне управління здійснює Індія) та Шахід Калантарі (керується Іраном)) забезпечує Іран стратегічно важливою морською інфраструктурою, яка може стати альтернативою пунктам у Перській затоці в разі ескалації тут конфронтації, як це було під час ірансько-іракської війни (1980-1988 рр.). Робота порту оздоровить економічну ситуацію у прилеглих провінціях Сістан та Белуджістан, а також сприятиме, як очікується, зменшенню радикалізації молоді та її підтримки повстанської діяльності сунітів-белуджів, що діють тут, у районі ірансько-пакистанського кордону. У 2015 р. Іран підписав з Індією договір про спільний розвиток порту Чабахар. У 2017 р. Індія інвестувала 150 з запланованих 500 млн дол. на розвиток порту і 24 лютого 2019 р. був офіційно відкритий торговельний коридор Афганістан - Іран - Індія. З метою розширення інфраструктури порту Іран оголосив про будівництво 290-кілометрового газопроводу Іраншахр - Чабахар та 500-кілометрової залізниці Чабахар - Захедан (біля афганського кордону) [11].

Іран претендує на позиції центру газорозподільної мережі регіону, проте участь країни у міжнародних транспортних проектах наштовхується на суттєві перепони, які створюються, головню, зовнішніми силами. Прикладом може бути згадуваний вище проект газопроводу Мир.

Так само поновлення у 2018 р. адміністрацією США політики санкцій впливає на стан економіки та внутрішньополітичну стабільність ІРІ. За прогнозами Світового банку у 2019 р. іранська економіка мала скоротитись на 3,8 %, а за прогнозами МВФ - на 6 %. Нафтогазова галузь потерпає від відсутності інвестицій, багатомільярдні угоди, укладені з іноземними

партнерами після зняття з ІРІ санкцій у 2015 р. були скасовані, вартість іранського ріалу зменшилась відносно долару на 60 % у 2018 р., а інфляція зросла на 40 %. Скоротилися й поставки іранської нафти на азійський ринок з 1,7 млн барелів на добу до 660 тис. [12].

Символічно, що Державним департаментом США (8 листопада 2018 р.) порт Чабахар звільнений від санкцій через його важливість для розвитку Афганістану. Дійсно, завдяки Чабахару забезпечується транзит товарів між Афганістаном та Індією повз пакистанську територію, що зменшує залежність Афганістану від Пакистану. Одночасно функціонування цього порту сприятиме зростанню транзиту через іранську територію з Індії до Центральної Азії.

З кінця ХХ ст., часів розпаду біполярної системи, іранське керівництво виступало прихильником регіоналізму як способу зміцнення безпеки та набуття конкурентних переваг через згуртування держав, об'єднаних спільними інтересами, загрозами та проблемами. Тому стабільно високою залишається зацікавленість Ісламської республіки у інтеграційних процесах, зокрема, в Євразії. Тегеран висував ідею культурної регіоналізації через створення Організації культурного співробітництва іраномовних держав (2013 р., Іран, Таджикистан, Афганістан), союзу прикаспійських держав, співтовариства держав Південно-Західної Азії (2008 р.). Але ініціативи не були реалізовані через економічні складнощі держав, політику санкцій та ізоляції щодо ІРІ, побоювання держав регіону щодо лідерських амбіцій Ірану.

Сучасна регіональна конфігурація за участі провідних держав Євразії викликає зацікавленість іранського керівництва, яке визнає важливість східного вектору зовнішньої політики (в Ірані оперують поняттям Центральна Євразія, до якого зараховують територію від Балтики до Китаю). Ідея регіоналізму в Ірані поєднувалась із зусиллями щодо досягнення і зміцнення статусу одного з лідерів макрорегіону через спроби перетворити Іран на діловий центр Сходу, транспортний та енергетичний вузол.

На думку іранських політологів, сучасна зовнішньополітична стратегія ІРІ полягає у тому, що «Іран як регіональна держава повинен відігравати

важливу роль в політичному житті регіону, в забезпеченні його безпеки, що потребує пошуку можливостей для взаємодії з усіма великими державами та центрами сили на глобальному рівні. При цьому Іран повинен зберегти традиційний регіональний підхід з акцентом на економіку та безпеку і використовувати інтеграцію не тільки у відносинах з сусідніми, але й більш віддаленими державами» [13].

На нашу думку, в Ірану поки що не сформувалася струнка стратегія зовнішньої політики відносно євразійського регіону. Професор Тегеранського університету Дж. Карамі виокремлює дві лінії формування цієї стратегії: перша робить наголос на вирішенні геополітичних завдань та питань безпеки, а друга спрямована на розвиток і зміцнення взаємодії.

Серед важливих з точки зору комунікаційних перспектив Ірану проєктів варто виділити ШОС та Новий шовковий шлях. Іран має статус спостерігача у ШОС з 2005 р. Основними напрямками його співробітництва з країнами-членами Шанхайської організації співробітництва є боротьба з наркотрафіком та тероризмом, забезпечення функціонування транспортних коридорів через свою територію завдяки існуючим комунікаціям та узгодження їх подальшого розширення. Проєкт Нового шовкового шляху для Ірану є надзвичайно важливим, оскільки дозволить йому відновити ключову геополітичну роль в Євразії. На 2-й конференції Один пояс - один шлях, що відбулася у Пекіні в квітні 2019 р., міністр економіки ІРІ Фархад Дейпасанд заявив про готовність країни віддати на аутсорсинг проєкти на загальну суму 50 млрд дол. в рамках ініціативи Один пояс - один шлях [14]. У зв'язку з тим, що очікуваного відновлення співробітництва з Заходом після підписання ядерної угоди 2015 р. не відбулося через вихід з неї США, які вдаються до нових більш жорстких санкцій, іранська влада шукає альтернативні варіанти співробітництва, які в інших умовах виглядали б менш привабливими. Так, актуальності для Ірану набуло співробітництво з ЄАЕС. У травні 2018 р. між Іраном та країнами-членами ЄАЕС було підписано угоду про зону вільної торгівлі. Останнім угоду ратифікував іранський парламент у червні 2019 р. Угоду укладено на три роки,

вона передбачає зниження або скасування митних зборів на широкий асортимент товарів, відкриває для Ірану можливості використання ринку ЄАЕС для збуту своєї продукції та доступу до технологій. Країни ЄАЕС зможуть скористатися транзитними можливостями Ірану для виходу на ринки Близького та Середнього Сходу.

Варто також звернути увагу на те, що іранські експерти з питань інтеграційних перспектив своєї держави демонструють властивий іранській політиці прагматичний і обережний підхід. Занепокоєння викликають вірогідне обмеження суверенітету країни при вступі в інтеграційні об'єднання, а також можливі ускладнення у взаємодії з державами, які належать до інших інтеграційних структур. Останнім часом ІРІ активно зміцнює відносини з КНР, Індією та Росією.

Безперечно, Іран володіє надзвичайно високим транзитним потенціалом, але сьогодні, за умов загострення ситуації навколо іранської ядерної програми в контексті посилення санкційного тиску, ми можемо говорити тільки про потенціал країни, реалізація якого за даних умов ускладнена.

Згадка про Афганістан у багатьох асоціюється з тривалим воєнним конфліктом, тероризмом, наркоторгівлею та злиднями. Проте, ця країна має велику геополітичну вагу. Територія Афганістану досить велика і дорівнює сукупній площі Франції, Бельгії, Нідерландів та Данії. Розташований Афганістан у серці Центральної Азії і є перспективною ланкою у ланцюгах трансрегіональних та трансконтинентальних маршрутів. Його територія пов'язує Центральну Азію та Північну частину Китаю з узбережжям Індійського океану. Економічний потенціал Афганістану визначається наявністю корисних копалин (в тому числі, 40 млн т нафти і 137 млрд куб. м газу), гідроенергетичних ресурсів, виробництвом у великих обсягах деяких видів сільськогосподарської продукції, зокрема винограду, бавовни, шафрану. При цьому Афганістан дійсно одна з найбідніших та політично найбільш нестабільних країн світу.

Проте високим залишається наразі інтерес до будівництва транспортних

мереж через територію Афганістану. Основними партнерами у розвитку транспортної системи Афганістану виступають Іран (прагне вийти таким чином на східні та північні напрями товаропотоків та отримати доступ до корисних копалин Західного Афганістану) та Таджикистан. Розглядаються проекти побудови залізничного шляху Таджикистан - Афганістан - Іран, Китай - Афганістан - Таджикистан - Киргизстан - Іран, будівництво водогону, лінії електропередачі TUTAP (Туркменістан - Узбекистан - Таджикистан - Афганістан - Пакистан).

Водночас афганський уряд намагається розширити географію транспортних мереж. У 2017 р. було підписано угоду про розбудову регіонального транзитного проекту Лазуритовий коридор між Афганістаном, Азербайджаном, Туркменістаном, Грузією та Туреччиною. Коридор пов'язав місто Торгунді (пров. Герат, Афганістан) з Ашгабатом та портом Туркменбаші й через Каспійське море з Баку, Тбілісі, Анкарою, Стамбулом і Європою. Відкриття коридору урочисто відбулося 13 грудня 2018 р. Афганістану цей маршрут надає можливість постачати сільськогосподарську продукцію на ринки розвинутих країн Європи й, відповідно, збільшити прибутки від її продажу. Лазуритовому коридору надається і важливе геополітичне значення. Оскільки його маршрут проходить повз території Росії, Китаю та Ірану, він зменшить залежність Афганістану від пакистанських, російських та іранських портів, що відповідає інтересам США. Водночас існують побоювання, що афганської продукції може не вистачити для забезпечення рентабельності маршруту, оскільки логістика, яка включає перевалку вантажу з автомобільного та залізничного транспорту на морський є більш дорогою та тривалою [15]. З такими самими складнощами зіткнулася й Україна, коли здійснила спробу обійти російську територію через Кавказ та Каспійське море. Це підтвердили тестові контейнерні перевезення, які були здійснені Україною у січні 2016 р. Рейс українського експериментального потягу Іллічівськ - Достик (на кордоні Казахстану та КНР) тривав 15,5 діб, а вартість перевезення виявилася вдвічі вищою, ніж російський транзит. Замовлень на доставку вантажів у зворотному

напрямі не було через високу вартість, тривалість та нерегулярність перевезень.

Спостерігається зростання інтересу до Афганістану, як економічного партнера та країни-транзитера, з боку таких азійських потуг як Індія, Китай та Пакистан, в яких зростають потреби в енергії. Найближчими джерелами енергоносіїв для них виступають саме країни Центральної Азії та північні райони Афганістану.

Водночас основним фактором успішної реалізації комплексу економічних проектів, які концентруються, в першу чергу, навколо Афганістану - однієї з найбільш нестабільних держав регіону та світу, залишається питання безпеки. У світлі перспектив залучення Афганістану до інтеграційних процесів та через територіальну близькість афганської території до стратегічних транспортних маршрутів актуалізується проблема присутності й вірогідного зміцнення на афганській території терористичного руху Ісламська держава (ІД). Останнім часом фіксують збільшення прибічників ІД в районах Желалабаду, Пешавару (зона пуштунських племен вздовж афгано-пакистанського кордону), Кандагару, Кветти, Карачі (зона племен пуштунів та белуджів). Якщо тут будуть утворені терористичні анклави, це загрожуватиме північно-західному маршруту Шовкового шляху через країни Центральної Азії та південно-західному маршруту через Пакистан. Так, у червні 2017 р. іділівці захопили уїзд Дарзаб у провінції Джаузджан (Афганістан) біля афгансько-туркменського кордону, чим збільшили загрозу для газотранспортних мереж. Афганістан дійсно розглядається країнами регіону як територія, приваблива для різного роду ісламістських рухів та угруповань, адже тривалий військово-політичний конфлікт сформував тут унікальне середовище для їхнього виживання та можливості для самофінансування за рахунок наркоторгівлі.

Уряди країн-учасниць проектів докладають зусиль для забезпечення безпеки будівництва і функціонування інфраструктурних об'єктів. Так, президент Афганістану А. Гані пообіцяв створити спеціалізований військовий підрозділ для охорони газопроводу ТАПІ. Міністр оборони Пакистану К. Асіф заявив про готовність вплинути на позицію руху Талібан, щоб забезпечити

реалізацію цього проекту. Відносини між Афганістаном та Пакистаном мають ключове значення для створення клімату стабільності, необхідної для реалізації регіональних економічних проектів. Основними у двосторонніх відносинах є пуштунська проблема та питання кордону. З обох сторін афгансько-пакистанського кордону розташована зона проживання пуштунських племен. Афганські пуштуни, будучи більшістю у своїй країні, прагнуть до возз'єднання з одноплемінниками по іншій бік кордону, проти чого, природно, виступає Пакистан.

З 2013 р. КНР через свого спеціального представника веде переговори з представниками Талібану з метою припинення рекрутування уйгурів у лави руху та отримання гарантій для реалізації своїх проектів на цих територіях. У грудні 2017 р. в Пекіні відбулася перша зустріч голів МЗС у форматі Афганістан - Пакистан - Китай, метою якої було проголошено зміцнення взаємної довіри та боротьба з тероризмом, посилення взаєморозуміння, стимулювання регіонального розвитку. Зустріч відбулася за ініціативою китайської сторони та започаткувала трьохсторонній механізм для активізації співробітництва.

Джерелом небезпеки для функціонування іранських інфраструктурних проектів виступають белуджські сепаратисти (угруповання Джундалла та інші), що діють в районі ірансько-пакистанського кордону. У грудні 2016 р. в Тегерані було проведено Першу конференцію з безпеки у Західній Азії, на якій іранська сторона виступила з пропозицією утворити альянс для боротьби з міжнародним тероризмом та гуманітарними кризами у регіоні. В січні 2019 р. у роботі чергової Міжнародної конференції з безпеки у Західній Азії взяли участь представники 40 держав.*

На нашу думку, за ресурсним забезпеченням, геополітичним положенням, людським потенціалом, науково-промисловою базою Середній Схід залишається перспективним для інтенсифікації економічного розвитку регіоном. І політиками, і експертами на регіональні інфраструктурні проекти покладаються великі сподівання щодо надання динаміки економічному

розвитку країн Середнього Сходу та оздоровлення ситуації на цьому просторі. Енергетичні проекти можуть перетворити Афганістан, Пакистан та Іран у ключові перехрестя співпраці між регіонами, яким пророкують динамічний розвиток у найближчій перспективі, тобто між Центральною та Південною Азією.

Практика доводить, що маршрути магістралей товаро- та енергопостачання в Євразії постійно змінюються і примножуються. Тому, за умов створення Україною привабливих інфраструктурних та адміністративних умов для здійснення транзиту, у нашої держави є шанс долучитися до інтеграційних проектів континенту. Слід також зауважити, що ринок країн Середнього Сходу залишається привабливим для сучасної української експортної продукції і варто скористатися якщо не участю у транзиті, то його можливостями для збільшення товарообігу України з країнами регіону Середнього Сходу.

Примітки:

* Після приходу до влади в Афганістані руху Талібан (серпень 2021р.), можливості для реалізації інтеграційних проектів за участі Афганістану відсутні. Ситуація в країні стрімко погіршується, а формат взаємодії міжнародного співтовариства з урядом талібів поки що відсутній. Інтерес у держав регіону до економічного, ресурсного та транзитного потенціалу Афганістану зберігається, проте основним завданням на найближчу перспективу стає упередження внутрішньополітичної дестабілізації та гуманітарної катастрофи в Афганістані та регіоні.