

6. Leypkhart A. *Demokratiya v mnogostavnykh obshchestvakh : sravnitelnoe issledovanie* [Democracy in the multipartite societies: a comparative study], Moscow, Aspekt press Publ., 1997. 288 p.
7. Morozov Ye. G. *Politicheskiy rynek i politicheskiy marketing: kontseptsii, modeli, tekhnologii* [Political market and political marketing: concepts, models, technologies], Moscow, Rossiyskaya politicheskaya entsiklopediya Publ., 1999, pp. 58.
8. Nedyak I. L. *Politicheskiy marketing: osnovy teorii* [Political Marketing: basic theory], Moscow, Ves mir Publ., 2008. 347 p.
9. Nezhdanov D. V. *Politicheskiy marketing: vchera, segodnya, zavtra* [Political Marketing: Yesterday, Today and Tomorrow], Saint Petersburg, Piter Publ., 2004. 91 p.
10. Peregudov S. «Obshchestvo uchastiya» ili «demokratiya sobstvennikov» ["Community involvement" or "democracy owners"]. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya* [World Economy and International Relations], 2000, no. 1, pp. 27–34.
11. Pushkareva G. V. *Politicheskiy menedzhment* [Political management], Moscow, Delo Publ., 2002. 400 p.
12. Radygin A. D., Entov R. M., Mezheraups I. V. *Osobnosti formirovaniya natsionalnoy modeli korporativnogo upravleniya* [Features of formation of a national model of corporate governance], Institut ekonomiki perekhodnogo perioda Publ., 2003. 167 p.
13. Shmitter F. Neokorporatizm [Neokorporatizm]. *Polis* [Polis], 1997, no. 2, pp. 14–22.
14. Shmitter F. Razmyshleniya o grazhdanskom obshchestve i konsolidatsii demokratii [Reflections on civil society and democratic consolidation], *Polis* [Polis], 1996, no. 5, pp. 16–27.
15. Becker G. S. A Theory of the Allocation of Time. *The Economic Journal*, 1965, vol. 75, no. 299, pp. 493–517.
16. Bourdieu P. Ökonomisches Kapital, kulturelles Kapital, soziales Kapital. *Soziale Ungleichheiten. Soziale Welt. Sonderheft 2*, Goettingen, 1983, pp. 183–198.
17. Day G. S. The Product Life Cycles: Analysis and Application Issues. *Journal of Marketing*, 1981, vol. 45, pp. 61.
18. Dhalla N. K., Yuspeh S. Forget the Product Life Cycle Concept. *Harvard Business Review*, 1976, vol. 54, pp. 102–112.
19. Galbraith J. K. *The Affluent Society*, Boston, New American Library Publ., 1958. 286 p.
20. Galbraith J. K. *The Affluent Society*, Boston, New American Libra Publ., 1958. 286 p.

ЭНЕРГЕТИЧЕСКИЙ И ТРАНСПОРТНЫЙ АСПЕКТЫ ГЕОПОЛИТИЧЕСКОЙ ИДЕНТИФИКАЦИИ КАСПИЙСКОГО РЕГИОНА В ПОСТСОВЕТСКИЙ ПЕРИОД¹

Магомедов Арбахан Курбанович, доктор политических наук, профессор

Ульяновский государственный университет
432027, Российская Федерация, г. Ульяновск, ул. Л. Шевцовой, 54Б
E-mail: armagomedov@gmail.com

Статья посвящена анализу геополитической идентификации Каспийского бассейна в прошлом и настоящем. Основной акцент в своем исследовании автор делает на специфике Каспийского региона. Актуальное значение этого региона лежит не только в энергетической, но в транспортной и военно-политической плоскости, имеющее, естественно, и экономическое измерение.

Ключевые слова: постсоветский Каспий, каспийские энергоресурсы, транспортные коридоры, нефтегазовые коммуникации

¹ *Статья написана в рамках исследовательского проекта “How to build coherent energy politics in the Caspian basin and the Far East? Understanding the nature of Russian energy diplomacy” при финансовой поддержке Фонда поддержки и развития Валдайского клуба. (http://valdaiclub.com/valdai_club/34140.html).

**GEOPOLITICAL IDENTIFICATION OF THE CASPIAN REGION IN PAST
AND PRESENT: ENERGY AND TRANSPORTAL DIMENSIONS**

Magomedov Arbakhan K., D.Sc. in Political, Professor

Ulyanovsk State University
54B L. Shevtsovoy st., Ulyanovsk, 432027, Russian Federation
E-mail: armagomedov@gmail.com

This article analyzes the changing geopolitical identification of the Caspian basin at the past and present. The main focus of his research the author makes on the specifics of the Caspian region. Caspian geography has made the energy and transit issues the key to interpreting the meaning of the rapid changes unfolding in the Caspian-Black Sea area.

Keywords: Post-Soviet Caspian, Caspian energy resources, Transport corridors, Oil and Gas communications

Постсоветский Каспий – один из наиболее чувствительных энергетических перекрёстков Северной Евразии. После падения Советского Союза этот регион приобрёл огромную геополитическую притягательность. Как считают многие обозреватели и аналитики, причиной этого явились перспективы превращения региона в «энергетическую пуповину континента». Энергетическая привлекательность Каспийского региона обосновывалась тем, что он представлял собой продолжение нефтяных месторождений Ирана и всего Ближнего Востока [10. По мнению видного российского учёного К.С. Гаджиева, после распада СССР Кавказско-Каспийский регион чуть ли не в одночасье оказался в центре соперничества различных стран и политических сил. Поскольку «стал рассматриваться в качестве источника баснословных природных ресурсов, прежде всего углеводородного сырья. Углеводородные ресурсы региона на глазах превратились в одну из стержневых проблем современной международной политики» [2]. Что касается нефтегазового фактора, то такие факты, как заключение в 1994 г. «контракта века» между Азербайджаном и западными нефтяными компаниями, открытие нефтяных месторождений Тенгиз, Кашаган и Карачаганак на казахстанском шельфе и обнаружение газовых месторождений Южный Илотань-Осман и Довлетабад в Туркмении, сделали каспийские углеводороды важной частью мирового энергетического рынка. В этом заключается энергетический аспект геополитической идентификации Каспийского региона.

Транспортно-коммуникационный аспект геополитической идентификации Каспийского бассейна имеет более древнюю и не менее влиятельную историю, чем энергетический. В отношении каспийских энергоресурсов коммуникационный фактор играет ключевую роль с точки зрения транспортировки на внешние рынки. Даже если потенциальные углеводородные возможности Каспийского региона могут сделать его значимым фактором международной энергетической политики, реализовать данный потенциал возможно только через контроль над трубопроводами, которые выведут энергоресурсы региона к мировым потребителям. Поэтому актуальное значение Каспийского бассейна лежит не только в энергетической, но и в транспортной плоскости. В течение многих столетий Каспий выступал в качестве важнейшей транспортной коммуникации, соединяя части евразийского континента по направлениям Север-Юг, Восток-Запад. Укажем лишь на ключевые исторические эпизоды, подчёркивающие исключительную ценность Каспия как военно-транспортного и коммуникационного ареала.

С древнейших времён здесь происходило перемещение народов, товаров, армий и идей. Особенно важное значение имел Прикаспийский маршрут, который являлся одним из главных транскавказских путей транзитной торговли. Он стал своего рода воротами из Восточной Европы в страны Ближнего и Среднего Востока.

Во время столкновения двух растущих империй – Российской и Британской – в Средней Азии и Закавказье в течение 19 в. именно контроль над коммуникациями был основным аргументом геополитического доминирования в регионе. Как указывал В. Максименко, важнейшим элементом окончательного закрепления России в этом ареале стала Закаспийская железная дорога. Строительство этой дороги было закончено в 1888 г. Это не просто стеснило сферу английской торговли, но поставило преграду всей английской экспансии на континент [7].

В конце 19 в. банкирская семья Ротшильдов и братья Нобели построили железную дорогу и трубопровод по территории Грузии, чтобы переправлять бакинскую нефть на экспорт. Этим шагом была нарушена монополия американской “Standard Oil”. Монополия поставляла в Европу керосин, произведённый в США. Забегая вперёд, отметим, что после распада СССР и геополитического отступления «новой» России восстановление этого дореволюционного энергетического коридора стало важной задачей Вашингтона. Он стремился усилить свои позиции в Прикаспии.

В годы первой мировой войны Каспий и Южный Кавказ стали ареной ожесточённой борьбы между воюющими странами. В центре этой борьбы – каспийская нефть, нефтяной транспорт и пути доставки углеводородов. По свидетельству командующего германской армией с августа 1916 г. Эриха Людендорфа, «полковник фон Кресс должен был организовать эксплуатацию железной дороги Батум–Тифлис–Баку, на которой имелся большой парк вагонов-цистерн. Но основным вопросом во всём этом было, как нам попасть в Баку» [1].

Именно транзитный и геополитический факторы определили вхождение Красной Армии совместно с войсками Великобритании в Иран в августе–сентябре 1941 г. и её пребывание там до весны 1946 г. Один из аспектов официальной оценки данных событий заключался в том, что вступление советских и английских войск в Иран обеспечивало железнодорожную и морскую связь СССР с Англией и США через Иран и Персидский залив [5]. Сказанное свидетельствует о том, что транспортно-коммуникационная функция Каспия имеет большую и влиятельную родословную в истории.

Если вернуться к постсоветской эпохе, то на рубеже 20–21 вв. судьба Каспийского ареала и перспективы стратегического доминирования на нём оказались в серьёзной зависимости от транспортных путей. На сей раз от трубопроводных маршрутов, которые выводят нефть и газ региона на внешние рынки. Чрезмерная политизация углеводородных запасов Каспия в начале 21 столетия привела к трубопроводному «синдрому». Вопрос заключался в том, какие маршруты выведут каспийские углеводороды на мировые рынки, и кто будет их контролировать [11]. К моменту распада СССР существовал только один маршрут такого рода: нефтепровод Баку–Новороссийск. После открытия крупных месторождений нефти в азербайджанском секторе Каспия и по мере освоения богатейших месторождений казахстанского шельфа, основная борьба за транспортировку каспийской нефти в 1990-е гг. развернулась между двумя направлениями. Первое направление – пророссийское – олицетворял проект Каспийского трубопроводного консорциума (КТК) по линии Тенгиз–Новороссийск (от казахстанского месторождения Тенгиз до российского порта на Чёрном море). Второе направление – западное и антироссийское – представлял маршрут Баку–Джейхан (от каспийских нефтяных полей Азербайджана до турецкого порта в Средиземном море). Промежуточным проектом стал маломощный нефтепровод Баку–Супса (для перевалки азербайджанской нефти в грузинский порт на Чёрном море), строительство которого было завершено в начале 1999 г. В 2005 г. был реализован нефтепроводный проект Баку–Тбилиси–Джейхан, который вывел азербайджанскую нефть к Средиземному морю. Что касается Каспийско-Центральноазиатского ареала с выходом на китайский рынок, то в 2006 г. был построен нефтепровод Атасу–Алашанькоу, а в 2009 г. – газопровод Туркмения–Китай.

Стремительное ускорение событий вокруг Каспия в эпоху посткоммунизма объясняется тем, что также как и много лет назад, коммуникационный геополитический

ресурс стал главным предметом борьбы, но уже с гораздо более весомым энергетическим содержанием.

Нефтепроводы формируют сердцевину более широких транспортных коридоров. Данное описание свидетельствует о том, что коммуникации придают смысл географии и ресурсному фактору. Как постулировал один из классиков геополитики Карл Хаусхофер, благодаря своим динамическим характеристикам «... именно развитие коммуникаций показывает постоянную переоценку кажущихся долговременными в своём значении запечатленных географических факторов» [9].

Сказанное позволяет сделать важные теоретические обобщения. В своё время Конфуций призывал «выпрямлять понятия», имея в виду инструментальное уточнение ключевых терминов. В нашем случае в подобном «выпрямлении» нуждаются основные понятия исследования – «Каспий», Каспийский бассейн, «Прикаспийский регион». Они во многом условны и, чаще всего, рассматриваются как синонимы. В отношении Каспия уместно использовать расширенное толкование термина, обозначая его как «Большой Каспий». Этот термин включает российский Северный Кавказ, Закавказье и Центральную Азию – ключевые области геополитических и энергетических схваток в современной Северной Евразии. Эти ареалы могут быть объединены в «Большой Каспий» именно логикой и борьбой формирования нефте- и газопроводных коммуникаций и транспортных коридоров.

Зафиксировав данные факты, обратимся к концептуальному уточнению Каспия как особого энергетического и транспортного ареала Евразии. Концептуальной рамкой, в пределах которой Каспий выделяется в отдельную геополитическую единицу с весомым энергетическим и транспортным содержанием, может служить понятие «**мезорегион**». Концепт «мезорегион» может быть плодотворным для анализа пространственных единиц, рождённых геополитическими потрясениями конца 20 в. Мезоареал Большого Каспия сформировался в результате быстротечных посткоммунистических изменений в Евразии. После падения СССР мезорегион Большого Каспия стал пограничным и наднациональным. Этим можно объяснить конфликтный характер региональной энергетической политики, включающей в себя борьбу за контроль над транзитными территориями. Без данных коммуникаций вышеупомянутый углеводородный фактор «Большого Каспия» перестаёт иметь глобальное значение. В данной конструкции ресурсный потенциал Каспия дополняется своими энерго-транспортными продолжениями. Под этими продолжениями понимаются Каспийско-Черноморский ареал с его Средиземноморским транспортным продолжением (нефтепроводы Баку–Супса, 1999 г.; Баку–Тбилиси–Джейхан, 2005 г.) и Центральноазиатский ареал с его китайским транспортным продолжением (нефтепровод Атасу–Алашанькоу, 2006 г.; газопровод Туркмения–Китай, 2009 г.). В сумме получается геополитически значимый транснациональный мезорегион. Поэтому полезнее всего обозначить (не противопоставляя друг другу) энергетический и транспортный аспекты большой каспийской политики [6].

Таким образом, мы сделали шаг к рассмотрению двух сторон современной геополитической идентификации Большого Каспия. Каспийский мезорегион, который долгое время был преимущественно субнациональной советской территорией, с распадом СССР стал транснациональным ареалом. Это регион, из которого частично ушла Россия, и который стал местом экспансии многих геостратегических интересов [4]. После распада СССР число прикаспийских государств выросло с двух (Советский Союз и Иран) до пяти (Россия, Иран, Азербайджан, Казахстан, Туркменистан). Одновременно в силу объективных обстоятельств Каспий оказался втянутым в процесс глобализации. Нефтегазовые и трубопроводные проекты во многом предопределили транснациональный характер и конфликтный потенциал региона [8]. Положение усугубляется нерешённостью международно-правового статуса Каспия. Вся постсоветская история региона характеризуется изнурительными и сложными переговорами (как двусторонних, так и многосторонних) по поводу раздела Каспийского

моря и определения его международно-правового статуса. Всё это обусловило яростное столкновение интересов за контроль над ресурсами Большого Каспия.

Автор выражает благодарность доктору Джулли Кушнер (Университет Якоба, Бремен, Германия) и доктору Хироаки Хаяши (Университет Шимане, Япония) за замечания и рекомендации, сделанные к ранней версии работы.

Список литературы

1. Атаев Т. Ленин, нефть и судьба Эривани / Атаев Т. // Deyerler.org. – Режим доступа: <http://deyerler.org/ru/30492-lenin-neft-i-sudba-erivani.html>, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. рус.
2. Гаджиев К. С. Геополитика Кавказа / К. С. Гаджиев. – Москва : Международные отношения, 2001. – С. 44.
3. Голуб Ю. Г. 1941: иранский поход Красной Армии. Взгляд сквозь годы / Ю. Г. Голуб // Отечественная История. – 2004. – № 3. – С. 20–27.
4. Дмитриев А. В. Геополитика Каспийского региона. Взгляд из России / А. В. Дмитриев, П. Л. Карабущенко, Р. Х. Усманов. – Астрахань : Астраханский университет, 2004. – 317 с.
5. Карабущенко П. Л. Геополитические «игрища» и конец однополярной модели мира / П. Л. Карабущенко // Вестник института стратегических исследований ПГЛУ : сборник научных трудов. Вып. 2. – Ставрополь : Ставролит, 2012. – С. 10–15.
6. Магомедов А. К. Большой Каспий. Энергетическая геополитика и транзитные войны на этапах посткоммунизма / А. К. Магомедов, Р. Н. Никеров. – Ульяновск: Ульяновский государственный технический университет, 2010. – С. 15–25.
7. Максименко В. Центральная Азия и Кавказ: основание геополитического единства / В. Максименко // Центральная Азия и Кавказ. – 2000. – № 3. – С. 73.
8. Усманов Р. Х. Каспийский регион как геополитическая площадка для диалога цивилизаций. Проблемы и тенденции / Р. Х. Усманов, А. А. Вартумян // Вестник института стратегических исследований ПГЛУ : сборник научных трудов. Вып. 2. – Ставрополь : Ставролит, 2012. – С. 54–59.
9. Хаусхофер К. О геополитике. Работы разных лет / К. Хаусхофер. – Москва : Мысль, 2001. – С. 282.
10. Energy Superbowl. Strategic Politics and the Persian Gulf and Caspian Basin // Nixon Center for Peace and Freedom. – Washington D. C., 1997. – Pp. 14–15.
11. Kuznir J. TAP, Nabucco West, and South Stream: The Pipeline Dilemma in the Caspian Sea Basin and its Consequences for the Development of the Southern Gas Corridor / J. Kuznir // Caucasus Analytical Digest. – 18 February 2013. – No. 47. – Pp. 5–8.
12. Kuznir J. The Nabucco Gas Pipeline Project and its Impact of EU Energy Policy in the South Caucasus / J. Kuznir // Caucasus Analytical Digest. – 12 December 2011. – No. 33. – (www.gwu.edu/~ieresgwu).

References

1. Ataev T. Lenin, neft i sudba Erivani [Lenin, oil and fate of Erivan]. *Deyerler.org*. Available at: <http://deyerler.org/ru/30492-lenin-neft-i-sudba-erivani.html>.
2. Gadzhiev K. S. *Geopolitika Kavkaza* [Geopolitics of the Caucasus], Moscow, Mezhdunarodnye otnosheniya Publ., 2001, pp. 44.
3. Golub Yu. G. 1941: iranskiy pokhod Krasnoy Armii. Vzglyad skvoz gody [1941: Iranian march of the Red Army. A look through the years]. *Otechestvennaya istoriya* [Patriotic History], 2004, no. 3, pp. 20–27.
4. Dmitriev A. V., Karabushchenko P. L., Usmanov R. Kh. *Geopolitika Kaspiyskogo regiona. Vzglyad iz Rossii* [Geopolitics of the Caspian region. View from Russia], Astrakhan, Astrakhan University Publ. House, 2004. 317 p.
5. Karabushchenko P. L. Geopoliticheskie “igrishcha” i konets odnopolyarnoy modely mira [Geopolitical “merrymaking” and the end of a unipolar world model]. *Vestnik instituta strategicheskikh issledovaniy PGLU. Vyp. 2* [Bulletin of the Institute for Strategic Studies PSLU. Issue 2], Stavropol, Stavrolit Publ., 2012, pp. 10–15.
6. Magomedov A. K., Nikerov R. N. *Bolshoy Kaspiy. Energeticheskaya geopolitika I tranzitnye voyny na etapakh postkommunizma* [Large Caspian. Energy geopolitics and war on transit stages of post-communism], Ulyanovsk, Ulyanovsk State Technical University Publ House, 2010, pp. 15–25.

7. Maksimenko V. Tsentralnaya Aziya i Kavkaz: osnovanie geopoliticheskogo edinstva [Central Asia and the Caucasus: the base, the geopolitical unity]. *Tsentralnaya Aziya i Kavkaz* [Central Asia and Caucasus], 2000, no. 3, pp. 73.
8. Usmanov R. Kh., Vartumyan A. A. Kaspiyskiy region kak geopoliticheskaya ploshchadka dlya dialoga tsivilizatsiy. Problemy i tendentsii [Caspian region as a geopolitical platform for dialogue among civilizations. Issues and Trends]. *Vestnik instituta strategicheskikh issledovaniy PGLU : sbornik nauchnykh trudov. Vyp. 2.* [Bulletin of the Institute for Strategic Studies PSLU: collection of scientific papers. Issue 2], Stavropol, Stavrolit Publ., 2012, pp. 54–59.
9. Khauskhofer K. *O geopolitike. Raboty raznykh let* [About geopolitics. Works of different years], Moscow, Mysl Publ., 2001, pp. 282.
10. Energy Superbowl. Strategic Politics and the Persian Gulf and Caspian Basin. *Nixon Center for Peace and Freedom*, Washington D.C., 1997, pp. 14–15.
11. Kuznir J. TAP, Nabucco West, and South Stream: The Pipeline Dilemma in the Caspian Sea Basin and its Consequences for the Development of the Southern Gas Corridor. *Caucasus Analytical Digest*, 18 February 2013, no. 47, pp. 5–8.
12. Kuznir J. The Nabucco Gas Pipeline Project and its Impact of EU Energy Policy in the South Caucasus. *Caucasus Analytical Digest*, 12 December 2011, no. 33. (www.gwu.edu/~ieresgwu)

ИННОВАЦИОННАЯ СТРАТЕГИЯ ВЫЖИВАНИЯ И УСПЕХА В КОНКУРЕНТНОЙ СРЕДЕ: ОПЫТ СИНГАПУРА

Селезнев Павел Сергеевич, кандидат политических наук

Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации
125993, Российская Федерация, г. Москва, Ленинградский проспект, 49
E-mail: sps@fa.ru; seleznevpavel@gmail.com

Статья посвящена анализу инновационного опыта Сингапура, который вынужден был пойти по данному «интенсивному» пути развития в силу отсутствия значимых природных ресурсов и ввиду мощного экономического давления со стороны конкурентов в Юго-Восточной Азии. При этом особое внимание уделяется «директивным» методам проведения в жизнь инновационных преобразований. С учетом ранее озвученного руководством России интереса к инновационному проекту города-государства автор анализирует «совместимость» сингапурского опыта с российскими реалиями.

Ключевые слова: инновации, конкуренция, жилищно-коммунальная реформа, авторитаризм, высокотехнологичный курс, борьба с коррупцией

AN INNOVATIVE STRATEGY FOR SURVIVAL AND SUCCESS IN A COMPETITIVE ENVIRONMENT: THE SINGAPORE EXPERIENCE

Seleznev Pavel S., C.Sc. in Political
Financial University under the Government of the Russian Federation
49 Leningradskiy av., Moscow, 125993, Russian Federation
E-mail: sps@fa.ru; seleznevpavel@gmail.com

The article examines the innovation building experience of Singapore, a country that was forced to follow the intensive development course as it lacked significant natural resources and because Singapore's Southeast Asian competitors exerted strong economic pressure upon the country. Special attention is paid to the authoritarian decision-making methods that were used when implementing innovative reforms. In view of the fact that the Russian government once showed it was interested in learning more about the city-state's innovation building experience, the article author examined to which extent Singapore's experience was compatible with the Russian economic reality

Keywords: innovation, competition, reform in the housing and utilities sector, authoritarianism, course of action towards high technologies development, corruption countering