

Hidrocarburos y Relaciones Internacionales en Asia Central: Implicaciones regionales e internacionales de la producción y exportación de petróleo y gas natural en las Repúblicas Centrales Asiáticas ex soviéticas (Kazakhstán, Turkmenistán, Uzbekistán, Kirguizstán y Tadjikistán).

Isabel Cecilia Stanganelli

Después de la desintegración de la URSS, la idea generalizada fue que Rusia continuaría siendo la mayor garante de la seguridad y estabilidad en las recientemente independizadas Repúblicas Centrales Asiáticas (RCA). Más aún, se esperaba que las reformas económicas radicales que Moscú debía poner en práctica en forma inmediata, serían un ejemplo a seguir por los gobernantes de las RCA. Muchos factores colaboraron en esta percepción.

El primer factor es la geografía de Asia Central. Esta región es una gran cubeta, cuya superficie es similar a la de India, cerrada al sur y al este por elevadas cadenas montañosas y al oeste por el mar Caspio, pero que pierde gradualmente altura hacia el norte hasta integrarse en la inmensa llanura siberiana rusa. Toda la franja central corresponde a uno de los desiertos más áridos del planeta. También se encuentra a varios miles de kilómetros de puertos comerciales -tradicionalmente rusos- que comuniquen a la región con el resto del mundo y a varios cientos de kilómetros de distancia a otros puertos en el océano Índico o el golfo Pérsico, que resultan poco accesibles por la naturaleza montañosa del relieve y por el poco desarrollo y mal mantenimiento de las rutas y/o vías férreas que se dirigen a ellos.

El segundo factor es el legado del «Gran Juego» y de la Guerra Fría. El «Gran Juego» fue la competencia de fines del siglo pasado entre estrategias del Reino Unido y Rusia por todo el espacio comprendido entre esta última e India y que quedó finalmente resuelta en -aproximadamente- el límite con Irán y Afganistán. Desde ese momento se consideró al área que nos ocupa como de «interés estratégico» para Rusia y se mantuvo aquel límite durante este siglo, con las excepciones del corredor de transporte a través de Irán para asistir a Rusia durante la Segunda Guerra Mundial y la invasión soviética a Afganistán.

Un tercer factor es el cultural y deviene del legado de -aproximadamente- ciento cincuenta años de coexistencia con Rusia. La población, a pesar de sus bagajes culturales previos, creció y se educó en un sistema dirigido por Moscú, en idioma ruso e inmersa en costumbres y políticas de ese origen.

Por todo ello se consideró que Rusia jugaría un rol muy importante en la transición de las RCA posterior a la Guerra Fría. A principios de esta década se esperaba que Moscú ejercería liderazgo moral, político y económico en la región, en el marco de la Comunidad de Estados Independientes (CEI). Sin embargo, la política del Kremlin respecto de Asia Central fue cambiando continuamente desde 1991. Es más, la política inestable en la Federación de Rusia causó todo tipo de incertidumbres en las ex repúblicas soviéticas y forzó a sus líderes a incrementar sus estrategias personales, basadas en sus propios esfuerzos y recursos.

El único camino viable para alcanzar cambios eficaces resultó entonces el desarrollo de sus recursos naturales y atraer un monto significativo de inversiones extranjeras para sus proyectos. Los principales recursos minerales -y de mayor peso en las economías locales- son petróleo, gas, oro, cobre, bauxita y uranio. A modo de ejemplo: el volumen total de las reservas de petróleo en las RCA es mayor que las reservas probadas en toda Europa y su valor excedería los 4 trillones de dólares.

Aun en el supuesto de que la magnitud de los yacimientos de hidrocarburos de la cuenca del Caspio no fuera comparable a la de los existentes en el golfo Pérsico, la presencia de estos depósitos en la región es una fuerte alternativa a los manejos de la OPEP y ofrece seguridades al mundo a través de la diversificación de la oferta de combustible.

Dada la importancia que adquiere la cuestión de los hidrocarburos en el comercio mundial y la evidente preocupación planetaria por el abastecimiento y precio del petróleo y gas natural, y a pesar de que gasoductos y poliductos no son cuestiones tan estratégicas en muchas otras regiones del mundo, hay al respecto gran diferencia con esta región, debido no solo a la mediterraneidad de la región, sino a que estas rutas deberán desarrollarse a través de algunos de los países políticamente más inestables en mundo, a que deberán cruzar dos o tres países para llegar a los puntos que lo redistribuirán a los mercados de consumo y hasta a la política de EE.UU. de segregar a Irán, dificultándole el rol de corredor de tránsito. Esta última cuestión se está atenuando, pero perdura.

Como los oleoductos son blancos atractivos para ataques terroristas y requieren gran protección, tarea difícil en toda la extensión de las mismas. En manos de gobiernos autoritarios, los ingresos pueden invertirse en carreras de armamentos o herramientas para persistir en el poder. El capítulo III de esta obra está dedicado a todos los conflictos regionales que afectan a las rutas de exportación de hidrocarburos desde esta región mediterránea:

- Conflictos regionales: Abjasia –Georgia-, Nagorno Karabagh –Azerbaijón y Armenia-, Chechenia-Ishkeria y Dagestán –Rusia-, Kurdistán –Turquía-, Xinjiang –China- y Afganistán.
- Cuestiones interestatales: Turquía-Rusia por los estrechos de Bósforo, Situación de los cinco Estados caspianos por el status jurídico del mar Caspio
- Cuestiones y ajustes referidos a la exportación y firma de contratos relacionados con hidrocarburos.

Por el momento los ductos dependerán en gran medida de los desarrollos políticos y de los numerosos conflictos próximos a la región. Quien controle el flujo

de los hidrocarburos determinará las perspectivas económicas de esta región pivote para la seguridad planetaria.

Para los Estados geográficamente involucrados la decisión sobre los ductos es vital: no solo se trata de exportar su producción. Están en juego importantes sumas de dinero por derechos de tránsito, la posibilidad de abastecer sus propias necesidades domésticas –por ejemplo en Turquía o Georgia-, crear fuentes de trabajo e infraestructura que de todos modos beneficiará sus economías y además ofrece un lugar de poder en el mundo relacionado con el control virtual del flujo del petróleo. Y por encima de todas estas consideraciones no se debe olvidar la cuestión de las “áreas de influencia” de las poderosas naciones vecinas.

Dadas las grandes fluctuaciones del precio del petróleo y gas natural en el mercado internacional, es difícil para cualquier nación acomodarse a la reducción o variación de ingresos. En este caso, la posibilidad de merma en el precio internacional de los hidrocarburos y la falta de previsiones al respecto podría ser crítica para las Repúblicas Centrales Asiáticas, dados los muchos compromisos adquiridos para inversiones en infraestructura y para poner en marcha la economía de mercado, la poca solvencia de sus clientes de la CEI, la amenaza latente de intervención de Moscú, su gran crecimiento demográfico y la presión de sus propias sociedades.

Si tenemos en cuenta la fuerza del soporte ruso sobre las rutas a Novorossiysk, una de ellas a través de Chechenia –ejército de la Federación mediante- y de EE.UU. y Turquía a través del Kurdistán turco –ejército de Turquía mediante-, estos oleoductos parecen tener ventajas sobre los otros. Las opciones a Novorossiysk podrían utilizar en parte la red existente, atender a las necesidades de diversa índole de Rusia y ser útiles a Europa, mientras la segunda, que deja fuera del juego a Rusia, reduce los riesgos ecológicos al evitar los estrechos de Bósforo, facilita el acceso de los hidrocarburos a los mercados mundiales occidentales y potencia el rol regional de Turquía.

Cuando la prensa occidental se refiere a esta cuestión, abunda en detalles sobre estas dos rutas. Pero omite información relevante sobre otras opciones, que son muy tenidas en cuenta por las Repúblicas Centrales Asiáticas, cuyos gobiernos firmaron contratos con diversos actores de las relaciones Internacionales –Estados, Organizaciones Internacionales, empresas multinacionales- para realizar estudios de factibilidad, para explorar, producir o exportar sus hidrocarburos y construir y operar estas y otras rutas.

Por otra parte, hechos como el recrudecimiento de la guerra en Chechenia y la incorporación de Dagestán al conflicto -entre otras cuestiones que se están produciendo al momento de escribir estas líneas-, hacen a la actualidad de esta temática que se está produciendo en tiempo real.

Todos los proyectos de oleoductos, gasoductos y comunicaciones desde las Repúblicas Centrales Asiáticas son emprendimientos grandes y muy costosos. Pero aunque por el momento muchos de ellos son mayormente especulativos, técnicamente todos son factibles.

Algunos expertos sostienen que sería mejor que Kazajistán, Turkmenistán y Azerbaijón aunaran esfuerzos para construir un único oleoducto. Otros sostienen que ante la inestabilidad política de todos los países involucrados, un único oleoducto sería políticamente vulnerable¹. Basta con recordar los recientes hechos en Chechenia.

Principales opciones de exportación de hidrocarburos desde las Repúblicas Centrales Asiáticas:

1. Bakú-Grozny-Novorossiysk

El proyecto de oleoducto surgió de un acuerdo entre Rusia y los doce miembros del Azerbaijani International Oil Consortium (AIOC)² y otorga a estas compañías permiso de uso de tuberías rusas para exportar petróleo a través de dos rutas alternativas desde Bakú al mar Negro: la ruta septentrional a través de la tubería del Consorcio de Oleoductos Caspianos (CPC) que cruza Rusia por Chechenia a Novorossiysk y la ruta oriental a través del oleoducto a través del Cáucaso, a ser construido por Georgia.

Desde el mar Negro el transporte se realiza en buques tanque con diferentes destinos. Puede dirigirse hacia el estrecho de Bósforo y el Mediterráneo, al puerto búlgaro de Burgas -relativamente pequeño- y por oleoducto al puerto griego de Alexandroupolis, si bien a su arribo a este puerto debe ser reembarcado. Es mejor la opción al puerto rumano Constanta, que permite la operación de hasta cuatro buques tanque simultáneamente y posee una refinería. Desde allí, el petróleo puede ser transportado por el Danubio y hasta el Rin hacia el corazón de Europa a través del canal que comunica ambos cursos fluviales. La petrolera italiana ENI propuso un oleoducto desde Constanta que abastezca a Rumania, Hungría, Croacia, Eslovenia y tenga como destino final a Trieste³. La terminal Odessa en Ucrania permitiría a ésta obviar a Rusia en sus importaciones de cualquier proveedor con acceso al mar Negro y en el futuro podría contar con la producción enviada por oleoducto al mar Negro desde Irán, Azerbaijón, Turkmenistán o Kazajistán. Rusia —obviamente— prefiere que Ucrania importe desde Novorossiysk y disuadirlo, al igual que a otros inversores, de las opciones de terminales del “inestable Cáucaso”.⁴

Volviendo al Cáucaso, Rusia alienta la exportación de petróleo de Azerbaijón desde Bakú hacia Novorossiysk, y si bien una parte de la producción se envía por ese oleoducto, no es todo el volumen que desearía Rusia⁵. Para Turkmenistán transportar por esta vía mediante el sistema Open Joint Stock Company de “Gasprom” hacia los países de la CEI podría ser una opción ventajosa. Pero uno de los problemas es la falta de demanda solvente de estos países y las compañías extranjeras no desean vender gas a Ucrania mediante créditos o por clearing.

1 Rafis Abazov. “Pipeline geopolitics: problems and prospects for post-soviet Central Asia”. Op. Cit. Pp. 88.

2 El AIOC está formado por British Petroleum/Statoil, Amoco, Exxon, Pennzoil, Unocal, Lukoil, Itochu, Ramco, Delta-Nimar, Turkey’s TPAO y SCAR.

3 “Pipedreams and reality”. En Foreign Report. Nº 2482, febrero 5 de 1998.

4 “Russia’s oil-and-gas game”. En Foreign Report. Abril 5 de 1995.

5 “Upopular Russia”. En Foreign Report. Junio 6 de 1998.

Además el conflicto entre Turkmenistán y Gasprom sobre tarifas de transporte se ha solucionado recientemente y habrá que esperar para comprobar si el acuerdo es permanente.

Los chechenos han retenido sustanciales ganancias de tránsito de petróleo a lo largo de la ruta septentrional. Los líderes chechenos completaron una precaria ruta en septiembre de 1998 hacia Georgia y establecieron sus propios puestos en la frontera con este país para quebrar el bloqueo económico a que los somete Moscú y también están planeando un oleoducto sobre la misma ruta para exportar su petróleo independientemente de Rusia⁶. Pero este oleoducto también pasa por Dagestán, políticamente inestable y centro muy activo de resistencia islámica⁷, que posee el 70% de la costa rusa sobre el mar Caspio y cuyas reservas de petróleo ascenderían a 2000 millones de barriles⁸.

2. Kazakhstán-Novorossiysk

La inauguración de este oleoducto que evacuará la producción de Tengiz hacia Novorossiysk o Tuapse, es decir sin pasar por Chechenia, está prevista para junio de 2001⁹. El primero de los puertos mencionados es una terminal petrolera y de mercaderías en general pero no de contenedores, Tuapse es mucho más pequeño. Se está evaluando la posibilidad de crear otro puerto en la región de Anapa¹⁰.

De acuerdo a esta opción, Kazakhstán debería extender el oleoducto ya existente para ligarlo a la red de Rusia. Entre los problemas de esta opción están los temores del excesivo control ruso sobre el oleoducto, que podría no ser capaz de incorporar la gran producción de Tengiz (Kazakhstán) y además encontrar objeciones por parte de Turquía a un mayor tráfico por los estrechos de Bósforo¹¹.

El oleoducto Bakú-Novorossiysk en el mar Negro, da a Moscú una considerable ventaja en el proceso de selección de oleoductos de exportación para Kazakhstán. Se augura una confrontación futura entre intereses financieros de las compañías extranjeras y ambiciones económicas y políticas de una Rusia que se considera como la potencia tutelar de la región¹².

Muchas complicaciones derivaron de la administración Clinton, que considera a la cuestión de los oleoductos como de interés nacional. Varias empresas de

6 «On the chechen road, to Georgia». En *The Economist*, (24-10-98), p. 48.

7 «Chechenia. Out of control». En *The Economist*. Julio 4 de 1998. Pp. 47.

8 «Russia and Dagestan. Losing control?», en *The Economist*. Julio 18 de 1998. Pp. 45.

9 «Kazakhstan 1998-1999. La croissance hypothéquée par l'environnement international». En le courrier des pays de l'Est. La documentation Française. N° 439. Abril-mayo 1999. Pp. 42.

10 Pierre Thorez. «Les transports maritimes dans les Etats issus de l'URSS. En le courrier des pays de l'Est. N° 426. Enero 1998. Pp. 45.

11 «Pipedreams and reality». En *Foreign Report*. N° 2482, febrero 5 de 1998.

12 «Kazakhstan. «Industrie: les ressources naturelles pour l'avenir». En le courrier des pays de l'Est. La documentation Française. N° 397-398. Marzo-abril 1995. Pp. 48.

EE.UU. tenían intereses –y hasta inversiones- en otras opciones de oleoductos y gasoductos “no recomendados” por ese Estado y se veían excluidas de oportunidades que otros países aprovechaban, “muchos ejecutivos petroleros estuvieron descontentos con el equipo de Clinton...”¹³. Como consecuencia de la firma en noviembre de 1997 del acuerdo para la construcción del Corredor de Transporte Eurasiático, EE.UU. amplió el juego al fomentar la construcción de muchos oleoductos desde Turkmenistán, Kazajistán –y Azerbaijón- obviando a Irán y a Rusia. Entonces los nacionalistas rusos denunciaron el “imperialismo americano” y Yeltsin la “penetración” de EE.UU. en la región¹⁴, considerándola un complot contra el oleoducto desde Tengiz. EE.UU. señaló que consideraba que ambos proyectos eran complementarios y manifestó su propio interés en la ruta a Novorossiysk, pero Rusia presionó a Nazabaev y a otros líderes del Caspio para que rechazaran el Corredor Eurasiático.

En tanto Mobil y Chevron exportan por un sistema propio de ferrys desde Tengiz por el Caspio hacia Bakú y luego por tren a Batumi.....

Rusia propuso a Azerbaijón que cooperara en la reconstrucción del oleoducto desde Bakú hasta Novorossiysk. Pero la conexión azerí tiene pendiente la cuestión de la seguridad, puesto que el oleoducto de 1.500 km de longitud -con una capacidad anual de transporte de 204.000 millones de barriles de petróleo- debería cruzar a través de Dagestán y Chechenia.

3. Bakú- Batumi, Supsa o Poti

Esta ruta se delinea sobre un oleoducto parcialmente preexistente –que está en tareas de reconstrucción- y otra parte que debe ser construida. Es una opción favorecida por Azerbaijón, Turquía, Georgia y Estados Unidos. Sin embargo su reconstrucción y puesta a punto podría ser más costosa de lo esperado, si bien el terreno no es muy accidentado y la distancia es relativamente corta¹⁵.

Este conducto se dirige desde Bakú hasta el puerto Batumi en el mar Negro, pasando por la capital de Georgia, Tbilisi. Actualmente el petróleo llega hasta Tbilisi desde Bakú por tren. El oleoducto corre paralelo a la vía férrea pero no ha sido utilizado por años y se encuentra en reparación. Desde Tbilisi el petróleo se transportará por un conducto en construcción de 388 km hasta Batumi, donde será embarcado¹⁶ y transportado a través del mar Negro y por el estrecho del Bósforo hacia Europa. Pero Turquía insiste en que el estrecho es insuficiente para el creciente tráfico de petroleros y propuso a cambio el oleoducto Bakú-Ceyhan en la costa mediterránea de Turquía, que se desprendería de éste. Las diversas fuentes consultadas mencionan alternativamente como terminales del oleoducto a los puertos Batumi, Poti o Supsa.

13 Dan Morgan y David Ottaway. “Vast Kazakh Field Stirs U.S.-Russian Rivalry. En Washington Post. Octubre 6 de 1998. Pp. A01. Versión electrónica:///A/0321-100698-idx.html

14 Dan Morgan y David Ottaway. Op. cit. 1998.

15 “Pipedreams and reality”. En Foreign Report. N° 2482, febrero 5 de 1998.

16 “A mini-oil deal of the century”. En Foreign Report. Mayo 11 de 1995.

El oleoducto transcaspiano enfrenta la crisis interna de Georgia -originada en 1991- y además los movimientos separatistas de Abjasia, iniciados en 1992. En 1995 Moscú intentó frustrar los planes del presidente Shevardnadze de construir el oleoducto desde Azerbaijón hacia el puerto georgiano Supsa en el mar Negro. La posición de Rusia respecto del conflicto en Abjasia es opuesta a la del gobierno georgiano y persigue debilitarlo, fortalecer la influencia de Turquía y Occidente en la región y primordialmente controlar el acceso al petróleo. De hecho lo logró, pues controla toda la costa de Abjasia, además de los puertos Novorossiysk y Tuapse -rusos- y Poti, Supsa y Batumi -georgianos-.

Para Georgia y Azerbaijón la cuestión del oleoducto es una gran oportunidad en términos geopolíticos. Puede ser tentador para cualquiera de las dos contar con Rusia para asegurar su construcción, pero para Rusia las únicas vías confiables para exportar el producto de Bakú son Georgia o Turquía. Si esta opción se materializa, Rusia estará en una excelente posición para exigir a Georgia un precio político a cambio de la seguridad de la línea¹⁷.

Por otra parte los derechos sobre el oleoducto en Georgia fueron cedidos a una firma greco-israelí, Tramex, complicando la posibilidad de envío de petróleo de Azerbaijón para abastecer al norte de Irán y la exportación equivalente a través de las terminales iraníes del golfo Pérsico a clientes de Azerbaijón¹⁸.

4. Bakú-Georgia-Ceyhan

La primera parte de este oleoducto sería la misma del oleoducto a Supsa. La última parte de él correría por Turquía, posiblemente paralela al que proviene de Iraq y no sería muy costosa su construcción. Pero el sector intermedio debe atravesar un territorio muy accidentado que incrementa los costos totales y donde será muy vulnerable a los ataques de la guerrilla kurda que se opone al gobierno turco¹⁹.

La mejor opción para desprenderse del oleoducto transcaspiano sería desde Azerbaijón a través de Armenia y hacia Turquía, impulsando a las dos primeras a una paz que sería muy beneficiosa en todos los niveles para ambas²⁰. Otra sería a través de Irán para obviar Armenia, pero EE.UU. rechazó la propuesta señalando el embargo existente sobre el gobierno de Teherán.²¹ También se estudia la posibilidad de derivar esta conexión desde Tbilisi, capital de Georgia. El sector Tbilisi-Ceyhan tendría un costo de 1.400 millones de dólares²².

De todos modos, Turquía está emprendiendo sus propios planes para construir un oleoducto. Esta ruta le permitirá ingresos económicos por derechos de tránsito

17 Sullivan Paige. "Pipeline to Ceyhan". En Strayer University. Enero 5 de 1999. Pp. A1-1.

18 "Peace in the Caucasus?". En Foreign Report. Junio 15 de 1995.

19 "Pipedreams and reality". En Foreign Report. Febrero 5 de 1998.

20 "Peace in the Caucasus?". Op. cit. 1995.

21 "A mini-oil deal of the century". En Foreign Report. Mayo 11 de 1995.

22 Véase mapa en capítulo III.1.2.

además de la incorporación de crudo de otros yacimientos azeríes, como Shak Deniz²³. También elimina competidores al ofrecer menores costos que las exportaciones de petróleo proveniente del mar Negro.

El proyecto planeado busca unir los yacimientos del Caspio a través de Georgia con el puerto de Ceyhan en el Mediterráneo oriental, mediante un conducto de 945 km que costaría 1.800 millones de dólares (la cifra varía mucho en cada fuente consultada)²⁴. El puerto Ceyhan está operable y es la terminal del oleoducto proveniente de Iraq²⁵, inactiva actualmente debido al embargo de la ONU contra este país.

El gobierno de EE.UU. está decidido a definir esta ruta exportadora. En noviembre de 1998 varias compañías petroleras, que incluyen a Shell, Mobil y British Petroleum, se reunieron con funcionarios de EE.UU. para discutir la cuestión. «Todos estamos de acuerdo en que Bakú-Ceyhan tiene sentido.....Lo que necesitamos es encontrar caminos para que resulte económicamente viable lo más pronto posible»²⁶.

La opción de esta tubería es muy beneficiosa para Turquía en términos económicos, medioambientales y políticos. Existen, sin embargo, ciertos problemas relacionados al pasaje de la tubería proyectada cerca del Kurdistán y áreas en las que Turquía mantiene un costoso conflicto militar con su población kurda. Cómo la tubería beneficiará o dañará los intereses de estos grupos es incierto, en la medida que la ruta de la tubería es también incierta²⁷. La tubería turca probablemente aumentará las oportunidades de violencia, involucrando la propia tubería o su construcción. La presión internacional sobre Turquía por la cuestión kurda ha sido particularmente fuerte y algunos grupos podrían ver a la tubería como un blanco tentador para atraer atención internacional para su causa.

5. Turkmenistán-Bakú-Ceyhan

También se está estudiando la posibilidad de construir “una cañería de exportación de hidrocarburos que pasaría por el fondo del mar Caspio, rumbo a Transcaucasia y luego a Ucrania, Turquía y Europa”²⁸. La capacidad de tránsito del gasoducto Transcaspio (Bakú-Supsa) se incrementará de 16 a 30 mil millones de metros cúbicos anuales.

El proyecto fue iniciado en junio de 1998 por Amoco, Capital, la compañía de ingeniería estadounidense Bechtel y el consorcio Botas –turco- al que seguramente

23 “A geopolitical shift”. En Foreign Report. Mayo 2 de 1996.

24 “Russia, Turkey Vie for Control Over Caspian Sea Oil Riches”. En The Christian Science Monitor. Abril 24 de 1996. Pp. 19.

25 “Azerbaijan’s oil to flow”. En Foreign Report. Septiembre 26 de 1996.

26 «Caspio. Who needs a pipeline?». En Newsweek. Noviembre 2 de 1990. Pp. 47.

27 Avigdor Haselkorn. «Kurds in the way». En: American Spectator. Junio 1995, v28, n6, p. 44-45.

28 “Complejo petrogasífero de Turkmenistán: inminencia de nuevas y cuantiosas inversiones”. En Neitralni Turkmenistan, Ashbagad. Marzo 26 de 1998.

se agregarían otras empresas. Desde los yacimientos de Turkmenistán oriental a Turquía la ruta sería de unos 2.400 km²⁹. Su construcción insumiría tres años. En principio transportaría 10.000 millones de metros cúbicos de gas desde Turkmenistán oriental y se había estipulado como segunda etapa una extensión de tránsito superior a los 35.000 millones de metros cúbicos, teniéndose en cuenta la posible incorporación del combustible proveniente de Uzbekistán y Kazajistán. Son necesarias negociaciones con los gobiernos de los países a lo largo de cuyos territorios pasará el gasoducto.

Este proyecto no es del interés de Rusia y tampoco de Irán, puesto que evita a ambas, restándole control de su “área de influencia” a la primera. Sí resulta conveniente para EE.UU., Azerbaijón, Georgia y también Turquía que se beneficiarán con el cobro de derechos de tránsito, además de la posibilidad para Georgia y Turquía de abastecer su creciente demanda de energía y para la última de incrementar su influencia regional.

Posiblemente Rusia ponga nuevamente en escena la cuestión del status del mar Caspio para bloquear el proyecto y la poca profundidad del mar –un nuevo concepto ruso-, que considera “anti-tuberías”³⁰. Rusia también podría objetar, como ha hecho con Azerbaijón, que el delicado equilibrio ecológico del Caspio debe ser protegido y amenazar cualquier contrato con socios interesados de terceros Estados.

6. Turkmenistán-Irán-Turquía

Los problemas por falta de pago de sus clientes de la CEI y la demostración de poder de Moscú al cerrar las tuberías exportadoras de Turkmenistán en marzo de 1997 estimularon a Niyazov para acelerar la construcción de un gasoducto independiente del control ruso a través de Irán a Turquía y de allí a Europa Occidental. La tubería podría transportar unos 28 mil millones de metros cúbicos de gas por año, proporcionando a Turkmenistán réditos sustanciales. En agosto de 1994 Turkmenistán, Irán y Turquía firmaron un acuerdo para construir un gasoducto para conectarlo con la red europea³¹.

El plan enfrenta serios obstáculos, uno de ellos es su financiación. Turkmenistán debe cubrir sus propios gastos, pues Turquía e Irán pagarían sus partes respectivas del gasoducto. Pero se estiman costos de \$7 mil millones y la ayuda exterior es dudosa pues un compromiso con Irán origina presiones desde Washington sobre posibles instituciones financieras internacionales enfriando el entusiasmo de probables inversionistas³².

29 “American Company ENRON: interim report to the turkmen government on feasibility study for Transcaspien gas pipeline”. En Neitralni Turkmenistan. Ashgabad. Noviembre 20 de 1998.

30 Serguei Pokrovski. “An American window for Turkmen gas?” En Neft and gas Kaspiya analytical magazine. N° 0, Octubre 1998.

31 “Turning South”. En The Economist. Octubre 29 de 1994. Pp. 40.

32 Véase en el Anexo documental “Ley de Sanciones a Irán y Libia de 1996. (Ley D’Amato)”

Los problemas de seguridad de la ruta por Turquía, donde el ejército ha estado batallando contra la insurrección kurda durante años, también aleja posibilidades de financiación. El proyecto también tiene riesgos políticos para Ashgabad. Aunque Niyazov ha trabajado duro para establecer buenas relaciones con su vecino del sur, Teherán desea vender su propio gas natural a Europa y no necesita la competencia de Turkmenistán. Además una tubería a través del territorio iraní haría a Turkmenistán dependiente de un país con quien tiene relaciones históricamente difíciles, que pretende la dominación regional y que también propaga un Islam militante que es anatema para Niyazov, que sostiene herméticamente el régimen secular a pesar de su prudente apertura a la religión³³.

Las relaciones de Ashgabad con su vecina Rusia respecto a cualquier proyecto son difíciles. Rusia -como Irán- busca ganar divisas vendiéndole su gas natural a Europa. Es más, Moscú ha intentado evitar que Kazakhstán y Azerbaiján desarrollen sus propias tuberías para transportar petróleo a Europa. La construcción exitosa por Turkmenistán de una tubería de gas fuera del cerco ruso es un ejemplo peligroso desde la perspectiva de Moscú, sobre todo cuando Kazakhstán y Uzbekistán podrían usar la vía Turkmenistán, disminuyendo su dependencia de Rusia.

Washington se opondrá a cualquier proyecto iraní, salvo que ocurra un cambio sustantivo en el régimen de Irán (o sus políticas) o que sea estratégicamente más importante afianzar la independencia de Turkmenistán (y otras repúblicas ex soviéticas) respecto de Rusia que de Irán. En el corto plazo ambas hipótesis son improbables³⁴.

Las dificultades de Niazov para negociar con Rusia y el cierre de la tubería para exportar a través de ella pusieron al presidente en la búsqueda de otra salida para una de las mayores reservas de gas natural del planeta. Al desafiar a Moscú y buscar la colaboración de Irán, Niazov "desde la perspectiva de Washington...puso a esta nación de cuatro millones de habitantes en la agenda de EE.UU."³⁵. El proyecto fue bloqueado en 1995 por Washington que se oponía al mismo³⁶.

En mayo de 1997 los presidentes de Turkmenistán, Irán y Turquía firmaron en Ashgabad un memorandum sobre el proyecto de este gasoducto de exportación³⁷. En él Turkmenistán confirmó la existencia de reservas de gas natural en volúmenes de 28 a 30 mil millones de m³ para suministrarlo, vía Irán, a Turquía y luego a Europa. Irán garantizó el tránsito de dichos volúmenes a través de su territorio y la entrega de los mismos a Turquía en la frontera entre ambas y Turquía se comprometió a determinar los volúmenes garantizados de sus propias compras dentro de volúmenes globales y del gas restante de tránsito a terceros países en el curso de 30 años.

33 Michael Ochs. «Turkmenistán Pipeline Dream II». En Caspio Crossroads Magazine. Nº 1, winter 1995. Pp. 1.

34 Michael Ochs. «Turkmenistán Pipeline Dream II». Op. cit.

35 Dan Morgan y David Ottaway. "Vast Kazakh Field Stirs U.S.-Russian Rivalry. En Washington Post. Octubre 6 de 1998. Pp. A01. Versión electrónica://A/0321-100698-idx.html

36 Dan Morgan y David Ottaway. Op. cit. 1998.

37 "Memorandum entre Turkmenistán, la República Islámica de Irán y la República Turca sobre el Proyecto del Gasoducto Turkmenistán-Irán-Turquía-Europa" Ashgabad. Mayo 14 de 1997. En Neitralni Turkmenistán, 15 de mayo de 1997. Véase documento completo en el Anexo Documental.

En 1998 acordó el derecho exclusivo a formar un grupo internacional para la construcción y operación del gasoducto de exportación de gas hacia Turquía a la anglo-holandesa Royal Dutch Shell Corp.³⁸. Para que el proyecto fuera rentable el precio del gas debe ser de 2 a 2,5 dólares el pie cúbico. Royal Dutch Shell analizó dos rutas diferentes. La más corta y barata es entrando a Irán por Serack, luego pasando por los suburbios del sur de Teherán y de allí a Turquía y el costo estimativo sería de 3.500 millones de dólares. La segunda posibilidad es un gasoducto paralelo a las vías del ferrocarril por la región de Korpedzhe y que en Kizil Arbat gira hacia el sur entrando a Irán, con un costo de 3.800 millones de dólares.

Para costear la construcción el gobierno ofreció a Shell 23 yacimientos del grupo Shatlyk, punto de partida del gasoducto en la cuenca del Murgab, pero 8 sobre 17 de ellos poseían sulfuros –mortalmente tóxicos- en valores de 50%. La estructura está pensada en la formación de dos consorcios, uno dedicado a la explotación y otro a la construcción, pero antes es prioritario concluir acuerdos intergubernamentales sobre el itinerario de la tubería, así como los relativos a los yacimientos fronterizos con otros Estados para evitar reclamos por parte de países vecinos y los relativos a la financiación por Turkmenistán de la obra. Si se cumplen estas condiciones el gasoducto estaría listo para bombear desde 2003 un volumen de 30.000 millones de metros cúbicos anuales, llegando a su capacidad máxima en el año 2021.

Este acuerdo no suscitó una declaración de sanciones por parte del Departamento de Estado de EE.UU. pues contempla solo el tránsito de gas turkmeno a Turquía y no prevé desarrollo de la producción en Irán³⁹.

En 1995 Turkmenistán había concluido un acuerdo con Irán para la construcción de un gasoducto local. En aproximadamente un año se construyó una planta de procesamiento de gas en Turkmenistán y también el gasoducto. La inauguración se realizó a fines de diciembre de 1997. “Ya en 1997 la población y las empresas industriales de las zonas fronterizas de los dos países amigos pueden disfrutar dos mil millones de metros cúbicos de gas natural, mientras para el año 2002.....el suministro de gas alcanzará 8 mil millones de metros cúbicos.....El yacimiento de Korpedzhe es capaz de producir 3.640.000 barriles de petróleo crudo al año, 200 mil toneladas de gas condensado y muchísimos miles de millones de metros cúbicos de gas (sic). La construcción del gasoducto Turkmenistán-Irán constituye un gran aporte para la realización del impresionante proyecto de hacer llegar ese enorme torrente de gas, a través de Turquía, para Europa”⁴⁰.

El flamante gasoducto troncal a Irán se extiende por 200 km entre Korpedzhe-Kurt Kui, inaugurado en diciembre de 1997, debía incrementar el transporte en 1998 en 4 mil millones de m³⁴¹. Es el primero dentro del sistema regional de oleoductos y gasoductos de la Organización de Cooperación Económica (OCE) y se encuentra a cargo de su operación la Compañía Constructora Nacional de Ingeniería del

38 “La exposición Petróleo y Gas - 98”. En Neitralni Turkmenistan, Ashbagad. Marzo 11 de 1998.

39 Marat Gurut. Op. cit. Noviembre 9 de 1998.

40 V. Rilóvnikov. En Neitralni Turkmenistan. Junio 14 de 1997.

41 “El presidente de Turkmenistán aprobó un programa de fomento del sector petrolero turkmeno para el año 1998”. En Neitralni Turkmenistan. Ashgabada. Enero 27 de 1998.

Petróleo de Irán, con un costo que asciende a 190 millones de dólares⁴². El 80% de la financiación y el 100% de la construcción estaban a cargo de Irán. Turkmenistán, a cambio, le exportaría gas sin cargo durante tres años a partir de 1998 y luego revisaría el precio del gas cada tres meses, de acuerdo al precio mundial, pero siempre más bajo que este.

De todos modos el “caudal de la nueva cañería ...queda muy por debajo de las capacidades del gasoducto Asia Central-Centro. A Turkmenistán le resulta en extremo importante el hecho mismo de librarse del absoluto diktat (sic) del Gasprom, el monopolista ruso de las cañerías de gas”⁴³. Para costear parte de la obra, Turkmenistán suministrará un volumen correspondiente de gas a Irán⁴⁴.

También la compañía alemana Siemens está estudiando la factibilidad de un oleoducto desde Kazakhstán y los yacimientos de Turkmenistán hacia Irán⁴⁵. La británica Monument planea un más modesto oleoducto desde los yacimientos turkmenos Nebit Dag también hacia el norte de Irán.

7. (Kazakhstán) Turkmenistán-Golfo Pérsico

Inicialmente consistía en una red de gasoductos para unir la región del Caspio turkmena con el sistema extensivo de oleoductos iraní⁴⁶. Económicamente esta sería la opción más viable y además el Golfo es un gran éxito para los mercados asiáticos. Sin embargo Estados Unidos e Israel han rechazado esta opción. Es un proyecto de 1.200 km en el que está comprometida Sofregas (Francia). Una primera etapa del mismo es el ya mencionado gasoducto de 200 km entre Korpedzhe y Kurt-Kui y que es el primero de la ex URSS que exporta sin pasar por Rusia. Irán acordó comprar gas a Turkmenistán por un período de 25 años. Por el momento el envío está destinado a abastecer el mercado septentrional iraní.

Recientemente se firmó en Ashgabad un contrato con Total (Francia) para realizar los estudios preliminares para la construcción de un oleoducto para transportar 370 millones de barriles de petróleo anuales desde los yacimientos Tengiz y Novy Uzen (Kazakhstán) hasta el golfo Pérsico. Total fue contratada para estudiar las posibilidades de la sección turkmena del oleoducto, que planea incorporar más de 72 millones de barriles anuales de crudo a través de esta ruta de tránsito⁴⁷.

Además, Turkmenistán encargó a la compañía alemana Thyssen los estudios de factibilidad para construir su propio oleoducto a través de Irán a los golfos Pérsico

42 A. Kurbanova, “El gasoducto Korpedzhe-Kurt Kui incrementa las capacidades de exportación de gas turkmeno”. En *Neitralni Turkmenistan*, Ashbagad. Marzo 12 de 1998.

43 Vladimir Mijáilov y Gueorgui Smolnicov. “Un invierno político de mucho calor en el desierto de Kara Kum”. En *Nezavisimaya Gaceta*, Moscú, Rusia. Enero 21 de 1998.

44 Según el gobierno de Turkmenistán, la capacidad de exportación del oleoducto será de 73 a 150 millones de barriles por año.

45 Kirill Bogdanov. “Gas Pipes solo: The idea of export Turkmen gas bypassing Russia is taking real shape”. En *Oil and capital*, III, 1998.

46 *Business Week*. Londres. Septiembre 15 de 1997.

y de Omán, con una capacidad de 110 millones de barriles de petróleo por año. Ambos oleoductos atravesarán la región Balkan en el occidente turkmeno y en una primera etapa entregarán el combustible en la refinería de Teherán, mientras Irán exportará una cantidad equivalente a través del golfo Pérsico. En una segunda etapa, está planeado ligar el oleoducto directamente con el golfo Pérsico e incrementar el volumen del transporte. Total y Thyssen deben determinar costos, la mejor ruta y las variaciones más ventajosas.

La posibilidad de transporte de petróleo al mercado mundial a través de Irán no preocupa mayormente a las compañías extranjeras. En la conferencia anual "Petróleo y Gas - 98" realizada en Ashgabad en marzo de ese año se mencionó en diversas oportunidades la opción iraní. Por ejemplo el director ejecutivo de la compañía Dragon Oil (británica), Oliver Waldron, señaló que "La ruta a través de Irán es conveniente para Turkmenistán pues le permite exportar a los mercados occidentales. A pesar de las sanciones de EE.UU., el proyecto a través de Irán es muy prometedor⁴⁸". John Peck, gerente de la compañía Petronas Charigali señaló que "el proyecto a través de Irán es el más realista" y en esta aseveración fue secundado por representantes de Monument Oil & Gas Co. Ambas empresas desarrollan yacimientos en Turkmenistán occidental y su sector del Caspio en forma conjunta con la estatal Turkmenneft. Dragon Oil es parte de la compañía conjunta Larmag-Cheleken-Turkmenneft.

8. Turkmenistán-Afganistán-Pakistán

En el terreno, esta sería la segunda opción geopolíticamente atractiva. En este caso las posibilidades incluyen gasoductos y oleoductos que conectarían con la red pakistaní hacia los puertos en el océano Índico que luego embarcarían el producto.

En octubre de 1994, el presidente azerí Aliev; el turco Demirel; el iraní Rafsanjani y la primer ministro paquistaní Bhutto, se reunieron en Ashgabad y firmaron acuerdos sobre comercio y cooperación económica así como proyectos para desarrollar tuberías para el transporte de gas y petróleo por Afganistán a Pakistán. Esta compraría el gas de Turkmenistán y también sería país de tránsito para las ventas de gas a mercados más lejanos del este.

A mediados de octubre de 1997 se dieron cita en Ashgabad representantes de agrupaciones afganas en pugna, quienes sostuvieron una serie de negociaciones acerca de la construcción de un gasoducto desde Seidi (Turkmenistán) hasta el puerto Gwadar (Pakistán). "La nueva cañería está llamada a proporcionarle a Turkmenistán independencia frente al "Gasprom" ruso y a la vez, permitirle a este librarse de rivales turkmenos y otros en los Balcanes y en Italia"⁴⁹.

47 Marat Gurut. "Turkmen oil to reach the Persian Gulf through Iran". En The Central Asian Post. Noviembre 21 de 1998.

48 Marat Gurut. "Enron to submit feasibility study for gas pipeline". En The Central Asian Post. Noviembre 9 de 1998.

49 Artiom Semionov. "Arreglo del conflicto afgano mediante gas". En Delovaya Nedelia N° 28. Kiev, Ucrania. Noviembre 11 de 1997.

Pero el problema es que en este momento Afganistán prácticamente no existe como Estado, debido a la guerra multiétnica y religiosa que padece si bien Niyazov ha declarado la frontera con Afganistán como zona de paz y amistad y ha intentado afianzarse estableciendo relaciones con jefes locales para evitar inestabilidad en sus fronteras y para que la construcción de una tubería por ese territorio pueda llegar a los grandes mercados orientales. El general afgano Dostom le ha prometido que los 600 kilómetros de la frontera bajo su mando permanecerán sin conflictos "...no obstante la desordenada situación en Afganistán, todos sus bandos en pugna han manifestado su disposición a garantizar la seguridad del gasoducto que podría ser beneficioso para la vida económica de Afganistán"⁵⁰. Sin embargo además de la situación de guerra civil imperante, el gobierno carece de reconocimiento por la comunidad internacional.

Pakistán representa uno de los mayores mercados de gas natural del mundo y necesita más de una fuente proveedora de gas. El uso del gas natural en ese país no es reciente. La privatización del sistema de transmisión de gas natural, que está en marcha, ha llamado la atención de algunas empresas líderes en la industria, pues Pakistán requiere inversiones en modernización y expansión de su infraestructura energética y este proceso incluye la red de gasoductos y oleoductos, refinerías, terminales y facilidades portuarias. En consecuencia, la privatización e incentivos a las inversiones son las claves para la política energética de Pakistán.

El gobierno de Turkmenistán firmó un memorandum de entendimiento con Pakistán el 15 de marzo de 1995, relacionado con el tendido de un gasoducto y oleoducto para el transporte de hidrocarburos al segundo país y ambos encargaron a Bridas Co. los estudios para esta ruta. Ese mismo año los gobiernos de Turkmenistán, Afganistán y Pakistán otorgaron la exclusividad de esa ruta a la compañía Bridas.

El gasoducto propuesto por Bridas parte del yacimiento de gas natural Dovletabad en Turkmenistán donde coleccionará a través de un ramal el proveniente del yacimiento Yashlar, también turkmeno. Desde ahí recorrerá el desierto de Turkmenistán oriental rodeando la Reserva Nacional Badkhyzskj hasta la frontera con Afganistán. En este país se dirigirá desde Touragondi hacia el sur en forma paralela a la ruta a Herat, acompañará la ruta a Delaram y luego de 25 km llegará a Kandahar y finalmente el límite con Pakistán, desde donde por una zona montañosa llegará a Quetta. El paso Bolan se considera, debido a las laderas verticales que encuentra en su camino, la región más compleja para la construcción del gasoducto que luego seguirá la ruta a Sibi. La terminal se encontrará en Sui, Pakistán⁵¹.

La longitud del gasoducto sería de 1.400 km, 120 en Turkmenistán, 848 en Afganistán y 432 en Pakistán, y su diámetro de 48 y 56 pulgadas, dependiendo del sector.

En el proyecto se contemplan medidas ambientales para implementar procedimientos ecológicos, durante las etapas de construcción, disposición de los desechos en todas las etapas, procedimientos ante emergencias, y otras⁵².

⁵⁰ "Pakistán ve en Turkmenistán a su principal socio estratégico". En *Neitralni Turkmenistan*. Ashgabad. Noviembre 27 de 1997.

⁵¹ *Prefeasibility Report*. En: *Turkmenistan-Afganistan-Pakistan gas Pipeline Project*. Ministry of Oil and Gas-Republic of Turkmenistan-Bridas Corporation. (julio 1995) p. 29.

A mediados de 1995 un consorcio liderado por Unocal⁵³ ofreció a los jefes de gobierno de ambos Estados una ruta muy similar a la propuesta por Bridas. Además Unocal propuso, asociada con la compañía Delta, la construcción de un oleoducto paralelo al gasoducto con destino al océano Índico y/o India⁵⁴. En octubre de 1995 se informó que el consorcio Central Asia Gas Pipelines Ltd. (CAGP), constituido por Unocal, el gobierno de Turkmenistán, USX Delta (EE.UU.-Arabia Saudita), la japonesa Ciekco, la sudcoreana Hyundai y la paquistaní Crescent Group, estarían a cargo de la construcción del gasoducto⁵⁵. El Banco Mundial se ofreció como garante del proyecto⁵⁶. Este informe generó problemas legales con Bridas, que poseía la exclusividad de la ruta.

La posición mundial -liderada por EE.UU.- contra la modalidad talibán pronto enemistó a ambos gobiernos. El lanzamiento de misiles de EE.UU. sobre territorio afgano en agosto de 1998 hizo detener los trabajos de Unocal en esa república⁵⁷ y su proyecto fue retirado poco después del ataque⁵⁸.

En diciembre de 1999 se esperaba –a pesar de los arbitrajes internacionales– una respuesta del gobierno turkmeno que permitiera a Bridas reiniciar sus tareas.

Niyazov también está dirigiendo sus esfuerzos hacia el este, resucitando lazos comerciales históricos después de décadas de aislamiento soviético y planea construir tuberías que a través de Afganistán y Pakistán lleguen a India, China y Japón.

9. Uzbekistán-Afganistán

Este proyecto de Unocal se proponía utilizar y modernizar la red de oleoductos y gasoductos existentes en Uzbekistán y conectarla con el oleoducto trans-afgano para culminar en el puerto Gwadar –o Karachi–, ambos de aguas profundas en la costa pakistaní del mar Arábigo. El Acuerdo fue firmado en noviembre de 1996 entre el gobierno de Uzbekistán, Uzbekneftegaz (compañía nacional de petróleo y gas), Unocal, Delta Oil Pipeline Co. (Uzbekistán) y Delta Oil CO. (Uzbekistán), subsidiarias de Delta Oil Co. de Arabia Saudita. Esta empresa conjunta además de evaluar los oleoductos y gasoductos existentes aptos como red colectora de hidrocarburos debía analizar la producción posible y los volúmenes de exportación potencial del país. La política de EE.UU. referida a Afganistán obligó a Unocal a retirar su propuesta.

52 *Environmental plans. En: Turkmenistan-Afganistan-Pakistan gas Pipeline Project. Ministry of Oil and Gas-Republic of Turkmenistan-Bridas Corporation. (julio 1995) p. 32.*

53 Unocal (United Oil and Energy Corp. of California) es un conocido representante de la gigantesca compañía mundial Royal Dutch Shell Group.

54 Kirill Bogdanov. "Gas Pipes solo: The idea of export Turkmen gas bypassing Russia is taking real shape". En Oil and capital, III, 1998.

55 En realidad Turkmenistán posee el 7% y se comprometió a reservar para Gasprom el 10% restante.

56 Kirill Bogdanov. Op. cit. 1998.

57 "Turkmenistan 1998-1999. Une économie dans l'impasse". En le courrier des pays de l'Est. La documentation Française. N° 439. Abril-mayo 1999. Pp. 102.

58 Serguei Pokrovski. "An American window for Turkmen gas?" En Neft and gas Kaspiya analytical magazine. N° 0, Octubre 1998.

Karimov y el presidente paquistaní Faruk Ahmad-khan Leghari están evaluando la posibilidad de una cooperación regional a fin de construir un oleoducto y gasoducto transafgano vía Uzbekistán al puerto de Karachi en Pakistán.

10. Kazakhstán China (Tumin)-Mar del Japón.

La exportación de las Repúblicas Centrales Asiáticas no es enteramente dependiente de Rusia. China es un buen cliente y está bajo estudio la construcción de un gasoducto que pueda unir a estos Estados.⁵⁹ Este oleoducto podría transportar petróleo desde Kazakhstán-Turkmenistán hasta China y Japón. Esta podría ser la ruta más costosa, con una longitud de 5.700 km -cubre 2000 kilómetros solamente en Kazakhstán-, pero los chinos la consideran una decisión estratégica y están dispuestos a su implementación a través de la Compañía de Petróleo Nacional China. También Japón intervendrá con la compañía Mitsubishi y además la estadounidense Exxon que está terminando los estudios preliminares para su construcción. La capacidad en principio será de 18.000 millones de m³ de gas al año con posibilidad de duplicarla⁶⁰.

Una primera sección de este oleoducto irá desde Aktyubisnk -el segundo yacimiento de Kazakhstán- hasta el occidente de China, tendrá 3.200 km con un costo de 3.500 millones de dólares⁶¹ Todo el oleoducto tendrá un costo de 9.500 millones de u\$s⁶² y su construcción requerirá aproximadamente cinco años. Su valor, por encima del comercial, es estratégico. El costo de su construcción podría reducirse mucho debido a que la producción de materiales para oleoductos y el acero chino es más barato que en Occidente.

Además está en marcha la construcción de un inmenso oleoducto⁶³ desde la cuenca del Tarim, muy rica en petróleo y en el corazón del Xinjiang chino, hasta el océano Pacífico incrementa la factibilidad de este proyecto pues se proyecta unir a ambos. Además de su extensión, la dificultad es el control de los movimientos separatistas uyghurs del Xinjiang, pero la férrea mano del gobierno chino espera mantener el control de la situación. Para ello cuenta con acuerdos de cooperación firmados con Rusia, Kirguizstán, Tadjikistán y Kazakhstán⁶⁴. Más problemática podría ser la actividad en soporte de la guerrilla desde Pakistán y con el exiguo límite con Afganistán.

Una extensión del oleoducto anterior es la que iría desde los yacimientos Tengiz en Kazakhstán oriental, que uniéndose a la red anterior llegaría hasta el mar del

59 "How to lose when winning". En Foreign Report. Julio 30 de 1998.

60 Kirill Bogdanov. "Gas Pipes solo: The idea of export Turkmen gas bypassing Russia is taking real shape". En Oil and capital. III, 1998.

61 Austin American Statesman. Octubre 7 de 1997. Etallaat. Teheran. Septiembre 3 de 1997.

62 Mike Collett. "Kazakhstan's Oil Dreams Closer to reality". Reuter news service. Almaty. Octubre 1 de 1997. IS.

63 Xavier Gange. "La longue route du pétrole chinois". En L'Express. Nº 2381. Febrero 20 de 1997.

64 En el capítulo III.1.7. se desarrolló la cuestión de los uyghurs.

Japón, pero está en los primeros niveles de estudio. Su costo oscilaría en los 20 mil millones de dólares. Chevron, Mobil y gran cantidad de empresas japonesas están interesadas en el proyecto.

También está en fase de estudio el proyecto de unir Turkmenistán a esta red, con un costo de 12 mil millones de dólares en el que están interesados Exxon, CNPC (Corporación China de Ingeniería Petrolera) y Mitsubishi Corp⁶⁵. Si se concreta el oleoducto desde Kazakhstán occidental, este proyecto tiene muchas posibilidades de ser realizado. “En la actualidad la nipona Mitsubishi y la estadounidense Exxon están culminando los estudios de factibilidad económica del gasoducto transcontinental que tendrá 6700 km y sería capaz de transportar unos 32.000 millones de gas al año. Los resultados previos de estos estudios han dado motivo a los especialistas en la materia para afirmar que, no obstante la colosal envergadura de esta obra, es un proyecto del todo factible”⁶⁶. China se ofreció a hacerse cargo de los gastos del extenso poliducto-gasoducto que transportaría el vital elemento a través de su territorio y además le permitiría la venta a través de puertos en el Pacífico a toda el área industrial del Pacífico que tanto lo requiere.

11. Ruta de la Seda Europa-Pacífico, Proyecto TRACECA.

El corredor este-oeste es un ambicioso superproyecto que tiene como objetivo revivir la antigua Ruta de la Seda, conectando por tierra a China y Europa a través de Asia Central. Incluye la restauración de la red ferroviaria existente para hacerla capaz de transportar rápidamente mercadería entre Asia del noreste, del sudeste y Europa.⁶⁷ Este proyecto puede competir y hasta sustituir al ferrocarril Transiberiano ruso que ha estado en declinación (transportó 22.000 contenedores internacionales en 1996 contra 138.000 en 1981). Hay además muchas propuestas para construir gasoductos y oleoductos paralelos a esta vía desde Kazakhstán occidental hasta la costa china, con la incorporación de otras Repúblicas Centrales Asiáticas a los mismos.

A pesar que el ambicioso proyecto puede llevar para su culminación entre una y dos décadas, es muy importante para las Repúblicas Centrales Asiáticas. De todos modos no tienen más alternativa que continuar, a pesar de los enormes obstáculos económicos, financieros y hasta políticos para llevarlo a cabo y hacerlo comercialmente efectivo⁶⁸.

En el capítulo V “Estrategias y tendencias” se analizan para cada Estado las consecuencias políticas y estratégicas del éxito o fracaso en la promoción de sus ductos así como las políticas desarrolladas a fin de ampliar su margen de maniobra. En este caso luego de estudiar el caso de las cinco Repúblicas Centrales Asiáticas

65 *The New York Times*. Enero 2 de 1996.

66 “Complejo petrogasífero de Turkmenistán: inminencia de nuevas y cuantiosas inversiones”. En *Neitralni Turkmenistan, Ashbagad*. Marzo 26 de 1998.

67 Rafis Abazov. “Pipeline geopolitics: problems and prospects for post-soviet Central Asia”. En *Northeast Asia Study Series 3. Facets of Transformation of the Northeast Asian Countries II*. Ed. by Hiroki Oka. Center for Northeast Asian Studies. Tohoku University. 1999. Pp. 88.

68 Rafis Abazov. “Pipeline geopolitics: problems and prospects for post-soviet Central Asia”. Pp. 88.

se trasciende a un plano abarcativo de la Comunidad de Estados Independientes y luego extendido a las principales potencias mundiales. Especial atención se puso en el rol de Rusia, EE.UU, China, Turquía, Irán y Europa Occidental. 