



Artículos

El Cáucaso como nodo de seguridad energético y de transporte

Paulo Botta

Introducción

La región del Cáucaso, particularmente lo que conocemos como Cáucaso sur, es decir el espacio ocupado por las Repúblicas de Armenia, Azerbaiyán y Georgia, se ha convertido en uno de los puntos más importantes a nivel global por su posición geopolítica. Los recursos de hidrocarburos del Mar Caspio se conectan con Europa, a través de Turquía, a través del Cáucaso. Incluso un eventual corredor energético y de infraestructura de norte a sur, que vincule Irán y el Golfo Pérsico con Rusia, también pasa por el Cáucaso.

Por lo tanto, no escapa a nadie la creciente importancia de lo que sucede en esa región que va más allá de estos tres países para servir de vínculo con Asia Central, Rusia, Irán, Turquía, y a través de la gran masa euroasiática hasta China.

En este artículo analizaremos algunos de los proyectos de oleoductos, gasoductos e infraestructura en la región del Cáucaso y las implicancias que los mismos pueden tener a nivel internacional en general y las oportunidades que generan para Argentina, en particular.

Desde nuestro punto de vista, la nueva infraestructura de transporte y los vínculos en el sector energético entre Europa y esta región no harán más que aumentar su importancia a nivel global.

El Cáucaso sur, y particularmente Azerbaiyán y Georgia, se integran energéticamente con Europa en un contexto muy complejo debido a las fronteras con Rusia e Irán y las tensiones entre estos países con los europeos y Estados Unidos. Esa situación no hará más que aumentar el valor del Cáucaso.

La posición central del Cáucaso y su desarrollo también representa una oportunidad para Argentina ya que puede utilizar los avances en esa región para desarrollar los vínculos con esos países y no solo ingresar a esos mercados sino a otros mercados euroasiáticos que hasta el momento representan desafíos logísticos por la falta de infraestructura. Debemos señalar que desde nuestro punto de vista una política exterior eficaz, y una política comercial como parte de la misma, deberían orientarse no solo a buscar compradores sino a buscar socios en áreas tecnológicas para así poder desarrollar nuevos productos junto con socios locales.

Proyectos de oleoductos y gasoductos

Desde finales del siglo XIX, la región del Mar Caspio, particularmente la zona de la actual República de Azerbaiyán, fue uno de los principales núcleos de explotación petrolera a nivel global. Cuando los países del Golfo Pérsico aún ni siquiera sospechaban acerca de las riquezas de su subsuelo en gas y petróleo, la producción de petróleo en Azerbaiyán era la más importante del mundo, representando un 95% de la producción mundial. Eso no se modificó, en términos comparativos, sino recién a mediados del siglo XX lo que explica, entre otras cosas, el interés de la Alemania nazi durante la Segunda Guerra Mundial para hacerse con el control de esos pozos de petróleo que hubiera significado un cambio central en la guerra ya que la Unión Soviética sin el petróleo de Azerbaiyán no habría podido mantener el esfuerzo bélico. La batalla de Stalingrado fue, en última instancia, una lucha por el control del petróleo en el Cáucaso.

La disolución de la Unión Soviética en 1991 permitió que empresas extranjeras comenzaran a invertir en la región ya sea en la explotación de los pozos en producción, en estudios de prospección así como en la construcción de oleoductos y gasoductos que llevaran esos productos a los mercados europeos. Hasta ese momento, y como reflejo del sistema impuesto por la Unión Soviética, sólo oleoductos y gasoductos que pasaran por territorio ruso se conectaban más allá de la URSS. Era una efectiva forma de controlar con mano firme la economía de esos países sin que pudieran pensar en aumentar sus niveles de autonomía.

En el caso azerbaiyano, el país con mayor cantidad de recursos de hidrocarburos, el Presidente Heydar Aliyev implementó en los años noventa del siglo pasado una política en base a dos ejes: Por un lado, evitar en todo momento que se volviera a la situación de dependencia o de monopolio tal como había ocurrido en el pasado durante la época soviética. Para ello era prioritario evitar que una sola empresa extranjera tuviera una posición de preeminencia tal que pudiera en el futuro condicionar la política del país. Un peligro que acecha a todos los estados pequeños cuando negocian con grandes empresas multinacionales. Por otra parte, resultaba central poder incluir a varias empresas extranjeras a los fines de lograr un equilibrio geopolítico que funcionara como incentivo para mantener la estabilidad del país que en esos momentos estaba saliendo de una guerra exterior y de una crisis económica interior muy grave por el paso de un sistema de economía centralmente planificada (comunista) a uno capitalista.

En segundo lugar, Aliyev priorizó la utilización de esta riqueza para el desarrollo pleno del país en todos los campos: económico, científico, social, diplomático. Esta idea se plasmó en el llamado “Contrato del siglo” firmado en Bakú el 20 de septiembre de 1994 donde participaron las empresas más importantes del sector a nivel internacional.

Este contrato fue la base para la construcción de tres oleoductos y un gasoducto hacia los mercados mundiales. Los oleoductos Bakú-Novorossisk (Rusia), Bakú-Supsa (Georgia), Bakú-Tbilisi-Ceyhan y el gasoducto Baku-Tbilisi-Erzurum (Turquía).

La existencia más de un billón metros cúbicos del gas en el yacimiento Shah Deniz en el sector de Azerbaiyán del Mar Caspio ha generado un creciente interés por parte de Georgia y Turquía para participar en las rutas de exportación de este gas. Aunque las negociaciones para de la explotación del yacimiento comenzaron en 1992, el contrato fue firmado el 4 de junio de 1996 en el palacio Gulistan en presencia de Heydar Aliyev.

En el campo del petróleo, los yacimientos más importantes son los offshore Azeri, Chirag y Guneshli. Para su explotación se ha creado un consorcio internacional del cual forman parte las siguientes compañías: BP (Gran Bretaña), Statoil (Noruega), Corporación Estatal Petrolera de la República de Azerbaiyán (SOCAR, en sus siglas en inglés), OIEK (Irán), Totalfinaelf (Francia), la compañía "LukAcip" creada por las compañías "LU-Koyl" de Rusia y "ACIP" de Italia y TPAO (Turquía). Otras empresas se han ido agregando en distintas funciones y hoy hay más de 38 empresas transnacionales de 15 países distintos participando de la explotación de las riquezas del país.

La apuesta económica (y el riesgo) de las compañías internacionales no solo ha considerado los enormes beneficios potenciales sino que hubiera sido imposible lograr tal nivel de acuerdo y compromisos sin una situación nacional estable y un sistema legal claro y ordenado. De allí que lo más destacable, desde nuestro punto de vista, no haya sido la firma del contrato en sí sino la rápida adecuación de la economía y las normas legales azerbaiyanas que han posibilitado la firma del contrato.

Durante años la Unión Europea favoreció la idea de la construcción de un gasoducto denominado “Nabucco” que llevaría el gas del Mar Caspio hasta los países europeos a través de Turquía. A nadie escapaba que detrás de esa idea, e incluso de la elección del nombre, se erigía el interés por escapar de la dependencia de los gasoductos rusos como había sucedido a lo largo del siglo XX.

Finalmente este proyecto fue abandonado por problemas de financiación y discusiones políticas¹ y dio lugar a dos gasoductos que tienen la misma finalidad realizados a partir de la colaboración entre Azerbaiyán y Turquía: TANAP (Trans Anatolian Pipeline)² y TAP (Trans Adriatic Pipeline) llevan el gas desde el Mar Caspio hasta las cercanías de la

¹ Kim, Younkyoo y Eom, Gu-Ho, “The Geopolitics of Caspian Oil: Rivalries of the US, Russia, and Turkey in the South Caucasus”, en *Global Economic Review: Perspectives on East, Asian Economies and Industries*, 2008, Vo. 37, Num. 1, pp. 85-106.

² Información del proyecto puede verse en la web oficial del mismo <http://www.tanap.com/>

ciudad de Bari en el sur de Italia. Junto con el SCP (South Caucasus Pipeline), los tres gasoductos constituyen lo que se conoce como el Corredor sur del gas (Southern Gas Corridor) que vincula directamente el Mar Caspio con Europa.

Hay que señalar el gran impacto que ha tenido el acuerdo que al que han llegado los cinco países ribereños (Azerbaiyán, Kazajstán, Irán, Rusia y Turkmenistán) sobre el estatus jurídico del Mar Caspio. No solo que disminuyen los niveles de conflictividad sino que brinda una mayor seguridad jurídica para la explotación de sus riquezas. Consideremos los acuerdos para la división de los campos de gas y petróleo entre Azerbaiyán e Irán (Araz, Alov y Sharg) o Azerbaiyán y Turkmenistán (Kapaz).

Uno de los proyectos que ha vuelto a la mesa de negociaciones a partir de las posibilidades que da el acuerdo sobre el estatus del Mar Caspio es el gasoducto Trans-Caspio³ que uniría los ricos recursos de Turkmenistán con Azerbaiyán para que se transporten a través de los gasoductos TANAP y TAP o del oleducto Bakú-Tiblisi-Ceyhan). Puesto que el acuerdo alcanzado por los cinco estados establece el principio de que en estos casos quienes deben acordar son los estados involucrados y no los cinco ribereños, lo cual lo vuelve más factible.

Aunque aún no resulta claro si Turkmenistán priorizará sus vínculos energéticos con Europa o se centrará en China; o si Azerbaiyán estará dispuesto a ampliar la capacidad de sus gasoductos para transportar el gas turkmeno, el tema resulta de interés y además es realizable.

Proyectos de infraestructura de transporte

El Cáucaso sur no solo se vincula con Europa a través de los oleoductos y gasoductos sino que el proceso de apertura de estas economías ha sido acompañado de proyectos en infraestructura que integran a la región a través de un sistema multimodal tanto con Europa (a través de Turquía y el Mar Negro) como con Asia (a través del Mar Caspio y Asia Central).

Uno de los proyectos más ambiciosos ha sido el del ferrocarril Bakú-Tiblisi-Kars que desde octubre de 2017 transporta pasajeros y carga entre estos países. El proyecto nació en 1993 pero sólo terminó de acordarse en 2005 con lo que desde la idea hasta que se materializó transcurrieron casi 25 años. Una muestra de las dificultades por las que ha pasado el Cáucaso sur y los avances que están teniendo lugar.

Son más de 800 km de vías férreas a partir de la cooperación entre las empresas turca y azerbaiyana: Turkish State Railways (Kars-Akhalkalaki) y Azerbaijan Railways (Akhalkalaki-Bakú). Se repite el esquema de cooperación entre estos dos países túrquicos que se da en el sector del transporte de hidrocarburos.

³ Garibov, Azad, Hopes Reemerge for Trans-Caspian Gas Pipeline, but Critical Obstacles Persist, Eurasia Daily Monitor, Vol. 16, Nº 118, 4 de septiembre de 2019.

El ferrocarril une la capital azerbaiyana con el este de Turquía y, más allá de Bakú y a través del nuevo puerto construido en esa ciudad, se conecta con puertos kazajos (Kuryk y Aktau) y el turkmeno (Turkmenbashi) a través del Mar Caspio para integrarse a Asia Central y a China en lo que se conoce como OBOR o Nueva Ruta de la seda.

Se trata de un programa de generación de infraestructuras de transporte, tanto terrestre como marítimo, un conjunto de proyectos financiados por instituciones chinas, a los fines de aumentar la conectividad del continente euroasiático, reeditando la antigua Ruta de la Seda que conectaba China con Europa pasando por Asia central, Medio Oriente y el Cáucaso.

Un contenedor que salga de la costa china puede viajar en ferrocarril hasta Kazajstán, cruzar el paso de Khorgos, llegar al puerto de Aktau, cruzar el Mar Caspio en un ferry hasta Bakú, utilizar el nuevo ferrocarril hasta Kars y de allí a través de las redes ya existentes llegar a Europa. Todo ello en tiempo record y utilizando el medio más barato para transporte de mercaderías que es ferrocarril.

También el Mar Caspio sirve de eje al corredor de transporte Norte-Sur entre los puertos iraníes de Anzali, Nowshahr y Amirabad con los rusos de Astrajan, Olya y Maja-chkala lo que significa el vínculo entre el Golfo Pérsico y el Mar Báltico.

Tal como en el caso de los ductos de petróleo y gas, el Caspio resulta ser el eje de todos los proyectos y en el Cáucaso sur, Azerbaiyán es el país clave.

Implicancias geopolíticas

Estos proyectos, posicionan a Turquía como el paso obligado de las riquezas del Mar Caspio hacia Europa generando consecuencias geopolíticas muy importantes. Por un lado, contribuyen a cimentar fuertes relaciones entre los países a través de los cuales pasan estos oleoductos, gasoductos y vías férreas: Azerbaiyán, Georgia y Turquía.

Sin lo que suele denominarse como “voluntad política” no podrían haberse generado estos proyectos, posteriormente los mismos han dado lugar a vinculaciones económicas beneficiosas para todas las partes, y todo ello genera entendimientos geopolíticos que determinan las relaciones internacionales regionales.

Por otra parte, y como lógica consecuencia de ello, aumentan las vinculaciones entre estos tres países y los países europeos que ven favorecidos sus intereses de disminuir su dependencia energética de las importaciones de gas y petróleo provenientes

de Rusia. Una sola empresa rusa, Gazprom, suministra el 40% del gas que consumen los países europeos, siendo Alemania el más dependiente⁴.

En este sentido, debemos señalar que Rusia lejos de tomar una posición de oposición plena y abierta a estos proyectos ha intentado avanzar con proyectos propios que fortalezcan su posición en el mismo corredor sur. La beneficiada ha sido Turquía que aprovecha inteligentemente su situación geopolítica.

En el mes de enero de 2020 se ha inaugurado el gasoducto TurkStream⁵ que une los yacimientos rusos con Turquía a través del Mar Negro, más de 900 km debajo del mar. Posteriormente ingresa a Europa y recorre Bulgaria, Serbia y Hungría hasta Austria. De esa manera Turquía se convierte en el paso obligado de los recursos rusos y de los recursos del Mar Caspio lo que aumenta significativamente su posición nodal en temas energéticos y aumenta su margen de negociación con Europa en otros temas como es el caso de los refugiados o su posición en el conflicto sirio.

En el caso de Rusia, la real motivación para llevar adelante el proyecto es evitar el territorio de Ucrania y de esa manera aislar al país con el que desde 2014 mantiene un conflicto por la anexión de Ucrania y los intentos secesionistas de Donetsk y Luhansk.

Un caso importante a considerar es el de Armenia. Si vemos un mapa veremos que este país no ha sido incluido en ninguno de los proyectos mencionados. La razón de ello es el conflicto que mantiene con Azerbaiyán derivado de la ocupación de la zona de Nagorno-Karabaj y otros distritos azerbaiyanos luego de la guerra que tuvo lugar entre 1988 y 1994 y que hasta el día de hoy continúa de manera crónica sin que haya sido posible encontrar una solución política.

La cercanía entre Azerbaiyán y Turquía, explicitada en el slogan “dos países, un pueblo” así como los intereses de Georgia, que sin tener recursos de hidrocarburos, teniendo buenas relaciones con Bakú y Ankara, y con necesidades energéticas, han hecho que los tres países lleven adelante esos proyectos sin que Armenia participe de ninguno de ellos.

Una futura y eventual solución de los conflictos entre Armenia y Azerbaiyán y Armenia y Turquía seguramente haría que Ereván se incorpore de alguna manera a estos esquemas que ya están implementados.

Todo desarrollo en el Mar Caspio y el Cáucaso también tiene un impacto en la seguridad de Rusia puesto que el Mar de Azov y el Mar Caspio están unidos por el Canal

⁴ Bauomy, Jasmin, “TurkStream: Europe needs gas and Russia has it - the story behind that new pipeline”, EuroNews, 8 de enero de 2020, disponible en <https://www.euronews.com/2020/01/08/turkstream-europe-needs-gas-and-russia-has-it-the-story-behind-that-new-pipeline>

⁵ Información del proyecto puede verse en la web oficial del mismo <http://turkstream.info/>

Volga-Don, lo que significa que hay una conexión marítima entre el Mar Mediterráneo-Mar Negro-Mar de Azov y Mar Caspio.

Implicancias para Argentina

Para Argentina, el Cáucaso representa una forma de ingresar a los mercados de esa región y a los de los países de Asia Central, aprovechando las infraestructuras que se están generando en el denominado mega proyecto “Nueva Ruta de la seda”, también conocido como OBOR por sus siglas en inglés de One Belt One Road (OBOR).

El presidente argentino, Mauricio Macri, participó en mayo de 2017 del "Belt and Road Forum for International Cooperation"⁶ que se organizó en Pekín. A primera vista parece difícil de justificar que un presidente sudamericano asista a un evento que tiene por objetivo central discutir proyectos de infraestructura y comunicación en el continente eurasiático, pero no es así. Sin embargo, la importancia de OBOR trasciende el continente euroasiático para alcanzar incluso el continente americano a partir de un interés común: los países de nuestra región desean mejorar la conectividad con uno de los polos económicos globales, a la vez que China se ha convertido en el gran socio comercial de los países latinoamericanos.

El desarrollo y el mejoramiento de la infraestructura física no es una idea nueva en nuestra región, la hoy bastante devaluada UNASUR (Unión de Naciones Suramericanas), había establecido el denominado COSIPLAN (Consejo Sudamericano de Infraestructura y Planeamiento) basado en la IIRSA (Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana). Durante la 7ª Reunión ministerial del COSIPLAN del entonces Ministro de Relaciones Exteriores de Argentina, Jorge Faurie, enfatizó la importancia de Asia al afirmar: “América Latina, Mercosur y la Alianza del Pacífico miran a Asia, especialmente hacia China, y para ello tenemos que desarrollar una adecuada interconectividad física y una necesaria conectividad energética”⁷.

Es por eso que los países latinoamericanos ven con mucho interés los desarrollos de la iniciativa OBOR. Una moderna infraestructura en Eurasia permitirá que los productos de nuestra región lleguen a zonas donde hoy no pueden hacerlo o pueden hacerlo sólo a través del Océano Pacífico. Contar con nuevas opciones y nuevos socios potenciales es siempre bienvenido para cualquier país.

⁶ Web oficial del foro <http://www.beltandroadforum.org/english/>

⁷ “Eleven new bi-national initiatives and projects presented at the 7th ministerial meeting of COSIPLAN”, available at <https://www.unasursg.org/en/node/1228>

Conclusiones

Los países del Cáucaso sur representan el puente natural entre Europa y China, entre el Golfo Pérsico y el Ártico, una verdadera encrucijada geopolítica que los convierten en un punto muy importante de la política internacional.

A medida que los recursos energéticos genuinamente europeos (Noruega y Mar del Norte) vayan agotándose y si las tensiones con Rusia se mantienen y África del Norte no alcanza niveles de estabilidad plenos, serán los recursos del Caspio los que acaparán mayor interés.

El mar Caspio y su centralidad al vincular ámbitos como el Mediterráneo, Medio Oriente, Cáucaso y Asia Central debería llamar la atención de los decisores argentinos acerca de la necesidad de conocer más la región y luego desarrollar una estrategia de vinculación para aprovechar las oportunidades existentes.

Argentina debe integrarse a estos proyectos a través de la profundización de sus relaciones con Turquía, los países del Cáucaso y los de Asia Central.

Las oportunidades no se pierden, sino que otros las aprovechan.

Bibliografía

- Bauomy, Jasmin, "TurkStream: Europe needs gas and Russia has it - the story behind that new pipeline", EuroNews, 8 de enero de 2020, disponible en <https://www.euronews.com/2020/01/08/turkstream-europe-needs-gas-and-russia-has-it-the-story-behind-that-new-pipeline>
- Cooley, Alexander, *The Emerging Political Economy of OBOR*, Center for Strategic and International Studies, Washington D.C., Octubre de 2016. Disponible en https://csis-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/publication/161021_Cooley_OBOR_Web.pdf
- Ehteshami, Anoushiravan y Horesh, Niv (eds.), *China's Presence in the Middle East: The Implications of the One Belt, One Road Initiative*, Routledge, Nueva York, 2018.
- Garibov, Azad, *Hopes Reemerge for Trans-Caspian Gas Pipeline, but Critical Obstacles Persist*, Eurasia Daily Monitor, Vol. 16, Nº 118, 4 de septiembre de 2019.
- Kim, Younkyoo y Eom, Gu-Ho, "The Geopolitics of Caspian Oil: Rivalries of the US, Russia, and Turkey in the South Caucasus", en *Global Economic Review: Perspectives on East, Asian Economies and Industries*, 2008, Vo. 37, Num. 1, pp. 85-106.
- Peimani, Hooman, *Conflict and Security in Central Asia and the Caucasus*, ABC-CLIO, Santa Barbara, 2009.

UNASUR, “Eleven new bi-national initiatives and projects presented at the 7th ministerial meeting of COSIPLAN”, available at <https://www.unasursg.org/en/node/1228>