

La problemàtica de l'accés al mar obert de les noves repúbliques de l'Àsia central

Antonio Lista

Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori
Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona
Universitat Politècnica de Catalunya. Barcelona. Spain

Data de recepció: juny de 1996

Data d'acceptació: desembre de 1996

Resum

La transició política a l'antiga URSS ha suposat un canvi radical en la situació de la mar Càspia. L'antic «llac soviètic» s'ha convertit en una autèntica finestra oberta per a comerç marítim de les noves repúbliques de l'Àsia central, les quals, a través del canal Volga-Don, la mar Negra i el sistema navegable Danubi-Elba, se situen a pocs dies de navegació del cor econòmic europeu. L'article analitza la manera com els nous Estats es preparen per aprofitar aquesta gran oportunitat, i també els problemes, tant o més grans, que s'hi presenten.

Paraules clau: Àsia central, mar Càspia, transició econòmica, vies navegables.

Resumen: *La problemática del acceso al mar abierto de las nuevas repúblicas del Asia Central*

La transición política en la antigua URSS ha implicado cambios radicales en la situación del mar Caspio. El que fuera un «lago soviético» se ha convertido en una auténtica ventana abierta para el comercio marítimo de las nuevas repúblicas del Asia central, que a través del canal Volga-Don, el mar Negro y el sistema navegable Danubio-Elba, se sitúan a pocos días de navegación del corazón económico europeo. El artículo analiza la forma en la que los nuevos Estados se preparan para aprovechar esta gran oportunidad, y también los problemas, igualmente grandes, que deberán afrontar.

Palabras clave: Asia central, mar Caspio, transición económica, vías navegables

Résumé: *La problématique sur l'accès à la mer des nouvelles républiques de l'Asie centrale*

La transition politique de l'ancienne Union Soviétique a entraîné un bouleversement radical dans la situation de la Mer Caspienne. L'ancien «lac soviétique» est devenu une véritable fenêtre ouverte vers le commerce maritime des nouvelles républiques de l'Asie centrale. Grâce au canal Volgue-Don, à la Mer Noire et au système Danube-Elbe, ces républiques ne se trouvent qu'à quelques jours de navigation du coeur économique européen. L'article analyse la façon dont ces États se préparent pour profiter de cette grande occasion et les problèmes, aussi difficiles et même d'avantage, auxquels ils doivent faire face.

Mots clé: Asie centrale, mer Caspienne, transition économique, voies navigables.

Abstract: *Problems of open-sea access facing the new Central Asian Republics*

The political transition facing the former USSR has radically changed the role of the Caspian Sea. The former «Soviet Lake» has virtually become an open window for the maritime commerce of the new Central Asian Republics which, by using the Volga-Don Canal, the Black Sea and navigable sectors of the Danube-Elba, are only a few days sailing away from the economic heart of Europe. This article analyses the way in which these new states are preparing to take advantage of this important opportunity, but also the problems —as sizeable or even greater— which are arising.

Key words: Central Asia, Caspian Sea, economic transition, waterways.

Sumari

0. Introducció

A partir de la desintegració de l'URSS, el 1991, ràpidament arribà la independència per a les sis repúbliques musulmanes de l'Àsia central, de les quals tres, Azerbaidjan (pròpiament en el Caucas), Turkmenistan i Kazakhstan, comparteixen les costes del mar Caspi, amb l'Iran i l'oblast (regió) d'Astrakhan i les Repúbliques Autònomes de Kalmúkia i Daguestan, dins la pròpia Federació Russa. Les altres tres, Kirguizistan, Uzbekistan i la convulsada Tadjikistan, són estrictament continentals.

Immediatament, els canvis geopolítics, han tingut repercussió en l'estructura econòmica i, com a conseqüència, han modificat el tràfic de mercaderies.

L'extens territori de l'Àsia central fou, durant més d'un segle, una important font de matèries primeres per a Rússia (Blanc, 1978; Carrière, 1984), mentre que ara els diferents governs centren els seus esforços en l'establiment de lligams comercials amb els països occidentals, tot mirant d'apropar les seves economies al sistema de mercat (FMI, 1993). La continentalitat, és a dir, la manca d'accés directe al mar, és un problema clàssic en geopolítica, però en aquest cas es dona la particularitat de l'existència de tràfic interior, tot i que pròpiament marítim, al mar Caspi, connectat amb la mar Negra per un canal, i aquest factor pot tenir un paper decisiu, i afavorir a les repúbliques riberenques. Aquest article, basat en informacions aparegudes els darrers anys en publicacions de l'àmbit marítim i econòmic, analitza aquests fenòmens, que poden assolir gran importància pel desenvolupament polític i econòmic de la regió.

1. L'estructura del tràfic de mercaderies en l'àrea del Caspi durant l'època soviètica

Fins l'any 1991, el mar Caspi fou un autèntic «llac soviètic», amb una única companyia local que navegava per les seves aigües, la Caspian Shipping Company (CSC) amb base a Bakú, de sempre, el port més important (Kovalenko, 1993).

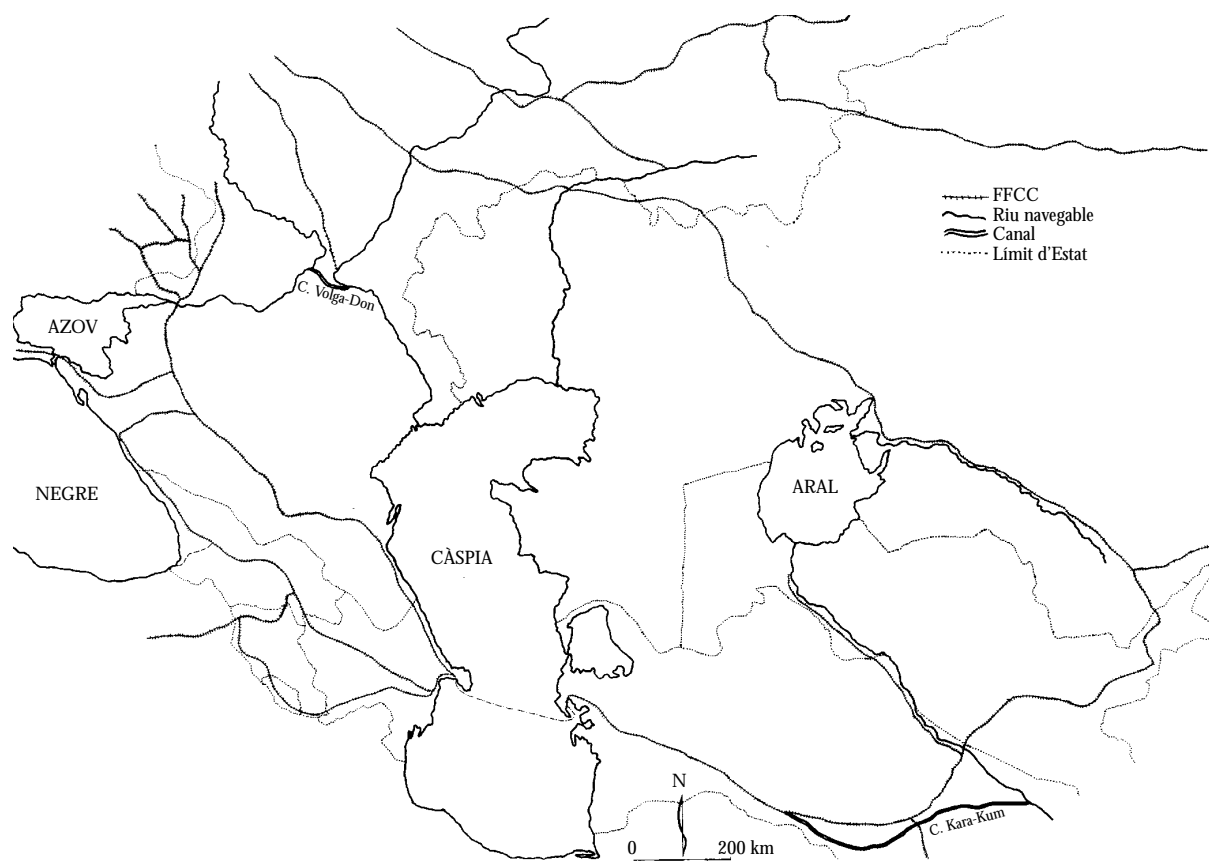
En l'època soviètica, el tràfic de mercaderies a l'Àsia central es caracteritzava per un ingent flux de matèries primeres en sentit SE-NW, amb les quals es bastien les grans àrees industrials europees de la Unió, en tant que un corrent força menys important de productes manufacturats circulava en sentit oposat, tot definint una estructura econòmica de tipus quasicolonial, dins la qual, la llista de matèries primeres importades, del cotó al petroli i a diferents metalls estratègics, es faria interminable (Symons, 1990).

El mapa annex corrobora aquesta idea, tot mostrant una evident estructura radial que des del *core* industrial s'estén cap a orient, fent-se progressivament menys densa. Dins d'aquesta estructura radial, la mar Càspia, per la seva orientació N-S, tan sols representa un obstacle relatiu, que únicament afecta de forma apreciable el tràfic procedent del Turkmenistan i el sud de l'Uzbekistan, ja que la resta s'orienta, mitjançant els grans ferrocarrils, cap a Orenburg i d'altres ciutats russes del sud de Sibèria (Taffe, 1960). La lògica d'aquest sistema de transports, basat en el ferrocarril, és la d'evitar els trencaments de càrrega, de forma que un cop carregades les mercaderies als vagons no es requereixen més manipulacions fins la descàrrega. El principal producte, el petroli, circulava per una xarxa d'oleoductes sensiblement paral·lels als ferrocarrils (Dorian 1995).

Les infraestructures del transport marítim al mar Caspi es desenvoluparen, per tant, tot seguint aquesta lògica, centrades en el gran port de la costa «europea», Bakú, que centralitzava tots els tràfics procedents de l'est i els generats a la pròpia Azerbaidjan, a més del petroli produït a les plataformes *off-shore* del Caspi, entre les quals es troben algunes de les explotacions mundials més grans d'aquesta classe. D'aquest port partien cap al *core* industrial europeu els ferrocarrils i els oleoductes. Seguint amb aquesta lògica, la flota de la Caspian Shipping Company, l'única naviliera existent, la componien bàsicament petrolers i ferris ferroviaris que cobrien la línia Bakú-Krasnovodsk, inaugurada el 1962 (Berenyi, 1994).

La CSC, fundada el segle passat, s'havia convertit en una macroempresa que gestionava a tots els ports i les drassanes del Caspi. El port de Krasnovodsk (rebatejat recentment Turkmenbashi), centralitzava el tràfic ferroviari de bona part del sud de l'Àsia central, com a terminal de ferrocarril, un cop abandonat el faraònic projecte del canal de Kara Kum, que pretenia unir el mar amb el riu Amu Daria (Symons, 1990).

Des de Bakú, el tràfic ferroviari, i també el petroler, es dirigia cap al sud de Rússia, via Txetxènia, a través del ferrocarril transcaucàsic, i, en menor mesura, cap als ports georgians de Poti i Batumi.



2. La situació actual

Des del 1991, l'FMI no regateja esforços ni dissimula el seu interès per aconseguir que les noves repúbliques, i en especial les més riques, Kazakhstan i Turkmenistan, surtin de l'anomenada «àrea del ruble», amb aquesta finalitat reforça les seves pròpies monedes i redueix dràsticament els seus lligams econòmics amb Rússia (FMI, 1993).

De fet, en els pocs anys transcorreguts des de la desaparició de la Unió Soviètica, tant els tipus de càrrega com els seus orígens i les seves destinacions han sofert canvis tan radicals que resulten irreconeixibles (AA.DD., 1994). Actualment, la frontera de la Federació Russa és una «autèntica frontera», i els interessos comercials de les noves repúbliques s'orienten cap a d'altres mercats més actius, i sobretot, més solvents, localitzats a l'Europa occidental (WB, 1994). Els antics tràfics, i molt especialment el dels ferris ferroviaris, han patit descensos dràstics que els han portat al col·lapse, però, en canvi, l'aparició de nous Estats ha comportat l'obertura de noves expectatives comercials que han atret multitud de socis disposats a formar *joint-ventures* amb empreses locals. En aquest context s'inscriu la creació de tota una sèrie de noves navilieres nacionals disposades a «internacionalitzar» definitivament aquestes aigües (Kovalenko, 1993).

Resulta evident que per aquests nous tràfics, les condicions són totalment diferents de les de l'etapa anterior, ja que el transport maritimofluvial representa ara una bona opció i que, per tant, els ports de la costa del Caspi passen a ser una porta de sortida força ben comunicada amb la resta del món. Aquesta connexió marítima passa necessàriament pel canal Volga-Don que uneix aquests dos rius, i situat per complet en territori de la Federació Russa, entre les ciutats de Volgograd i Rostov. Amb un centenar de quilòmetres de longitud i tancat algunes setmanes a l'hivern, el calat d'aquest canal, 4,7 metres limita a unes 5.000 tones de desplaçament la mida dels vaixells que es dediquen al tràfic en mar obert des del Caspi (Berenyi, 1994) i, per tant, el més lògic fóra la proliferació de vaixells del tipus *river-short sea*, és a dir, vaixells de calat limitat i amb poca superestructura, aptes per a la navegació per canals i rius però també, a diferència de les tradicionals gavarres, preparats per suportar (fins a cert punt) les condicions de mal temps a la mar. Aquesta mena de vaixells són avui molt freqüents a les vies navegables d'Europa occidental.

Ara que el conflicte balcànic sembla arribar a la seva fi, es reobrirà (de fet, s'obrirà per primera vegada) la via navegable Danubi-Elba, i les costes centroasiàtiques se situaran a uns pocs dies de navegació del *core* industrial europeu (AA.DD., 1994), dins el qual nombroses factories tenen accés directe als canals. D'aquesta forma, en molts casos serà possible evitar per complet els trencaments de càrrega, qüestió especialment important en el cas de les càrregues a dojo de matèries primeres, que resulten excessivament costoses de transportar per altres mitjans.

D'altra banda, continuar amb la dependència del sistema ferroviari representaria haver de dependre del manteniment que realitzi el govern rus, molt

limitat en la seva capacitat inversora i que, a més, probablement no està gaire interessat a mantenir unes línies que ja no el beneficien directament.

Totes aquestes raons justifiquen sobradament l'interès de les noves repúbliques per disposar de les seves pròpies flotes, malgrat la (de moment) insalvable limitació de les 5.000 tones en la mida dels vaixells que limita, al seu torn, la rendibilitat del propi transport marítim, sovint basada en la gran capacitat dels vaixells.

A continuació farem una ullada a les condicions particulars de cada país.

3. Flotes i interessos marítims de les noves repúbliques de l'Àsia central

Azerbaidjan, un esforç pioner ofegat per la guerra

Azerbaidjan era, en principi, el territori que arrencava en millor posició, arran de la seva llarga tradició i de la importància de la seva flota i instal·lacions annexes, però la problemàtica associada a la desaparició de l'URSS i el conflicte bèl·lic que enfrontà aquesta república amb Armènia han provocat un fort descens en els tràfics del port de Bakú. Als seus 17 molls, que totalitzen 1,4 quilòmetres de front marítim, es bellugaren el 1992 10,6 MT (de les quals 7,3 correspongueren a productes petrolers), aproximadament la meitat de les 19 MT (13 MT productes petrolers) que es bellugaren el 1988 (Berenyi, 1994; Sagers, 1992).

La problemàtica actual d'aquest gran port no difereix substancialment de la majoria de ports estatilitzats del món, si bé registra l'agreuiment de la seva exagerada burocràcia que obliga a centralitzar tots els pagaments a un únic banc i a resoldre 27 expedients i tota una sèrie de visats per poder despatxar les mercaderies (1994). Malgrat tot, i segons el seu actual president (Sr. Ibragimov), no hi ha en marxa cap procés de privatització, cosa que sí que ha succeït a molts d'altres ports exsoviètics (Kovalenko, 1993).

Cal tenir present que la privatització dels ports és, actualment, una de les principals prioritats de les inversions d'organismes com ara el Banc Mundial, ja que es considera que l'eficàcia d'aquests és un factor de primer ordre per tal d'aconseguir l'abaratiment dels costos en el transport i, per tant, el foment del comerç.

La Caspian Shipping Company, encara de propietat estatal, ha passat de tenir 85 vaixells l'any 1980, a 69 l'any 1994, dels quals, com en el passat, la major part són petrolers.

Kazakhstan, un gegant tancat a la recerca d'una sortida a l'exterior

L'estructura del transport en aquest país és la millor demostració de quins foren els interessos en l'etapa anterior, ja que malgrat els seus immensos recursos, la república disposava d'un únic port, Aktau, dotat només amb sis grues i un reduït front portuari. La lògica es va imposar ja el 1993, any en què aquest petit port, malgrat les seves evidents limitacions, va superar àmpliament en moviments els de Bakú i Krasnovodsk (Kovalenko, 1993).

Aktau, com els altres petits ports kazakhs, Bautino i Ieraliievo, estan gestionats per la nova empresa naviliera estatal, la International Marine Traffic Company. Han estat posats en marxa diversos projectes per tal de donar a Aktau una mida adequada, com és la creació de vuit nous molls, una terminal de contenidors apta per a 50.000 TEU/any¹, la instal·lació de descarregadors pneumàtics de gra i la renovació de les grues, despeses per a les quals hom compta amb un fons de 300.000 ecus finançats per l'EBRD². La convocatòria del concurs d'adjudicació d'obres ha tingut una notable resposta, amb un total de 64 projectes presentats per empreses estrangeres. La magnitud de les obres que s'han de realitzar a Aktau condiona l'expansió de la flota nacional, especialment pel que fa a la construcció o la compra de noves unitats, cosa que afavoreix que es continuï, com fins ara, noliejant vaixells a l'empresa russa Volgotanker i a l'azerí CSC (Berenyi, 1993; UE, 1995).

Existeixen, a més, algunes petites navilieres fluvials que actuen bàsicament als rius Irtis i Ural, però sembla que encara trigaran temps a estar en condicions d'obrir-se a un autèntic tràfic internacional.

Turkmenistan, el desitjat Kuwait de l'Àsia central

L'anomenat «Kuwait de l'Àsia central», per les seves enormes reserves de petroli, ha creat també la seva pròpia naviliera, la Turkmen Shipping Company, amb base al port de Turkmenbashi (Krasnovodsk). Aquest port ha passat de les 11 MT de 1988 (4,1 prod. petr.) a 8,2 (3,3 prod. petr.). El 1990, però, probablement el tràfic actual s'aproxima, si és que no l'ha superat, a les xifres del 1988. La capacitat de la flota és limitada i, malgrat l'encàrrec fet a Eslovàquia d'algunes noves unitats, sembla ser que, com en el cas anterior, es continuarà amb la política de noliejat vaixells a les navilieres tradicionals, mentre es construeixen unes drassanes adequades a Turkmenbashi. Respecte a la gestió, funciona ja una companyia consignatària en *joint-venture* amb una empresa italiana (Berenyi, 1994; Sagers, 1992).

També ha agafat un nou impuls la navegació per les vies navegables interiors, bàsicament el riu Amu Daria, malgrat que avui no sigui viable, ni encara a llarg termini, la connexió amb el Caspi, i que l'inconclús canal de Kara Kum canal sembla únicament útil per al reg. En aquesta àrea funciona la Middle Asia River Shipping C^o, amb base al port fluvial de Chadzou, a les ribes de l'Amu Daria, que cobreix per ferrocarril el tram fins a la capital, Ashjabadj, i al port de Turkmenbashi.

Malgrat tot, encara no existeix Ministeri de Transports a Turkmenistan, de forma que aquestes empreses depenen directament de la Presidència (WB, 1994).

1. TEU, Unitats Equivalents de Transport, és a dir, el volum d'un contenidor estàndard de 20 peus.
2. European Bank for Reconstruction and Development.

Federació Russa, un espai ple d'interrogants

Al que tradicionalment ha estat el port més gran de Rússia en el Caspi, Astrakhan, li ha aparegut un inesperat competidor, Olia, 60 quilòmetres al nord i proper al canal Volga-Don. Astrakhan figura amb una capacitat nominal de 200.000 tones/any (si bé la capacitat real restaria reduïda a la meitat), té nombrosos projectes per créixer, que resultarien afectats pel creixement del port d'Olia, necessita la costosa construcció d'una nova línia de ferrocarril de 40 quilòmetres fins a Zenzili (AA.DD., 1994).

La resta de les costes de la Federació, a Kalmúkia i el Daguestan, tenen poques possibilitats d'acollir nous desenvolupaments portuaris a part del ja existent de Makhachkala, ja que dins l'actual estructura econòmica, s'imposa a aquestes regions, com en el passat, un tràfic en sentit N-S. La guerra que ha destruït bona part de les instal·lacions petrolieres i els oleoductes a la veïna Txetxènia ha introduït un factor d'inestabilitat molt greu a una zona poc desenvolupada que és un focus potencial de noves tensions (IIESL, 1995).

Iran, entre les noves oportunitats i la desconfiança internacional

Iran sembla desitjós d'aprofitar les oportunitats que el nou estatus del Caspi li pugui oferir, i per això ha creat una naviliera, la Caspian Sea Shipping C^o, i ha desenvolupat el port d'Euzeli, que connecta amb la seva xarxa ferroviària i que s'ofereix com a alternativa viable, especialment en el cas del comerç amb l'Extrem Orient. La capacitat actual del conjunt de ports iranians en el Caspi és de poc més d'1 MT/any (Kovalenko, 1994).

4. Les complexes alternatives per al comerç exterior

Per una curiosa ironia històrica, Rússia, que sempre ha pugnats per veure's lliure del control que sobre els estrets d'accés al mar obert exercien potències més o menys hostils, es veu, ara com abans, privada de la major part de les seves sortides al mar, però en canvi manté el control de l'única via de navegació de què disposen uns quants països. El desequilibri de forces que existeix entre la Federació Russa i les noves repúbliques és tan exagerat que, per aquestes, es fa imprescindible la recerca de vies alternatives per al seu comerç, ja que, d'altra forma, quedarien completament dependents de les disposicions del govern rus, però les alternatives, certament, no són senzilles³.

1. L'ús forçós del Canal Volga-Don fa les noves repúbliques molt dependents, no ja només de la bona voluntat política de Rússia, sino també de la pròpia capacitat econòmica d'aquesta per mantenir en bones condicions o eventualment ampliar la capacitat de la via navegable.
3. L'obra de H. Carrere *L'empire éclaté* resulta molt interessant per comprendre la situació, tot i que va ser escrita abans del 1991.

- Aquesta solució evita el trencament de càrrega, però en qualsevol cas el tonatge resta molt limitat. En principi, sembla ser la més interessant de cara a les inversions estrangeres.
2. Una altra solució pot ser el manteniment de part de l'antic sistema, centralitzant les descàrregues al port de Bakú, i a partir d'aquí continuar per ferrocarril fins als ports georgians de Poti i Batumi, però la gran inestabilitat d'aquesta àrea, tant per les repercussions del conflicte entre Azerbaidjan i Armènia, com pels moviments secessionistes d'Abjasaia, on se situa el port de Sukhumi, fan que, ja a curt termini, aquesta solució resulti poc interessant.
 3. Una tercera via, ja plantejada per la Turkmenian Shipping Company, és la de centralitzar en el port d'Euzeli (Iran) les càrregues, i des d'aquest continuar per tren fins al port turc de Trebzon⁴, ja en la mar Negra. Iran també és el camí més curt, a través del Golf Pèrsic, per arribar a les pujants economies del sud-est asiàtic. Però resulta evident que, als ulls dels possibles socis occidentals, Iran no és precisament un *partenaire* desitjable. Aquesta oposició és oberta, com ho ha demostrat la negativa internacional al pas de nous oleoductes centreasiàtics per territori iranià (IIESL, 1995).
 4. Des de la independència, Turquia ha intentat atreure cap a la seva esfera d'influència les repúbliques turcòfones, i entre d'altres coses ha realitzat propostes per convertir el port de Trabzon en terminal de l'oleoducte azerí i eventualment de punt de partida a d'altres productes centreasiàtics.
 5. Cap a l'Índia i el Pakistan es troba l'obstacle de l'Afganistan, país molt conflictiu i que no disposa d'un sol quilòmetre de ferrocarril.

Per últim, cal citar la controvèrsia que existeix sobre la consideració legal del Caspi com a «mar» o bé com a «llac», qüestió que afecta bàsicament la propietat sobre els recursos naturals del seu subsòl.

Les conversacions entre els cinc països riberecs del Caspi (Federació Russa, Azerbaidjan, Kazhakstan, Turkmenistan i Iran) es trencaren el 1993, i continuen estacionàries a causa de la negativa d'Azerbaidjan a acceptar una limitació de l'extensió de les aigües jurisdiccionals a 25 quilòmetres, proposada per Rússia. El govern Àzeri està interessat a mantenir un màxim de jurisdicció sobre la plataforma continental, on es localitzen la major part dels seus pous petrolífers. De moment, Rússia es mostra molt reticent a la internacionalització de les que, fins fa ben poc temps, considerava com a «aigües interiors» (Berenyi, 1994).

És indubtable que les noves repúbliques estan prenent totes les mesures possibles per tal de trencar l'aïllament al qual es consideren tradicionalment relegades, dins el qual els condicionaments psicològics, però també geogràfics, tenen un important paper. Bona prova d'aquest esperit d'obertura a l'exterior

4. Terbzon fou, històricament, un port armeni, però les matances i les persecucions que aquest poble va patir per part del govern turc han situat molt lluny de la ciutat l'actual frontera armènia.

fóra, a més de l'esforç per augmentar les connexions marítimes, el desenvolupament de les infraestructures del transport aeri, amb la construcció d'aeroports internacionals, a més del projecte promogut per l'Uzbekistan, de la xarxa de fibra òptica Àsia central-Europa.

Bibliografia

- AA.DD. (1994). «Maritime ambition». *Seatrade Review*, 5-1994.
- BERENYI, I. (1994). «The Fall and Rise of the Caspian». *Seatrade Review*, 8-1994.
- CARRERE, H. (1990). *L'empire éclaté*. París: Flammarion.
- CARRIERE, P. (1984). *L'economie de l'URSS*. París: Masson. Col. Géographie.
- DORIAN, J.; ROSI, I.; INDRIYANTO, T. (1995). «Central Asia's Oil and gas pipeline network: Current and future flows». *Post Soviet Geography*, p. 412-424.
- FMI (1993). *Azerbaijan*. FMI. Washington.
- FMI (1993). *Kazakhstan*. FMI. Washington.
- FMI (1993). *Turkmenistan*. FMI. Washington.
- IIESL (1995). «Petróleo del Caspio. ¿No hay salida?» *El País*. Barcelona, 26-VII-95.
- KOVALENKO, O. (1993). «Window of Opportunity» *Seatrade Review*, 8-1993.
- SAGERS, J. (1992). «Distribution of cargo among the seaports of former URSS». *Post Soviet Geography*.
- SYMONS, L. (ed.). (1990). *The Soviet Union, a systematic geography*. Londres: Hodder 6 Stoughton.
- TAAFFEE, R. (1960). *Rail transportation and the economic development of soviet Central Asia*. Chicago: The University of Chicago.
- UE (1995). *Programa TACIS*. Brusel·les: UE.
- WORLD BANK (1994). *Trends in developing economies. Kazakhstan*. Washington, 1995.
- WORLD BANK (1994). *Trends in developing economies. Turkmenistan*. Washington, 1995.