



THE CASPIAN REGION IN THE SYSTEM OF NEW REALITIES GEOPOLITICAL INTERESTS

Sayfulla Zh. Sapanov

Doctor of Historical Sciences, Director of the Research Institute "History, Archeology and Ethnology of the Caspian Region named after H.B. Tabyldiev"

Atyrau University named after Khalel Dosmukhamedov

Atyrau, Republic of Kazakhstan

E-mail: cefosh1@gmail.com

Bolat S. Nygmetov

Candidate of Historical Sciences, Associate Professor

Atyrau University of Oil and Gas named after Safi Utebayev

Atyrau, Republic of Kazakhstan

E-mail: nigmat.bs@mail.ru

Azamat Kh. Imandosov

M.A, History teacher of school-gymnasium No. 30 for gifted children with teaching in three languages

Atyrau, Republic of Kazakhstan

E-mail: imandosov79@mail.ru

Aisad D. Abdulov

M.A, researcher at the Research Institute "History, Archeology and Ethnology of the Caspian Region named after H.B. Tabyldiev"

Atyrau University named after Khalel Dosmukhamedov

Atyrau, Republic of Kazakhstan

E-mail: aisad12@mail.ru

ABSTRACT

The deep geopolitical changes that have taken place in recent years lead to the understanding that there is no longer only European or only Asian security. Instability in one state or another poses a threat to the security of the entire Eurasia. The strategy of Kazakhstan is based on the geographical location of the country. The Republic is located in the center of Eurasia - the longest border with Russia (7.5 thousand km), a large section of the border with China (1700 km), in the south Kazakhstan is close to the seething Islamic world, and this is Afghanistan, Iran, Iraq, borders with Uzbekistan and Kyrgyzstan. An important problem is the stability around the Caspian in the west with its huge energy resources and the intertwining of interests of the great powers, the alarming situation persists in the Ukrainian-Russian conflict.



Today, the struggle for Caspian oil and geopolitical influence in this region between Western countries led by the United States, on the one hand, and Russia, on the other, is intensifying. The outcome of this struggle will determine the prospects for the emerging multipolar world, where US claims to hegemony are opposed by Russia, China and Iran. Today, the epicenter of the struggle that has begun is in Ukraine.

Relations between the coastal states in the Caspian region should contribute both to ensuring their political and economic interests, and to the preservation of the sea, and the rational use of its resources.

KEYWORDS

Caspian Sea, geopolitics, economic interests, assessment, regional security.



КАСПИЙСКИЙ РЕГИОН В СИСТЕМЕ НОВЫХ РЕАЛИЙ ГЕОПОЛИТИЧЕСКИХ ИНТЕРЕСОВ

Сапанов Сайфулла Жумабаевич

доктор исторических наук, директор НИИ «Истории, археологии и этнологии
Каспийского региона им. Х.Б.Табылдиева»

Атырауский университет им. Х. Досмухамедова

Атырау, Республика Казахстан

E-mail: cefosh1@gmail.com

Ныгметов Болат Сырымович

кандидат исторических наук, доцент

Атырауский университет нефти и газа им. С.Утебаева

Атырау, Республика Казахстан

E-mail: nigmat.bs@mail.ru

Имандосов Азамат Хайдарович

магистр гуманитарных наук

Учитель истории школы-гимназии №30 для одаренных детей с обучением на трех
языках

Атырау, Республика Казахстан

E-mail: imandosov79@mail.ru

Абдулов Айсад Дулатович

магистр гуманитарных наук, научный сотрудник НИИ «Истории, археологии и
этнологии Каспийского региона им. Х.Б.Табылдиева»

Атырауский университет им. Х. Досмухамедова

Атырау, Республика Казахстан

E-mail: aisad12@mail.ru

АННОТАЦИЯ

Глубокие геополитические изменения, произошедшие в последние годы, приводят к пониманию того, что уже не существует только европейская или только азиатская безопасность. Нестабильность в том или ином государстве представляет угрозу безопасности всей Евразии. Стратегия Казахстана базируется на географическом положении страны. Республика находится в центре Евразии-самая протяженная граница с Россией (7,5 тыс. км), большой участок границы с Китаем (1700 км), на юге Казахстан близок к бурлящему исламскому миру, а это Афганистан, Иран, Ирак, граничит с Узбекистаном и Кыргызстаном. Немаловажной



проблемой является стабильность вокруг Каспия на западе с его огромными энергоресурсами и переплетением интересов великих держав, тревожная обстановка сохраняется в зоне украинско-российского конфликта.

Сегодня борьба за каспийскую нефть и геополитическое влияние в этом регионе между западными странами во главе с США, с одной стороны, и Россией-с другой, обостряется. От исхода этой борьбы зависят перспективы складывающегося многополярного мира, где претензиям США на гегемонию противостоят Россия, Китай и Иран. На сегодняшний день эпицентр начавшейся борьбы находится на Украине.

Взаимоотношения прибрежных государств в Прикаспийском регионе должны способствовать как обеспечению их политических и экономических интересов, так и сохранению моря, и рациональному использованию его ресурсов.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Каспийское море, геополитика, экономические интересы, оценка, региональная безопасность.



СОВРЕМЕННЫЙ КАЗАХСТАН: БОРЬБА ЗА КАСПИЙСКУЮ НЕФТЬ И ГЕОПОЛИТИЧЕСКОЕ ВЛИЯНИЕ

Со времен первой мировой войны нефть стала важнейшим источником энергии, без которого немислимо развитие экономики. Без нефти и нефтепродуктов невозможно и ведение войны. Далеко не случайно во время первой мировой войны Клемансо говорил, что «одна капля нефти стоит одной капли крови наших солдат», а Гитлер во время второй мировой войны, напав на СССР, стремился во что бы то ни стало овладеть бакинской нефтью. В послевоенный период стало еще более очевидно, что нефть является мощным оружием влияния в международных отношениях. Наступила эпоха «нефтяной дипломатии».

В 60-е годы на смену рынка покупателей нефти пришел рынок продавцов нефти, свидетельством чему стало появление Организации стран-экспортеров нефти (ОПЕК), основной задачей которой является поддержание цен в период их падения на рынке и согласования противоречивых интересов его членов.

Колебания цен на нефть – один из важнейших факторов экономической нестабильности в мировой экономике и одним из основных источников инфляции. Например, экономика стран-потребителей нефти, а это в основном развитые страны мира, испытала серьезные потрясения, когда страны-экспортеры нефти резко повысили цены на нефть в 1973 и 1978 годах.

В XX веке и особенно во второй его половине развернулось острое соперничество между лидирующими государствами мира за сферы влияния в нефтедобывающих регионах - Ближний Восток, зона Персидского залива, а теперь и Каспийское море.

Очевидно, имея в виду соперничество двух империй, Альфред Нобель, изобретатель динамита и владелец нефтяных месторождений на Каспии в начале века, охарактеризовал этот регион следующим образом: «Здесь плотно перемешаны нефть, кровь и политика».

По предварительным оценкам, сделанным на основе сейсмической разведки в казахстанском секторе шельфа Каспийского моря запасы нефти составляют свыше 10 миллиардов тонн, а природного газа - 2 триллиона куб. м. Для сравнения - запасы нефти на громадном Тенгизском месторождении составляют около 1 миллиарда тонн. Это значит, что на шельфе Каспия Казахстан имеет месторождения нефти, равнозначные 10 Тенгизам.

Разведанные запасы в азербайджанском секторе составляют 2,3 миллиарда тонн нефти, а прогнозные – еще более 3 миллиардов тонн нефти.

Прогнозные оценки туркменской части шельфа - 3 миллиарда тонн нефти и 4,5 миллиарда куб. м. природного газа.

Извлекаемые запасы углеводородного сырья возле иранского побережья оцениваются в 12-13 миллиардов, из них 75% нефти и 25% природного газа.

Не обделен запасами углеводного сырья и российский сектор Каспийского моря, хотя считается, что их несравнимо меньше, чем в азербайджанском и казахстанском секторах.



По запасам нефти Каспийское море уступает Персидскому заливу, но превышает Северное море в два раза. Значение Каспийского моря как нового резервуара нефти возрастет в начале XXI века в связи с ожидаемым к этому времени снижением объема добычи нефти на Аляске и Северном море.

Азербайджан, Казахстан и Туркменистан при нынешнем уровне добычи около 35-40 миллионов тонн нефти в год могут при условии успешной реализации планов нефтедобычи выйти в первом десятилетии будущего века на рубеж около 100 миллионов тонн в год. Намечается и кардинальный рост добычи природного газа. Это означает, что «совокупная добыча нефти и газа в прикаспийском регионе может составить в первом десятилетии следующего столетия 2,5 – 3% от их мирового производства в середине 90-х годов». Это достаточно ощутимая величина на мировом рынке углеводородного сырья.

ПОЗИЦИЯ КАЗАХСТАНА В ОТНОШЕНИИ ПРАВОВОГО СТАТУСА КАСПИЙСКОГО МОРЯ

Позиция Казахстана отражена в представленном проекте Конвенции о правовом статусе Каспийского моря от 19 июля 1994 г., основные положения которой заключаются в следующем:

- Каспий – это море, подпадающее под определение, изложенное в Конвенции ООН по морскому праву 1982 года;
- государственные границы на Каспийском море устанавливаются по ширине территориальных вод (12 миль);
- остальная часть моря должна быть поделена на сектора, которые будут являться исключительной экономической зоной каждого прибрежного государства;
- при разработке правового статуса Каспия требуется адаптация положений Конвенции ООН по морскому праву применительно к этому морю;
- каждое прибрежное государство должно иметь право самостоятельно решать все вопросы, связанные с разработкой природных ресурсов моря, находящихся в его секторе.

Касым-Жомарт Кемелович Токаев занимавший в то время пост министра иностранных дел Республики Казахстан на совещании со своими коллегами из прикаспийских государств в Ашхабаде подтвердил, что при разработке концептуального подхода к проблеме определения статуса Каспия Казахстан основывается как на договорах 1921 и 1940 годов, так и на сложившейся на Каспийском море практике освоения минеральных ресурсов, принципах международного права относительно пограничных водных пространств, а также на нормах Конвенции ООН по морскому праву 1992 года.

Казахстан согласен с тем, что рыболовство и эксплуатация других биоресурсов должны осуществляться, как и в прошлом, в соответствующих рыболовных зонах согласованной ширины, а также путем квотирования и лицензирования промыслов. Однако разведку и освоение минеральных ресурсов прикаспийские государства должны осуществлять, как и прежде, самостоятельно в своих зонах.



Пределы этих зон могут быть установлены путем делимитации дна и недр Каспия по срединной линии, как это принято в мировой практике и в соответствии с существующей международной методикой. Освоение месторождений, расположенных на стыке экономических зон двух и более каспийских государств, должны быть предметом соглашения о разделе продукции между соответствующими государствами.

ПОТЕНЦИАЛЬНЫЕ ЭКСПЕРТНЫЕ МАРШРУТЫ КАСПИЙСКОЙ НЕФТИ В НОВЫХ УСЛОВИЯХ

Каспийский Трубопроводный Консорциум (КТК)

Появление реальной перспективы выхода на мировой рынок казахстанской нефти просматривается в проекте Каспийского трубопроводного консорциума, который был создан в 1992 году. В него вошли международная нефтетранспортная компания с участием компаний России, Казахстана, а также иностранных добывающих компаний, созданная для строительства и эксплуатации Каспийского магистрального нефтепровода протяжённостью более 1,5 тыс. км (Рейтинг крупнейших компаний...).

В нефтепровод поступает нефть в основном с месторождений Западного Казахстана, а также сырьё российских производителей. Нефть транспортируется до морского терминала компании в посёлке Южная Озеровка (западнее Новороссийска), где загружается на танкеры для отправки на мировые рынки.

17 июля 1992 года состоялось подписание первого рамочного Соглашения о создании КТК между Республикой Казахстан и Султанатом Оман. Через месяц к участникам присоединилась Российская Федерация.

24 марта 1994 года вышло Постановление Правительства РФ «О строительстве экспортной трубопроводной системы КТК Тенгиз–Астрахань–Новороссийск».

6 декабря 1996 года было принято решение о реструктуризации Консорциума: 50% акций КТК передано крупнейшим международным нефтяным компаниям под обязательство полного финансирования строительства и ввода в эксплуатацию первой очереди нефтепроводной системы. В проект вошли 8 частных акционеров, представляющих интересы крупнейших мировых добывающих компаний семи различных государств: Chevron (США) – 15%, «Лук Арко» (Россия) – 12,5%, «Роснефть – Шелл» (Россия – Нидерланды) – 7,5%, Mobil (США) – 7,5%, Agip (Италия) – 2%, British Gas (Великобритания) – 2%, «Казахстан Пайплайн» (Казахстан – США) – 1,75%, Orics (США) – 1,75%. Доля акций, оставшаяся под государственным контролем, была распределена следующим образом: Россия – 24%, Казахстан – 19%, Оман – 7 % (Аяган, 2005).

12 мая 1999 года началось строительство нефтепроводной системы у посёлка Южная Озеревка.

13 октября 2001 года прошла пробная загрузка первого танкера на Морском терминале под Новороссийском. Объёмы нефти, сдаваемой в трубопровод КТК,



ежегодно увеличивались и уже к середине 2004 года КТК вышел на показатель полной пропускной способности первого этапа развития – 28,2 миллиона тонн.

С 2005 года КТК, используя антифрикционные присадки, постепенно увеличивал объёмы транспортировки, которые в 2010 году достигли значения в 35 миллионов тонн в год.

В декабре 2009 года был акционерами утверждён Проект расширения пропускной способности магистрального трубопровода КТК до 67 млн тонн нефти в год, включающего комплекс организационно-технических, финансовых и коммерческих вопросов.

Проект расширения КТК заключался в увеличении механической пропускной способности магистрального нефтепровода КТК до 67 млн тонн нефти в год. Реализация Проекта расширения вывела компанию на новый экономический уровень.

Осуществление проекта расширения КТК началось 1 июля 2011 года (Расширение КТК). Расширение проводилось в три этапа и предполагало строительство 10 дополнительных нефтеперекачивающих станций (двух - на территории Республики Казахстан, восьми- в Российской Федерации), шести резервуаров для хранения нефти под Новороссийском и третьего выносного причального устройства на Морском терминале КТК, а также замену 88 километров трубопровода на территории Казахстана.

В рамках Проекта расширения построено и запущено 6 новых нефтеперекачивающих станций (5-на территории РФ, 1-на территории Казахстана), 6 новых резервуаров для хранения нефти РВС-100000 и закончено строительство третьего выносного причального устройства.

21 июля 2020 года АО «КТК-Р» возглавило рейтинг грузовых терминалов России по итогам января-июня 2020 года. Грузооборот морских портов РФ по итогам января-июня 2020 года составил 410,4 млн тонн (-0,1 % год к году), согласно данным Ассоциации морских торговых портов РФ. АО «КТК-Р» (порт Новороссийск) заняло первое место среди стивидорных компаний России с оборотом 31,2 млн тонн (+2,3 % год к году). На втором месте находится ПАО «НМТП» (порт Новороссийск)- 29,79 млн тонн (-20,3 %), на третьем- ООО «Приморский торговый порт» (порт Приморск) — 29,51 млн тонн (-1,1 %).

7 августа 2021 года при погрузке судна Minerva Symphony (порт приписки Пирей, флаг Греции) через выносное причальное устройство с терминала КТК под Новороссийском произошел залповый выброс сырой нефти в акваторию Черного моря. По сведениям КТК, площадь загрязнения составила 200 м², а объем топлива, попавшего в море, оценили в 12 кубометров. 10 августа Институт космических исследований Российской академии наук сообщил, что на снимках со спутника зафиксировано нефтяное пятно в море рядом с Новороссийском площадью около 85 км², и разлив в 400 тыс. раз больше ранее заявленного. Следственным комитетом РФ было возбуждено уголовное дело по ч. 1 ст. 252 УК РФ (загрязнение морской среды) (Ответит ли КТК...).



22 марта 2022 года КТК заявил о повреждении оборудования выносных причальных устройств на Морском терминале (МТ) под Новороссийском в результате шторма (Российский суд приостановил...). На срок до двух месяцев была приостановлена транспортировка в том числе казахстанской нефти. Аналитик базирующейся в Вашингтоне исследовательской группы ClearView Energy Partners Кевин Бук отметили, что ни один из западных участников консорциума, в который входят крупные нефтяные компании Chevron и Exxon, владеющие, соответственно, 15 и 7 процентами его акций, не получил возможности провести свои собственные инспекции происшествия (Казахстан: нефтепровод через...). Сомнения относительно утверждений об ущербе, причинённом штормом, дали основания связывать принятые меры с вторжением России на Украину и последующими санкциями. Вскоре для верификации повреждений объекты КТК, включая и морской терминал, посетили представители властей Казахстана-министр энергетики Болат Акчулаков, а также акционеров консорциума-Данияр Берлибаев, приезжавший в Новороссийск дважды. По состоянию на 19 апреля министр финансов Казахстана Ерулан Жамаубаев, оценил сумму ущерба примерно в 218-327 миллионов долларов (Минфин: Ущерб от аварии...). По сообщению КТК, на 28 апреля все технические неполадки были устранены, годовой график отгрузки нефти сорта «Смесь КТК» не нарушен (На Морском терминале...). 6 мая Южное управление Ространснадзора провело выездную проверку КТК, по итогам которой выявило «документарные нарушения по плану ликвидации аварийных разливов нефти» и обратилось в Приморский районный суд Новороссийска о приостановлении деятельности КТК. 23 июня КТК подтвердил готовность оплатить подтвержденный апелляционным судом штраф в 5,3 миллиарда рублей за разлив нефти в Черном море летом 2021 года (КТК оплатит штраф...).

5 июля 2022 года суд удовлетворил требование Ространснадзора в части приостановления деятельности КТК на 30 суток (Суд Новороссийска постановил...). После этого 7 июля президент Казахстана Касым-Жомарт Токаев заявил о необходимости диверсификации маршрутов поставок нефти из Казахстана (Токаев заявил о необходимости...).

11 июля 2022 года суд апелляционной инстанции изменил постановление районного суда, назначив КТК наказание в виде административного штрафа в размере 200 000 рублей (Суд заменил приостановку...).

В августе 2022 года КТК остановил отгрузку с двух выносных причальных устройств из имеющихся трех после того как на ВПУ-1 и ВПУ-2 были обнаружены трещины в узлах крепления подводных рукавов к танкам плавучести (КТК временно вывел...).

12 ноября 2022 года в полном объеме завершены работы по замене танка плавучести на выносном причальном устройстве ВПУ-1 (КТК успешно заменил...). КТК может увеличить транспортировку нефти по своей системе выше ее текущей мощности уже в начале 2023 г (КТК в начале 2023 года...).

Азербайджан-Средиземное море



Азербайджан прорабатывает три варианта экспорта своей нефти на мировые рынки: Баку - Новороссийск; Баку - Супса; Баку - Джейхан. Шансы на реализацию нефтепровода к турецкому средиземноморскому порту Джейхан увеличатся, если будет обеспечена транспортировка казахстанской нефти из месторождения Тенгиз в Баку по суше вдоль побережья Каспийского моря или по его дну-наиболее кратчайшим путем.

Например, во время первого официального визита первого президента Азербайджана Г.Алиева в Алматы было подписано 17 совместных документов, в том числе меморандум о сотрудничестве и транспортировке нефти на международные рынки.

Тогда было заявлено, что позиции Алматы и Баку в споре о статусе Каспийского моря идентичны, а Н. Назарбаев сделал заявление, что Казахстан уже готов отправить с помощью нефтеналивных танкеров и далее через Азербайджан и «кавказский коридор» 10 миллионов тонн нефти. Тогда уже было принято решение приступить к поиску инвесторов проекта прокладки нефтепровода по дну Каспийского моря, от берегов Казахстана в сторону Баку (Время по Гринвичу).

12 июля 1997 года в Баку подписано соглашение о транспортировке азербайджанской «ранней» нефти по трубопроводу Баку-Грозный-Новороссийск. К сентябрю было восстановлено 150-километровый чеченский участок нефтепровода. Что касается Каспийского трубопроводного консорциума (КТК), то он пошел в обход территории Чечни.

Наиболее кратчайший маршрут для нефтепровода из Азербайджана к Средиземному морю-через Армению и восточную часть Турции. Однако до сих пор не урегулированный конфликт между Азербайджаном и Арменией из-за Нагорного Карабаха делает этот маршрут нереальным в обозримом будущем.

Серьезным препятствием для реализации маршрута Баку-Супса были внутренние конфликты в Грузии, и прежде всего наиболее острый из них грузино-абхазский.

Курдское движение в Турции было еще одним из серьезных источников угрозы безопасности нефтепроводу Баку - Джейхан в районах проживания курдов. Отряды Курдской рабочей партии, ведущие многолетнюю партизанскую войну с турецкими войсками, видели в будущем нефтепроводе объект своей диверсионной деятельности.

Так отвечая на вопрос газеты «Коммерсант-Daily» об отношении курдского руководства к этому проекту, представитель Фронта национального освобождения Курдистана в странах СНГ и Восточной Европы Махир Валат заявил в свое время, что для того, чтобы трубопровод прошел через территорию, контролируемую КРП, нужно полностью истребить КРП, а это при наличии у нее 30-тысячной армии сделать будет непросто (Коммерсант – Daily).

В настоящее время по БТД прокачивается нефть с азербайджанского блока месторождений Азери-Чираг-Гюнешли и конденсат с месторождения Шах-Дениз, а также нефть и конденсат из других источников. Протяженность нефтепровода БТД составляет 1,768 тыс. км, из них в Азербайджане - 443 км, Грузии - 249 км, Турции -



1,076 тыс. км. Пропускная способность трубопровода составляет 50 млн тонн нефти в год, или 1,2 млн баррелей в сутки.

В целом с момента ввода нефтепровода БТД в эксплуатацию 4 июня 2006 года и по состоянию на конец 2022 года из порта Джейхан было отгружено 5 тыс. 244 танкера, тем самым по БТД на мировые рынки за этот период доставлено свыше 531 млн тонн нефти (3,99 млрд баррелей).

Акционерами BTC Co. являются: BP (30,1%), ГНКАР (25%), MOL (8,9%), Equinor (8,71%), ТРАО (6,53%), ENI (5%), Itochu (3,4%), ExxonMobil (2,5%), INPEX (2,5%), TotalEnergies (5%) и ONGC Videsh (2,36%).

Сегодня в Казахстане разработана специальная дорожная карта по диверсификации экспорта нефти. Об этом сообщил Премьер-Министр РК Алихан Смаилов на брифинге после пленарного заседания Сената, корреспонденту МИА «Казинформ». Это направление через Актауский порт на порт Баку и оттуда по нефтепроводу в направлении Баку - Тбилиси - Джейхан», - сказал Алихан Смаилов, отвечая на вопросы журналистов. Глава Кабмина добавил, что также через порт Баку казахстанская нефть может быть транспортирована по нефтепроводам Баку-Супса и Баку-Батуми. Плюс есть направление по железной дороге из Атырау в сторону Батуми и в сторону Узбекистана. А также есть китайское направление. Сейчас ведется работа по расширению и по увеличению потенциала экспорта нефти по данным направлениям.

В частности, через Баку - Тбилиси - Джейхан у нас есть сейчас договоренность с 1 января следующего года 1,5 млн тонн нефти грузить в этом направлении. Прорабатывается дальнейшее увеличение отгрузки до 6-6,5 млн тонн, - отметил Алихан Смаилов. Он также сообщил, что компания «Тенгизшевройл» удвоила количество вагонов-цистерн и уже начала пилотные отгрузки по железной дороге в сторону Батуми и Узбекистана.

Казахстан-Иран-Персидский залив

Этот маршрут является наиболее коротким и экономичным для экспорта казахстанской нефти. К тому же этот путь проходит через регион, где нет вооруженных конфликтов, а потому он достаточно безопасен. К настоящему времени уже проработан вариант транспортировки нефти из порта Актау до иранского порта Энзели на Каспийском море с последующей доставкой на нефтеперерабатывающие заводы Тегерана, Тебриза, Арака и Исфахана. Иран эквивалентное количество нефти будет отгружать потребителям со своих терминалов в Персидском заливе. Соответствующий казахстанско-иранский контракт, предусматривающий доведение объема замещения от 2 млн. до 6 млн. тонн в год уже подписан.

30 декабря 1996 года в Иран отправился первый танкер с казахстанской нефтью. 31 мая 1997 года с нефтяных терминалов иранского порта Харк в Персидском заливе на танкер «ASTRO Beta» были залиты первые 67,5 тысячи тонн нефти, отгруженной Ираном на мировые рынки в пользу Казахстана в соответствии с обменным соглашением SWAP.



Другой вариант – строительство нефтепровода в Иран через территорию Туркменистана. Однако реализации этих вариантов, особенно второго, предполагающего крупномасштабные поставки казахстанской нефти, препятствуют Соединенные Штаты Америки. Правительство США не позволит американским компаниям, и прежде всего «Шеврону», в чьих руках находится Тенгизское месторождение, пойти на изменение маршрута нефтепровода с западного на южное направление.

Препятствием для транспортировки казахстанской нефти через Каспийское море танкерами или подводным трубопроводом в Баку и далее является то, что после развала СССР до сих пор не определен новый правовой статус Каспийского моря. К тому же может возникнуть серьезная угроза для хрупкой экосистемы Каспия в случае начала транспортировки нефти по морю.

Афганистан-Туркменистан-Пакистан

В настоящее время в Пакистане добывается 51 тыс. баррелей нефти в сутки и 1,840 млрд, кубических футов природного газа в сутки.

В конце 1990-х годов Пакистан столкнулся серьезным вызовом своей энергетической безопасности, нехваткой новых месторождений нефти и газа в стране. Самообеспеченность в нефти упала с 40% в 1997 году до 10% к 2000 году. Самообеспеченность по газу упала со 100% в 1997 году до 60% к 2006 году.

Расходы Пакистана по импорту нефти и нефтепродуктов удвоились за последние 4 года и составляют более 30% всего импорта. Спрос на нефтепродукты в 90-х годах выросло на 10% ежегодно. Расходы на импорт на нефть и нефтепродукты увеличились с \$800 млн. долларов в 1989/90 году до \$1.8 млрд, в 1993/94 и \$2,2 млрд, в 1995/96 году (Бюллетень новостей Посольства...).

Все более острую потребность в импорте нефти испытывает Индия. В 1996/97 финансовый год рост добычи нефти составляло 761 тыс. баррелей в сутки (38 млн. тонн в год) происходило снижение на 70 тыс. баррелей в сутки по сравнению с 1994/1995 годом. Добыча газа также существенно отставало от плановых заданий, так и от потребности в нем экономики. Так например, спрос на нефтепродукты в Индии в 2010 году возросло до 3 млн. баррелей в сутки по сравнению с 1,5 млн. в 1996/97 году (Алекперов, 1997).

Надежда Пакистана, Туркменистана и консорциума, образованного американской нефтяной компанией «Юнокал» и саудовской «Дельта-ойл» построить газопровод, а затем и нефтепровод, из Центральной Азии в Пакистан через территорию Афганистана, где их безопасность обещали обеспечить талибы, вряд ли осуществима. Последние не только не смогли принести мир народу Афганистана, но способствуют своими действиями углублению ее фрагментации и увеличению масштабов междоусобных вооруженных конфликтов. Мечты построить газо и нефтепроводы через Афганистан при талибах становится еще более призрачными.

Тем не менее, Пакистан поддерживает проект прокладки нефте и газопровода из Каспийского региона к Индийскому океану. Этот проект, в свое время был поддержан американской компанией «Юнокал» и предусматривает строительство



двух ниток трубопровода, по которым ежегодно можно будет перегонять к терминалам в Индийском океане 48 млн. тонн нефти и 4,8 млрд. куб. м. газа (Независимая газета). Азербайджан выразил свою готовность рассмотреть этот проект.

Казахстан-Китай-Дальний Восток

Этот вариант кажется и вовсе нереалистичным из-за больших географических расстояний: от границ Западного Казахстана, где сосредоточены разведанные и перспективные запасы нефти до китайской границы - около 3 тысяч километров и от Западного Китая до восточного побережья Китая длина трубопровода составит еще 3584 километра. Потенциальные запасы нефти Таримского месторождения в СУАР КНР оцениваются в 20 млрд, тонн (147 млрд, баррелей), а стоимость прокладки нефтепровода из этого труднодоступного высокогорного месторождения – в 10 млрд, долларов.

Но так ли уж он нереалистичен? Ведь протяженность нефтепровода «Тенгиз-Новороссийск» тоже составляет немалое расстояние, к тому же далее казахстанскую нефть надо транспортировать из Новороссийска танкерами в случае, если не будет проблем с проходом турецких проливов, или по нефтепроводу из Баку через Грузию и Турцию к порту Джейхан и далее опять танкерами. Как видно, путь тоже неблизкий и непростой. Тем более есть немало барьеров не только физических, но и экономических, геополитических и с точки зрения обеспечения безопасности нефтепроводов.

Преимущества маршрута нефтепровода в Китай и далее в другие страны Азиатско-Тихоокеанского региона в следующем:

1. Казахстану так или иначе надо строить нефтепроводы к своим восточным границам.

2. Китай - жаждающая нефти страна, способная платить твердой валютой за ее импорт. Как известно 1993 году Китай стал нетто-импортером сырой нефти и по прогнозам будет оставаться таковым и далее.

Еще во время встречи с председателем КНР Цзян Цзэмином в Пекине 21 февраля 1997 года президент Республики Казахстан Н. Назарбаев в числе других обсуждал и вопрос о строительстве нефте- и газопровода из Казахстана в Западный Китай. При этом выяснилось, что «китайская сторона полностью поддержала высказанное предложение, имея в виду, что одно из самых перспективных месторождений нефти находится как раз на северо-западе Китая, близко к нам, и отсюда будет проложен путь на восток, в центр Китая. Присоединение казахстанских нефте- и газопроводов к этой магистрали решит очень большую проблему, и не только для Казахстана» (Казахстанская правда).

При нынешних темпах экономического роста Китай будет все более остро нуждаться в нефти. Как отмечает эксперт по экономическим вопросам международной торговли нефтью Мамду Дж. Саламе, «если экономический рост Китая будет продолжаться с такой скоростью, страна станет одним из самых



крупных импортеров нефти в мире после Соединенных Штатов и Японии» (Саламе Мамду, 1996).

XXI веке необходимость транспортировки казахстанской нефти в восточном направлении может резко вырасти, поскольку ежегодное пятипроцентное увеличение спроса на нефть в Азиатско-Тихоокеанском регионе стало уже давно устойчивой тенденцией.

Так например, 4 июня 1997 года было подписано соглашение о покупке Китайской национальной нефтегазовой компанией 60-процентного пакета акций АО «Актюбинскнефть». Как известно в соответствии с соглашением китайская сторона вложила инвестиции в эксплуатацию и обустройство месторождений и осуществляет разработку и строительство нефтепровода в сторону Китая. Проект строительства нефтепровода Атасу-Алашанькоу является поистине уникальным как по своему масштабу и сложности, так и с точки зрения того бесценного опыта, который был приобретен при его реализации.

15 декабря 2005 года Президент Казахстана Н. А. Назарбаев осуществил запуск международного магистрального нефтепровода Атасу-Алашанькоу (Панорама).

Сегодня большой интерес к казахстанской нефти проявляет Япония. В частности, корпорация «Мицубиси» и другие фирмы уже участвуют или собираются участвовать в освоении нефтяных богатств не только побережья, но и казахстанского сектора шельфа Каспийского моря. Аналогичный интерес проявляет и Южная Корея.

Присутствие японских и южнокорейских компаний в нефтяном бизнесе Казахстана и явная заинтересованность Китая в импорте казахстанской нефти - важнейшие показатели реальности строительства нефтепровода Казахстан-Китай-Дальний Восток.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В последнее время мир претерпевает грандиозные изменения практически во всех сферах деятельности. Система международных отношений, которая была выстроена после окончания Второй Мировой войны и так называемой «холодной войны» окончательно развалилась. Правила международно-правовых норм перестают реально, что-либо регулировать. Это безусловно связано с изменившиеся в последнее время структуры международных отношений. Принцип заключался в том, что государства в условиях глобализации достигли такого уровня взаимозависимости, что любое даже небольшое препятствие сразу же влечет за собой резко негативные последствия. Уже с 2020 года весь мир столкнулся с пандемией невиданных масштабов, которое нанесло мировой экономике огромный ущерб. И только мир начал потихоньку приходить в себя как тут произошли известные события на постсоветском пространстве. Уже давно стали свидетелями нового уровня борьбы великих держав, с использованием рычагов как экономического, так и политического сдерживания. Эта тенденция, которая становится все чаще и чаще применяемой в международных отношениях, понятно, что это влечет за собой лишь новые обострения и противоречия.



Таким образом, трансформация глобальных геополитических процессов сказывается и на наш Прикаспийский регион. Как известно, Каспийский регион всегда играл и играет важную стратегическую роль. Этот регион представляет собой арену столкновения интересов крупных игроков таких как Россия, США, ЕС, Китай, но и также с некоторыми влиятельными азиатскими странами как Япония и Южная Корея, а также из исламского мира- Ираном и Пакистаном. Не стоит забывать, что Каспийский регион чрезвычайно богат углеводородным сырьем. По мнению экспертов, на сегодняшний день «доказанные и частично разведанные потенциальные запасы нефти Каспия составляют 48 млрд. баррелей, а природного газа-8,2 трлн кубометров». Поэтому Каспий становится таким центром притяжения интересов многих стран, тем более с учетом перманентных проблем, связанных с острой нехваткой природных и энергоресурсов. Значимость Каспийского региона обусловлена еще и тем фактом, не только наличием большого объема нефти и газа, но и ожидаемого дефицита этих ресурсов в среднесрочной перспективе.

Также не стоит забывать и о уникальных биоресурсах Каспийского региона. Особенно рыбные ресурсы, которые оцениваются в 2,9 млн. тонн и «90% мировых запасов осетровых рыб, дающих не менее важный для потребления и экспорта товар-икру».

Также следует иметь ввиду, что Каспийский регион занимает выгодное географическое положение. На наш взгляд, не будет преувеличением назвать бассейн Каспийского моря и государства Центральной Азии регионом, в которой будет решаться судьба мира, они «объективно будут привлекать внимание ведущих игроков». Некоторые эксперты определяют Каспийский регион как «стратегический энергетический эллипс», поскольку он связывает два важнейших углеводородных резервуаров- Каспийское море и Персидский залив. Эта регион, в котором сосредоточено 70% мировых запасов нефти и свыше 40 % природного газа естественно вызывает огромный интерес.

При изучении и понимание геополитических процессов следует осознавать, что каждому государству присущи свои интересы. Надо понимать, что происходящие в данный момент противоречия и обострения между ведущими игроками в том числе и в нашем регионе, заставляет страны Центральной Азии и Казахстана искать выход из сложившиеся непростой геополитической ситуации. В ходе многочисленных встреч как на двухсторонних, так и на многосторонних уровнях главы государств Центральной Азии ищут возможности для диверсификации своей экономики. В данном случае для экономик Центральной Азии появились в принципе новые возможности для поставок стратегически значимых энергоресурсов и продовольствия на мировые рынки.

За более чем уже 30 лет Независимости Республики Казахстан, получившая благодаря общественному согласию, экономическим успехам и политической стабильности, достигнутым успехам внутри страны и миролюбивой внешней политике всеобщее признание, превратилась на международной арене в очень авторитетного игрока, развивающегося по точно определенным направлениям. За



годы Независимости Казахстан поддерживает дипломатические отношения со 186 государствами в том числе Ватикан и Палестину, имеет представительства на всех континентах (62 посольства, 12 генеральных консульств и 10 консульств). На протяжении всего периода Казахстан прилагает максимальные усилия по укреплению глобальной и международной безопасности и устойчивому развитию, являясь полноправным членом более 40 международных организаций.

Поэтому несмотря на все потрясения, которые произошли в последнее время, слом прежней системы международных отношений, в бесконечных санкционных «войнах», а также нарастанием глобальных проблем, такие как изменение климата, международный терроризм и т.д. Казахстан остается на своей позиции- страны которая всегда ищет компромисса.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- Рейтинг крупнейших компаний России по объему реализации продукции. Получено из: https://raex-rr.com/largest/RAEX-600/biggest_companies/2022/
- Аяган, Б. (2005). *Казахстан. Национальная энциклопедия*. Т. III. Алматы: Қазақ энциклопедиясы, 560 с.
- Расширение КТК. *CPC-online*. Получено из: <https://www.cpc.ru/RU/about/Pages/chronology.aspx>
- НПС-2 официально запущена. Тем самым успешно завершилась реализация проекта расширения КТК. Получено из: <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/202067-nps-2-ofitsialno-zapushchena-tem-samym-uspeshno-zavershilas-realizatsiya-proekta-rasshireniya-ktk/>
- Программа устранения узких мест (ПУУМ). *CPC-online*. Получено из: <https://www.cpc.ru/ru/dbn/Pages/default.aspx>
- В 2019 г. КТК установил новый рекорд годовой отгрузки на морском терминале - более 63,25 млн т. Получено из: <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/516817-v-2019-g-ktk-ustanovil-novyy-rekord-godovoy-otgruzki-na-morskom-terminale-bolee-63-25-mln-t/>
- Справочник компаний Ростова-на-Дону и Краснодар. *Эксперт ЮГ*. Получено из: https://expertsouth.ru/companies_new/
- Отгрузка нефти через морской терминал КТК за 11 месяцев 2019 года выросла на 4,2% – до 57,42 млн тонн. Получено из: <https://nangs.org/news/business/otgruzka-nefti-cherez-morskoy-terminal-ktk-za-11-mesyatsev-2019-goda-vyroslo-na-42-do-5742-mln-tonn>
- Новый рекорд КТК по месячной отгрузке нефти. *CPC-online*. Получено из: <https://www.cpc.ru/RU/press/releases/2021/Pages/20210601.aspx>
- Ответит ли КТК за разлив нефти под Новороссийском. *Эксперт ЮГ*. Получено из: <https://expertsouth.ru/news/kakuyu-otvetstvennost-poneset-ktk-za-razliv-nefti-pod-novorossiyskom/>



- Российский суд приостановил работу КТК на месяц. Nur.KZ. Получено из: <https://www.nur.kz/politics/universe/1977154-rossiyskiy-sud-priostanovil-rabotu-ktk-na-mesyats/>
- Казахстан: нефтепровод через Россию остановился, что чревато серьезными экономическими проблемами. *Eurasianet*. Получено из: <https://russian.eurasianet.org>
- Минфин: Ущерб от аварии на КТК оценивается в 100–150 миллиардов тенге. *The Village*. Получено из: <https://www.the-village-kz.com/village/city/news-city/22309-minfin-uscherb-ot-avarii-na-ktk-otsenivaetsya-v-100-150-milliardov-tenge>
- На Морском терминале КТК возобновлена работа ВПУ-3. *CPC-online*. Получено из: <https://www.cpc.ru/RU/press/releases/2022/Pages/20220425.aspx>
- КТК оплатит штраф в 5,3 миллиарда рублей за разлив нефти в Черном море. *РИА Новости*. Получено из: <https://ria.ru/20220623/razliv-1797591571.html>
- Новороссийск постановил приостановить деятельность КТК на 30 суток. *РИА Новости*. Получено из: <https://ria.ru/20220705/sud-1800554190.html>
- Токаев заявил о необходимости диверсификации поставок казахстанской нефти. *ТАСС*. Получено из: <https://tass.ru/ekonomika/15148561>
- Суд заменил приостановку деятельности КТК на штраф в 200 тыс. руб. *РБК*. Получено из: <https://www.rbc.ru/business/11/07/2022/62cbee219a79472b46033ccb>
- КТК временно вывел из эксплуатации два из трех выносных причалов. *ТАСС*. Получено из: <https://tass.ru/ekonomika/15528663>
- КТК успешно заменил танк плавучести на причальном устройстве №1. *Интерфакс*. Получено из: <https://www.interfax.ru/business/872170>
- КТК в начале 2023 года готов поднять прокачку нефти сверх текущей мощности. *Ведомости*. Получено из: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2022/11/18/951090-ktk-gotov-podnyat>
- Время по Гринвичу (16 мая 1997 г.).
- Комерсант – Daily (19 декабря 1996 г.).
- Бюллетень новостей Посольства Пакистана в Республики Казахстан. №1 (30 апреля 1997 г.).
- Алекперов, В.Ю. (1997). Вертикальная интеграция и конкуренция на рынке нефти и нефтепродуктов. *Нефть и бизнес*, 2, 4.
- Независимая газета (19 июля 1997 г.).
- Казахстанская правда (25 февраля 1997 г.).
- Саламе Мамду, Дж. (1996). Китай, нефть и риск регионального конфликта. *Survival*, 101-107.
- Панорама №22 (6 июня 1997 г.).



Для цитирования: Сапанов, С.Ж., Ныфметов, Б.С., Имандосов, А.Х., Абдулов А.Д. (2023). Каспийский регион в системе новых реалий геополитических интересов. *Caspium Securitatis: журнал каспийской безопасности*, 3(2), 11-29.

DOI: 10.54398/2713024X_2023_3_2_11

REFERENCES

- Rating of the largest companies in Russia in terms of sales volume. Retrieved from: https://raex-rr.com/largest/RAEX-600/biggest_companies/2022/ (in Russian)
- Ayagan, B. (2005). *Kazakhstan. National Encyclopedia*. Т. III. Almaty: Kazakh encyclopedias, 560 p. (in Russian)
- CTC expansion. *CPC online*. Retrieved from: <https://www.cpc.ru/RU/about/Pages/chronology.aspx> (in Russian)
- NPS-2 is officially launched. Thus, the implementation of the CPC Expansion Project was successfully completed. Retrieved from: <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/202067-nps-2-ofitsialno-zapushchena-tem-samym-uspeshno-zavershilas-realizatsiya-proekta-rasshireniya-ktk/> (in Russian)
- Bottleneck Removal Program (BPLP). *CPC online*. Retrieved from: <https://www.cpc.ru/ru/dbn/Pages/default.aspx> (in Russian)
- In 2019, CPC set a new record for annual shipments at the marine terminal - more than 63.25 mmt. Retrieved from: <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/516817-v-2019-g-ktk-ustanovil-novyy-rekord-godovoy-otgruzki-na-morskom-terminale-bol-ee-63-25-mln-t/> (in Russian)
- Directory of companies in Rostov-on-Don and Krasnodar. *Expert South*. Retrieved from: https://expertsouth.ru/companies_new/ (in Russian)
- Over the 11 months of 2019, oil shipments through the CPC Marine Terminal increased by 4.2% to 57.42 million tons. Retrieved from: <https://nangs.org/news/business/otgruzka-nefti-cherez-morskoy-terminal-ktk-za-11-mesyatsev-2019-goda-vyrosla-na-42-do-5742-mln-tons> (in Russian)
- New CPC record for monthly oil shipment. *CPC online*. Retrieved from: <https://www.cpc.ru/RU/press/releases/2021/Pages/20210601.aspx> (in Russian)
- Will CPC be held accountable for the oil spill near Novorossiysk. *Expert South*. Retrieved from: <https://expertsouth.ru/news/kakuyu-otvetstvennost-poneset-ktk-za-razliv-nefti-pod-novorossiyskom/> (in Russian)
- The Russian court suspended the work of the CPC for a month. *Nur.KZ*. Retrieved from: <https://www.nur.kz/politics/universe/1977154-rossiyskiy-sud-priostanovil-rabotu-ktk-na-mesyats/> (in Russian)
- Kazakhstan: the oil pipeline through Russia has stopped, which is fraught with serious economic problems. *Eurasianet*. Retrieved from: <https://english.eurasianet.org> (in Russian)
- Ministry of Finance: The damage from the accident at the CPC is estimated at 100-150 billion tenge. *The Village*. Retrieved from: <https://www.the-village-kz.com/village/>



[city/news-city/22309-minfin-uscherb-ot-avarii-na-ktk-otsenivaetsya-v-100-150-mil-liardov-tenge](#) (in Russian)

The operation of TLU-3 was resumed at the CPC Marine Terminal. *CPC online*. Retrieved from: <https://www.cpc.ru/RU/press/releases/2022/Pages/20220425.aspx> (in Russian)

CPC will pay a fine of 5.3 billion rubles for an oil spill in the Black Sea. *RIA News*. Retrieved from: <https://ria.ru/20220623/razliv-1797591571.html> (in Russian)

Novorossiysk decided to suspend CPC activities for 30 days. *RIA News*. Retrieved from: <https://ria.ru/20220705/sud-1800554190.html> (in Russian)

Tokayev announced the need to diversify the supply of Kazakh oil. *TASS*. Retrieved from: <https://tass.ru/ekonomika/15148561> (in Russian)

The court replaced the suspension of CPC activity with a fine of 200,000 rubles. *RBC*. Retrieved from: <https://www.rbc.ru/business/11/07/2022/62cbee219a79472b46033ccb> (in Russian)

CPC temporarily decommissioned two out of three offshore berths. *TASS*. Retrieved from: <https://tass.ru/ekonomika/15528663> (in Russian)

CPC has successfully replaced the buoyancy tank at Mooring Unit No.1. *Interfax*. Retrieved from: <https://www.interfax.ru/business/872170> (in Russian)

At the beginning of 2023, CPC is ready to raise oil pumping in excess of its current capacity. *Vedomosti*. Retrieved from: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2022/11/18/951090-ktk-gotov-podnyat> (in Russian)

GMT (May 16, 1997). (in Russian)

Komersant - Daily (December 19, 1996). (in Russian)

Bulletin of the Embassy of Pakistan in the Republic of Kazakhstan. #1 (April 30, 1997). (in Russian)

Alekperov, V.Yu. (1997). Vertical integration and competition in the oil and oil products market. *Oil and business*, 2, 4. (in Russian)

Nezavisimaya Gazeta (July 19, 1997). (in Russian)

Kazakhstanskaya Pravda (February 25, 1997). (in Russian)

Salame Mamdu, J. (1996). China, oil and the risk of regional conflict. *Survival*, 101-107. (in Russian)

Panorama #22 (June 6, 1997). (in Russian)

For citation: Sapanov, S.Zh., Nygmetov, B.S., Imandosov, A.Kh. & Abdulov, A.D. (2023). The Caspian Region in the System of New Realities of Geopolitical Interests. *Caspium Securitatis: Journal of Caspian Safety & Security*, 3(2), 11-29.

DOI: 10.54398/2713024X_2023_3_2_11