



УДК 327(8)+339(9)

Использование ресурсов Каспийского моря через призму казахстанских интересов в 1990-е и начале 2000-х годов

Г. С. Саркулова

Саркулова Галия Ставаловна, аспирант кафедры международных отношений и внешней политики России, Саратовский национальный исследовательский государственный университет имени Н. Г. Чернышевского, galiyasarkulova@mail.ru

В статье исследуется процесс развития транспортно-логистических коридоров Каспийского региона через призму национальных интересов Казахстана и геополитической конкуренции между ведущими акторами. Автор также анализирует внешнюю политику Республики Казахстан, указывая на тот факт, что стране удалось выдержать сбалансированный курс и быть уравновешенно активной со всеми игроками в регионе.

Ключевые слова: внешняя политика Республики Казахстан, Каспийский регион, энергоресурсы, геополитика, международные отношения.

Use of Resources of the Caspian Sea through the Prism of Kazakhstan Interest in the 1990s and Early 2000s

G. S. Sarkulova

Galya S. Sarkulova, <https://orcid.org/0000-0003-2500-0560>, Saratov State University, 83 Astrakhanskaya Str., Saratov 410012, Russia, galiyasarkulova@mail.ru

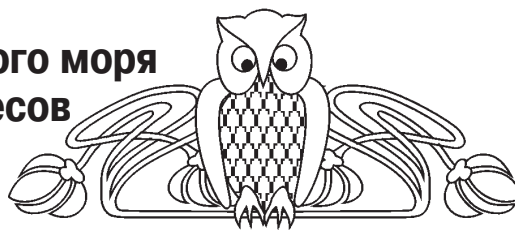
The article explores the development of transport and logistics corridors of the Caspian region through the prism of Kazakhstan's national interests and geopolitical competition between the leading actors. The author also analyzes the foreign policy of the Republic of Kazakhstan, pointing to the fact that the country managed to maintain a balanced course and to be balanced with all players in the region.

Keywords: foreign policy of the Republic of Kazakhstan, Caspian region, energy resources, geopolitics, international relations.

DOI: <https://doi.org/10.18500/1819-4907-2019-19-1-87-92>

С обретением независимости в 1991 г. прибрежные страны Каспийского моря получили возможность самостоятельно распоряжаться энергоресурсами, которые оказались в их территориальной зоне. Развитие нефтегазового сектора экономик стран не заставило себя долго ждать, поскольку экономическое положение после распада СССР было крайне сложным. Осознавая тот факт, что природные запасы можно было эффективно использовать для накачивания бюджета страны и решения конкретных задач по модернизации экономики, государства Каспийского региона приступили к поиску инвесторов и развитию транспортно-логистического потенциала региона.

Общепринятые представления о больших запасах энергоносителей в Каспийском море порой сильно разнились с действительностью. В



1990-е и в начале 2000-х годов распространение получили завышенные сведения о запасах нефти и газа на Каспии, которых придерживались как региональные государства, так и международное сообщество в целом. Связано это было в основном с тем, что ведущие внешние силы (в первую очередь, Соединённые Штаты и Европейский Союз) устремились теперь уже в независимые страны Каспия (в основном в Казахстан и Азербайджан) с целью установления здесь своих энергетических интересов посредством инвестирования в различные трубопроводные проекты, которые, в свою очередь, сулили огромную прибыль странам-экспортерам, и для ускорения данного процесса через СМИ и экспертное сообщество, близкое к правительственным кругам, активно распространяли информацию о заведомо завышенных запасах нефти и газа в регионе¹.

Собственные оценки относительно углеводородной карты Каспия имелись и у Туркменистана, Азербайджана и Казахстана. В данном вопросе интересы стран региона и внешних акторов сближались: для новых прибрежных государств также было характерно стремление к преувеличению энергетических запасов Каспийского моря с целью привлечения иностранных инвестиций на разработку перспективных месторождений. Все это порой приносило свои результаты. Так, в соответствии с Государственной программой освоения казахстанского сектора Каспийского моря дальнейший рост добычи на территории страны был связан с активизацией разработки ресурсов, находящихся на дне месторождений Тенгиз и Карачаганак². Исследования сектора подтвердили наличие промышленно значимых запасов энергоресурсов.

В то же время опыт Азербайджана показал обратную сторону вопроса. Десять из пятнадцати контрактов по разработке каспийских месторождений с иностранными компаниями были прекращены из-за отсутствия достаточных запасов, а два контракта на разработку нефтяных месторождений Алов-Шарг-Араз и Савалан-Далга-Лерик-Дениз-Джануб – из-за территориальных споров с Ираном³.

Компания BP в 2002 г. оценила запасы нефти и газа в 153,8 млн баррелей (14,6% от мировых) и в 2688,3 трлн куб. футов (почти 50% от мировых) соответственно на территории всех пяти прибрежных государств⁴. По данным Агентства энергетической информации США за 2003 г., Ка-



спийский регион занимал второе и третье место соответственно по доказанным запасам нефти и газа⁵. Углеводородные запасы Каспия оценивались в 17–33 млрд баррелей нефти и 232 трлн куб. футов газа⁶.

Наиболее реалистичное отношение к энергетическому потенциалу Каспийского моря было у Москвы. Российские специалисты оценивали общие запасы региона в 352,87 трлн куб. футов⁷. В целом российское экспертное сообщество оценивало запасы Каспия до 4% от мировых⁸. По данным Министерства природных ресурсов РФ, потенциальные ресурсы нефти и газа по странам региона в начале 2000-х гг. составляли: в России – 2,1, Казахстане – 8, Туркменистане – 2,2, Азербайджане – 3,7 и в Иране – 1 млрд т у.т.⁹ При этом специалисты указывали немаловажный факт того, что наиболее перспективные нефтегазовые районы в Каспийском море уже были разработаны в 1960-х гг.

От освоения углеводородных ресурсов Каспия, зависело (и до сих пор во многом зависит) социально-экономическое положение и политическая стабильность во всех прибрежных странах¹⁰. Положение Казахстана характеризовалось и состоянием его топливно-энергетического комплекса, который, с одной стороны, привлекал иностранных инвесторов богатством углеводородов Республики, а с другой – отличался отсутствием собственных финансовых ресурсов для их освоения¹¹. Об отсутствии самостоятельной возможности для Казахстана, Азербайджана и Туркменистана присутствовать на рынке газа и необходимости привлекать иностранных инвесторов рассуждали и иностранные финансисты¹².

Помимо проблемы добычи каспийских углеводородов, не менее серьёзным вопросом виделась транспортировка нефти и газа из региона на мировые рынки. По мнению некоторых российских исследователей, транспортировка добытых энергоресурсов на внешние рынки, помимо иных проблемных точек статуса Каспийского моря, также стала предметом серьёзных противоречий прибрежных государств с вектором на усиление по комплексу объективных и субъективных причин¹³. Подобный вывод вытекает, например, из заявлений, сделанных президентом Республики Казахстан (РК) на полях Всемирного экономического форума в Давосе (Швейцария) 27–31 января 1995 г. Н. А. Назарбаев представил вниманию собравшихся проекты по совместному освоению нефтегазовых месторождений республики. Президент подчеркнул, что, обладая огромными природными ресурсами и квалифицированными кадрами, республика рассматривает вопросы транспортировки энергоресурсов как на Запад, так и на Восток¹⁴.

На наш взгляд, Казахстану удалось в какой-то степени очень удачно для реализации своих национальных интересов вписаться в выстраиваемую систему трубопроводов на Каспийском

море. Заключив в конце 1990-х и начале 2000-х гг. соглашения с Россией и Азербайджаном о разграничении дна на севере Каспия, Казахстан решал одновременно и задачи по выходу на мировой рынок энергоресурсов. С одной стороны, реализация совместного с Россией проекта Каспийского трубопроводного консорциума (КТК), связывающего казахстанское нефтяное месторождение Тенгиз с российским Новороссийском, с другой стороны, участие Казахстана в проекте трубопровода Баку–Тбилиси–Джейхан.

По мнению ряда российских и зарубежных исследователей, маршрут Тенгиз–Новороссийск – безусловная победа Российской Федерации¹⁵, так как он не только позволил Москве транспортировать каспийскую (казахстанскую) нефть на мировые рынки, указанный вариант транспортировки энергоресурсов стал инструментом российского влияния в регионе, альтернативным другим направлениям нефтяного экспорта с Каспийского моря, в частности, поставил крест, по сути, на американском проекте Транскаспийского нефтепровода.

Казахстан, в свою очередь, получил реальную возможность поставлять собственную нефть на внешний рынок. Выбору в пользу реализации проекта КТК Тенгиз–Новороссийск способствовал ряд обстоятельств:

1) кратчайшее и политически безопасное направление (через Астраханскую область, Калмыкию и Краснодарский край, минуя конфликтный регион Чеченской Республики);

2) наличие инфраструктуры у Российской Федерации;

3) начало переговорного процесса практически сразу после распада СССР;

4) чёткое осознание Казахстаном заинтересованности выхода со своими энергоресурсами на мировой рынок в то время, пока остальные страны региона только выстраивали свои приоритеты¹⁶.

По оценкам И. С. Зонна, Астана должна получить 8,2 млрд долл. от налогов и дивидендов¹⁷.

Ещё одним из реально действующих трубопроводов на российском векторе был нефтепровод по маршруту Узень–Атырау–Самара протяжённостью 1380 км. Его проектная мощность задумывалась в 30 млн т в год. В 1998 г. в ходе официального визита председателя Правительства РФ Е. М. Примакова в Казахстан было принято решение о реконструкции нефтепровода Атырау–Самара¹⁸. В 1999 г. перед Закрытым акционерным обществом «Национальная компания по транспортировке нефти «КазТрансОйл» Правительством Республики Казахстан была поставлена задача обеспечить разработку и реализацию проекта увеличения пропускной способности нефтепровода Атырау – Самара до 15 млн т в год¹⁹. В 2000 г. Россия и Казахстан подтвердили намерения по дальнейшему увеличению объёмов транзита казахстанской нефти на экспорт по системе российских нефтепроводов, в качестве меры было



предусмотрено расширение пропускной способности нефтепровода Атырау–Самара до 15 млн т в год²⁰. В 2002 г. в рамках соглашения о транзите нефти²¹ казахстанская сторона обязалась загружать нефтепровод Атырау–Самара именно таким объёмом чёрного золота.

Помимо приведённого соглашения 2002 г., в котором Астана и Москва обязались сотрудничать в области транзита нефти, осуществляемого трубопроводным и другими видами транспорта, на основании взаимной выгоды и с учётом экономических интересов друг друга, у Казахстана с Российской Федерацией была выработана обширная международно-правовая база сотрудничества на двусторонней основе в топливно-энергетическом комплексе. Начало было положено ещё в 1993 г., когда Казахстан и Россия на взаимовыгодной основе, исходя из принципа недопущения действий, наносящих экономический ущерб друг другу, обязались всемерно продолжать и развивать сотрудничество в отраслях ТЭК²². В 1997 г. в Москве было заключено соглашение о техническом и экономическом сотрудничестве и интеграции в нефтегазовых отраслях²³. Наряду с этим Казахстан сотрудничал с Российской Федерацией в сфере транзита энергоресурсов и на основе многосторонних соглашений, заключённых в рамках СНГ²⁴ и Таможенного союза²⁵.

Реализация транспортировки казахстанских энергоресурсов через российские трубопроводные системы не была беспроблемной для Казахстана. Долгое время причиной, по которой Республика Казахстан не спешила наращивать объёмы транспортировки нефти через российские трубы, была неспособность договориться по двум пунктам. Первый касался установления инвестиционного тарифа за прокачку тонны нефти. Проблема упиралась в существовавшие разногласия среди акционеров Каспийского трубопроводного консорциума. Одна группа полагала, что за счёт повышения тарифа за прокачку возможным будет покрыть расходы на расширение пропускной способности, а представители компании ChevronTexaco выступали резко против повышения тарифа даже на короткий промежуток времени, опасаясь потери конкурентоспособности с иными трубопроводными проектами на Каспии²⁶.

Ещё одна серьёзная проблема, представлявшая препятствие для наращивания Казахстаном объёмов прокачки собственной нефти, заключалась в том, что Астана не желала терять премиум. Речь идёт о разнице в качестве между казахстанской и российской нефтью: тенгизская нефть более качественная. Российская «Транснефть» долгое время не хотела вводить на своих трубопроводах банк качества, из-за чего её трубопровод Атырау–Самара не наращивал мощности. Для КТК и добывающих компаний в Казахстане такой банк качества был создан и позволял идентифицировать партии нефти на различных этапах её транспортировки, перевал-

ки и хранения. Отсутствие подобной системы у «Роснефти», в частности в Самаре, не позволяло проводить такой мониторинг и влекло за собой замещение различных сортов лёгкой и тяжёлой нефти и их смешивание, что, по мнению представителей «КазТрансОйл» (дочерней структуры «КазМунайГаза»), оборачивалось убытками для казахстанской стороны, так как терялись 6–8 долларов на каждой тонне нефти²⁷.

Тем не менее осознание Россией стратегической важности сохранения и усиления своего влияния в регионе Каспийского моря позволило запустить проект КТК, ради которого Кремль пошёл на сотрудничество с иностранными инвесторами, а также в последующем на исключение строившегося трубопровода из системы «Транснефти». Тем самым был создан прецедент нарушения государственной монополии в вопросе транспортировки углеводородов. Российскому проекту удалось сохранить свои конкурентные преимущества, например, себестоимость прокачки нефти. Помимо этого, эксперты отмечают, что экспорт казахстанской нефти через КТК в отличие от трубы Баку–Джейхан в большинстве случаев оказывался дешевле, так как исчезала необходимость транспортировать нефть по железной дороге до Актау, перегружать в портах и доставлять по морю²⁸.

Однако КТК и другие маршруты с российским участием – не единственные транспортно-трубопроводные проекты, в реализации которых была заинтересована Астана. Президент Н. А. Назарбаев объяснял большое внимание к другим проектам трубопроводов важностью диверсификации путей транспортировки каспийской нефти на мировые рынки. При этом глава государства подчёркивал, что в конечном счёте вопрос об участии в них Казахстана будут решать экспортеры нефти, принимая во внимание сугубо экономические параметры (рентабельность, уровень конкуренции, цены на рынках и так далее). Многовариантность нефтяных маршрутов, по мнению первого президента Казахстана, «важна и потому, что только она поможет согласованию интересов всех, кто причастен к каспийской проблематике, сохранению и укреплению стабильности и безопасности в регионе»²⁹.

В 1993 г. американская корпорация «Шеврон» (Chevron Corporation) всерьёз и надолго пришла в Казахстан. Её приход ознаменовался подписанием 6 апреля 1993 г. в г. Алма-Ате Соглашения об образовании совместного казахстанско-американского предприятия по разработке Тенгизского месторождения. Соглашение подписали президент РК Нурсултан Назарбаев и глава американской нефтяной корпорации «Шеврон» Кеннет Дерр. Созданное совместное предприятие получило название «Тенгизшевройл» (Tengizchevroil), а срок действия соглашения составлял 40 лет. Компания «Тенгизшевройл» стала (и является по сей день) крупнейшим предприятием в Казахстане



по разработке, добыче, а также сбыту нефти и нефтепродуктов³⁰.

Помимо финансовых вливаний в развитие энергетического сектора страны, Казахстан получил также возможность выхода на внешние рынки, постоянно увеличивая объем потенциального экспорта. Со временем, принимая во внимание увеличивающиеся объемы производства, ТШО (Тенгизшевройл) разработала систему транспортировки сырой нефти таким образом, что она поступала на широкий рынок различными транспортными маршрутами, включая трубопровод, железную дорогу и баржи. Этот проект во всех отношениях являлся стратегически важным для всего Казахстана.

На рассмотрении казахстанского руководства были проекты Транскаспийского трубопровода, предусматривавшего транспортировку казахстанских ресурсов в Баку, а оттуда уже к Чёрному морю. Не менее интересным представлялся для Астаны проект трубопровода Западный Казахстан – Западный Китай, реализация которого позволила бы выйти на рынок не только Китая, но и всего Азиатско-Тихоокеанского региона. Строительство системы нефтепроводов здесь предусматривало несколько этапов и после завершения участка Кенкияк–Атырау в 2003 г. необходимым оказалось вовлечение в казахстано-китайский проект российской стороны через использование потенциала трубы Омск–Павлодар–Агасу–Шимкент с последующей организацией поставок российской нефти по схеме SWAP, что получилось очень выгодным для Астаны. Это позволило Казахстану загрузить трубу без наращивания дополнительной добычи и переориентации потоков, а России – увеличить поставки нефти на привлекательный китайский рынок³¹.

Наряду с этим Казахстан рассматривал и различные варианты сотрудничества с Ираном и Туркменистаном, в частности, в рамках проекта трубопровода Казахстан–Туркменистан–Иран (КТИ), протяжённость которого 1700 км. КТИ предполагал транспортировку казахстанской нефти из Тенгиза и Узеня через Туркменистан в Иран взамен на иранскую нефть из Персидского залива. В планах Казахстана был также магистральный нефтепровод через Афганистан и Пакистан протяжённостью 2500 км с выходом к Аравийскому морю³².

Южные маршруты транспортировки каспийской нефти, идущие через Иран, могли бы конкурировать с путями, проложенными через Россию, однако возможности Казахстана в этом направлении были узкими (и остаются такими до сих пор). Исламская Республика – единственное государство в Центральной Азии, имеющее на севере и юге выходы к морю и океану. При всей дешевизне и логичности южных маршрутов проблема упиралась и упирается в политическую плоскость. Президентская администрация в США выступала резко против передачи Тегерану под контроль транспортировку нефти. По её мнению, это могло иметь негативные последствия для региона³³.

Сотрудничество с Азербайджаном ознаменовалось вхождением Казахстана в проект трубопровода Баку–Тбилиси–Джейхан (БТД)³⁴. Однако выбор Казахстана был обусловлен не только тесным взаимодействием с Азербайджаном, но и тем влиянием, которое на данный процесс оказывали Турция и США, активно продвигая Баку–Тбилиси–Джейхан³⁵. Политическое влияние указанных государств нивелировало объективные трудности реализации данного маршрута, связанные с возможной нехваткой мощностей Казахстана по загрузке данного трубопровода и отличиям в химическом составе азербайджанской и казахстанской нефти. Это напрямую вытекало из положений Бакинской декларации о развитии и расширении энергетического транспортного коридора Восток–Запад от 25.05.2005 г.,³⁶ где полностью поддерживалась транспортировка нефти и газа из Казахстана через Азербайджан, Грузию и Турцию на мировые рынки.

Нефтепровод БТД явился первым трубопроводом, проложенным в обход российской территории и при активном участии Соединенных Штатов и Великобритании. С началом его функционирования существенно изменилась геополитическая карта региона Центральной Азии, Кавказа и акватории Каспийского моря. Транспортировка значительных объёмов нефти, которая могла бы осуществляться через территорию России по существующему нефтепроводу Баку – Новороссийск, теперь планировалась производиться в обход России, что, безусловно, снизило её влияние в регионе. В свою очередь, США получали не только альтернативный Персидскому заливу источник нефти, но и расширяли зону своего влияния и усиливали свои позиции в Каспии.

Проект трубопровода начал осуществляться после подписания декларации 29 октября 1998 г. в Анкаре. Её подписали президенты Азербайджана, Грузии, Казахстана, Турции, Узбекистана, в присутствии министра энергетики США. В ходе саммита ОБСЕ в Стамбуле 18 ноября 1999 г. был подписан дополнительный пакет соглашений, определивший конкретные сроки начала строительства трубопровода БТД и перекачки «большой нефти» Каспия на внешние рынки³⁷.

Практическое функционирование трубопровода БТД и его первое заполнение нефтью началось несколько позже, 25 мая 2005 г. (закачка нефти в трубу была начата с месторождения Азери–Чираг–Гюнешли (АЧГ)). Общая длина трубопровода по территории Азербайджана, Грузии и Турции составила 1770 километров. Стоимость проекта БТД оценивалась в 3,7 млрд долларов³⁸.

Спецификой Каспийского региона являлось тесное переплетение геополитики с транспортно-логистическими коридорами и контролем над ними. Н. Назарбаев подчёркивал, что экономическое развитие республики зависит не только от наличия запасов нефти и газа, но и от достижения благоприятных условий в области их



транспортировки. Поэтому казахстанский лидер выражал заинтересованность в гармонизации международных отношений в регионе, налаживании тесного экономического сотрудничества с прикаспийскими партнёрами, главным из которых считал Россию, потому через российскую трубопроводную систему осуществлялся почти весь нефтяной экспорт Казахстана³⁹.

В 2002 г. Казахстан и Россия подписали беспрецедентное соглашение по транспортировке нефти, утверждающее объёмы ее транзита на ближайшие 15 лет⁴⁰. Президент Нурсултан Назарбаев отмечал данный факт как серьёзный успех в дипломатии двусторонних отношений России и Казахстана: «Если в прежние годы мы ежегодно заключали соглашение о транзите нефти, то в нынешнем году подписали договор сроком на 10 лет, гарантирующий Казахстану ежегодный объём экспорта не менее 15 миллионов тонн»⁴¹. Таким образом, РК и РФ значительно углубили уровень сотрудничества на перспективу.

Что же касается стремления казахстанского лидера к «гармонизации» международных отношений в регионе, то можно привести следующий пример от 2006 г. С одной стороны, на полях саммита глав государств и правительств «Группы восьми» в Санкт-Петербурге президенты России и Казахстана достигли договорённости о развитии долгосрочного сотрудничества в области переработки и реализации газа Карачаганакского месторождения (17 июля). С другой стороны, в рамках официального визита в Казахстан вице-президента США Р. Чейни в переговорах с руководством страны были обсуждены перспективы двусторонних отношений в сфере энергетики, инновационного и торгово-экономического сотрудничества, состоялся обмен мнениями по актуальным вопросам международной политики, ситуации в Центральной Азии и Каспийском бассейне (5–6 мая)⁴².

В сфере трубопроводной политики Астана не проповедовала принципа удалённости от Москвы, что позволяло эффективно использовать российские трубопроводные инфраструктурные возможности для транспортировки казахстанских ресурсов на мировые рынки. Более того, это также позволяло Казахстану экономить на строительстве собственных инфраструктурных проектов, сосредоточившись на добыче нефти и газа. Грамотная многовекторная политика Казахстана была направлена на одновременное задействование с российским проектом КТК и маршрута Атырау–Самара трубопроводов, построенных без российского участия, таких как Баку–Тбилиси–Джейхан. Стремление руководства Республики Казахстан принимать участие также в реализации трубопроводных маршрутов с другими странами региона и его соседями призвано было избежать чрезмерной зависимости в поставке энергоресурсов от какого-то одного государства или группы государств с целью равной диверсификации таких маршрутов.

Примечания

- 1 См.: Зонн И. С., Жильцов С. С. Новый Каспий. География, экономика, политика. М., 2008. 542 с.; Каспийская повестка накануне III саммита прикаспийских государств : аналит. докл. М., 2010. С. 34.
- 2 См.: Государственная программа освоения казахстанского сектора Каспийского моря / Министерство юстиции Республики Казахстан. URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/U030001095_ (дата обращения: 07.12.2017).
- 3 См.: *Rachinskiy M. Z., Chilingar G. V., Lipsits Yu. M., Gorfunkel M.* The South-Caspian Basin's Mineral Resource Base (1990–2005 Exploration Results and Future Potential) // *Energy Sources. Part A : Recovery, Utilization, and Environmental Effects.* 2008. Vol. 30. P. 80.
- 4 См.: *Parvizi A. M., Henk H.* Caspian Energy : Oil and Gas Resources and the Global Market // *Perspectives on Global Development and Technology.* 2003. Vol. 2, iss. 3–4. P. 391–392.
- 5 См.: *The Caspian, a giant in the making* // *Oil & Gas Investor.* 2003. Vol. 23. P. 1.
- 6 См.: *Hill F.* Pipelines in the Caspian. Catalyst or cure all? // *Georgetown J. of Intern. Affairs.* 2004. Winter/Spring. P. 17.
- 7 См.: *Айвазян Д.* Углеводородный потенциал Каспийского региона : оценки на региональном и международном уровнях // *Международные процессы.* 2003. Т. 11, № 2 (33). С. 137.
- 8 См.: *Мальшева Д. Б.* Каспийские энергоресурсы как элемент глобальной энергетической игры // Южный фланг СНГ. «Общие соседи» и «восточные партнеры» сквозь призму Каспия / под ред. М. М. Наринского, А. В. Мальгина, А. Л. Чечевишникова. М., 2009. С. 23.
- 9 См.: *Харитоновна Н. И., Андриевская И. С.* Каспийская нефтяная провинция: риски, проблемы, прогнозы в контексте кризисной ситуации на Ближнем Востоке / Общественный институт политических и социальных исследований Черноморско-Каспийского региона. URL: <http://bs-kavkaz.org/2015/09/каспийская-нефтяная-провинция-риски> (дата обращения: 10.12.2017).
- 10 См.: *Жильцов С. С., Зонн И. С., Ушков А. М.* Геополитика Каспийского региона. М., 2003. С. 65.
- 11 Там же. С. 54.
- 12 См.: *Леклерк А.* Русское влияние в Евразии : Геополитическая история от становления государства до времён Путина. М., 2014. С. 220.
- 13 Там же. С. 65.
- 14 См.: Хроника независимого Казахстана : 1995 год // Министерство иностранных дел Республики Казахстан : [официальный сайт]. URL: <http://mfa.gov.kz/ru/content-view/khronika-nezavisimogo-kazakhstan-1995-god> (дата обращения: 01.05.2017).
- 15 См.: *Жильцов С. С., Зонн И. С., Ушков А. М.* Указ. соч. С. 113 ; *Леклерк А.* Указ. соч. С. 221.
- 16 См.: *Жильцов С. С., Зонн И. С., Ушков А. М.* Указ. соч. С. 112–113.
- 17 См.: *Зонн И. С.* Каспий : иллюзии и реальность. М., 1999. С. 137.
- 18 См.: Хроника независимого Казахстана : 1998 год // Министерство иностранных дел Республики Казахстан.



- [официальный сайт]. URL: <http://mfa.gov.kz/ru/content-view/khronika-nezavisimogo-kazakhstana-1998-god> (дата обращения: 01.05.2017).
- 19 См.: Постановление Правительства Республики Казахстан от 29.04.1999 г. № 513 «Отдельные вопросы по развитию трубопроводного транспорта» // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Әділет». URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/P990000513_ (дата обращения: 01.01.2016).
- 20 См.: Меморандум между Правительством Республики Казахстан и Правительством Российской Федерации о сотрудничестве в области от 09.10.2000 г. // Бюл. междунар. договоров Республики Казахстан. 2001. № 6. Ст. 59.
- 21 См.: Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Казахстан о транзите нефти заключено в г. Санкт-Петербурге 07.06.2002 г. // Бюл. междунар. договоров. 2002. № 10.
- 22 См.: Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Казахстан о сотрудничестве и развитии топливно-энергетических комплексов заключено в г. Алма-Ате 25.12.1993 г. // Бюл. междунар. договоров Республики Казахстан. 1994. № 9.
- 23 Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Казахстан о техническом и экономическом сотрудничестве и интеграции в нефтегазовых отраслях заключено в г. Москве 25.02.1997 г. // Бюл. междунар. договоров. 1997. № 7.
- 24 См.: Соглашение о порядке транзита через территории государств – участников Содружества Независимых Государств заключено в г. Минске 04.06.1999 г. // Бюл. междунар. договоров. 2001. № 4 ; Соглашение о проведении согласованной политики в области транзита нефти и нефтепродуктов по магистральным трубопроводам заключено в г. Москве 12.04.1996 г. // Содружество. 1996. № 2 ; Соглашение о порядке транзита заключено в г. Москве 08.02.1992 г. // Бюл. междунар. договоров Республики Казахстан. 1993. № 1 (утратило силу).
- 25 См.: Решение Совета глав правительств при Межгосударственном Совете Республики Беларусь, Республики Казахстан, Кыргызской Республики и Российской Федерации от 22.01.1998 г. № 6 «О Соглашении о единых условиях транзита через территории государств – участников Таможенного союза» (Вместе с Перечнями опасных отходов) // Бюл. развития интеграции. 1998. № 1.
- 26 См.: *Заславский И.* Дело труба. Баку – Тбилиси – Джейхан и казахстанский выбор на Каспии. М., 2005. С. 42.
- 27 Там же. С. 44–45.
- 28 См.: *Аришинов Ю. Е., Казанцев А. А., Лапенко М. В., Притчин С. А.* Каспийский регион-2025: международно-правовой статус, экономика и безопасность : аналит. докл. Саратов, 2017. С. 26.
- 29 Нурсултан Назарбаев : Как нам поделить Каспий // Известия. 2002. 3 октября. URL: <http://izvestia.ru/news/267931> (дата обращения: 01.01.2016).
- 30 См.: *Махмудов Н.* «Тенгизшевройл» показывает зубки? // Аналитический ресурс «ЦентрАзия». URL: <http://www.centrasia.ru/newsA.php?st=1037915160> (дата обращения: 20.05.2016).
- 31 См.: *Аришинов Ю. Е., Казанцев А. А., Лапенко М. В., Притчин С. А.* Указ. соч. С. 27–28.
- 32 См.: *Жильцов С. С., Зонн И. С., Ушков А. М.* Указ. соч. С. 126.
- 33 См.: *Аришинов Ю. Е., Казанцев А. А., Лапенко М. В., Притчин С. А.* Указ. соч. С. 27.
- 34 См.: Договор между Республикой Казахстан и Азербайджанской Республикой по поддержке и содействию транспортировке нефти из Республики Казахстан через Каспийское море и территорию Азербайджанской Республики на международные рынки посредством системы Баку–Тбилиси–Джейхан, подписанный в г. Алматы 16.06.2006 г. // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Әділет». URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/P070001188_ (дата обращения 01.01.2016).
- 35 См.: *Жильцов С. С., Зонн И. С., Ушков А. М.* Указ. соч. С. 126, 128.
- 36 См.: Бакинская декларация о развитии и расширении энергетического транспортного коридора Восток–Запад от 25.05.2005 г. // Организация Объединённых Наций. URL: <https://documents-dds.ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N05/417/82/PDF/N0541782.pdf?OpenElement> (дата обращения 09.11.2016).
- 37 См.: *Дарабади П.* Гейдар Алиев и геополитика Каспийского региона на рубеже XX–XXI вв. // Информационно-аналитический ресурс «NewTime». URL: <http://newtimes.az/ru/relation/3579/> (дата обращения: 20.05.2016 г.).
- 38 См.: *Гурьев А. А.* Геополитический ракурс нефтепровода Баку–Тбилиси–Джейхан / Институт Ближнего Востока. URL: <http://www.iimes.ru/rus/stat/2005/19-06-05.htm> (дата обращения: 21.05.2016 г.).
- 39 См.: Нурсултан Назарбаев: Как нам поделить Каспий...
- 40 См.: *Ертысбаев Е.* Казахстан и Назарбаев : логика перемен. Астана, 2001. С. 498.
- 41 Нурсултан Назарбаев : Как нам поделить Каспий...
- 42 См.: Хроника независимого Казахстана : 2006 год // Министерство иностранных дел Республики Казахстан. [официальный сайт]. URL: <http://mfa.gov.kz/ru/content-view/khronika-nezavisimogo-kazakhstana-2006-god> (дата обращения: 01.05.2017).

Образец для цитирования:

Саркулова Г. С. Использование ресурсов Каспийского моря через призму казахстанских интересов в 1990-е и начале 2000-х годов // Изв. Саратов. ун-та. Нов. сер. Сер. История. Международные отношения. 2019. Т. 19, вып. 1. С. 87–92. DOI: <https://doi.org/10.18500/1819-4907-2019-19-1-87-92>

Cite this article as:

Sarkulova G. S. Use of Resources of the Caspian Sea through the Prism of Kazakhstan Interest in the 1990s and Early 2000s. *Izv. Saratov Univ. (N. S.), Ser. History. International Relations*, 2019, vol. 19, iss. 1, pp. 87–92 (in Russian). DOI: <https://doi.org/10.18500/1819-4907-2019-19-1-87-92>