

2. Keohane, R. O. Power and Interdependence : World Politics in Transition / R. O. Keohane, J. S. Nye. - 4th ed. - Boston : Longman, 2012.
3. Nye, J. S. Soft Power : The Means to Success in World Politics / J. S. Nye. - New York : PublicAffairs, 2004.
4. Ikenberry, G. J. A World Safe for Democracy : Liberal Internationalism and the Crises of Global Order / G. J. Ikenberry. - New Haven : Yale University Press, 2020.
5. Johnston, A. I. China in a World of Orders : Rethinking Compliance and Challenge in Beijing's International Relations / A. I. Johnston // International Security. - 2019.
6. <https://www.gestrategy.org.uk/research/chinas-belt-and-road-initiative-ten-years-on/> Дата обращения: 25.11.2025.
7. Lardy, N. R. Integrating China into the Global Economy / N. R. Lardy. - Washington D.C. : Brookings Institution Press, 2002.
8. Jacques, M. When China Rules the World : The End of the Western World and the Birth of a New Global Order / M. Jacques. - 2nd ed. - New York : Penguin Books, 2012.
9. Made in China 2025 [Electronic resource] / Center for Strategic and International Studies (CSIS) ; S. Kennedy. - Washington D.C. : CSIS, 2015. - Access mode : <https://www.csis.org/analysis/made-china-2025>.
10. Segal, A. The New U.S.-China Tech Cold War : A Chinese Dystopia / A. Segal // Foreign Affairs. - 2021.
11. Mahbubani, K. Has China Won? : The Chinese Challenge to American Primacy / K. Mahbubani. - New York : PublicAffairs, 2020.

ОТНОШЕНИЯ КАЗАХСТАНА И КИТАЯ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ: ПОЛИТИЧЕСКИЙ И ЭКОНОМИЧЕСКИЙ АСПЕКТЫ

Зобов Д.А., Петров А.А.

Научный руководитель: преподаватель кафедры всемирной истории и международных отношений

Кожабергенова А.Е.

Карагандинский национальный университет

имени академика Е. А. Букетова

Danchik07-06@mail.ru

Г. Караганда

В современных реалиях сотрудничество между Китайской Народной Республикой и Республикой Казахстан являются примером отношений на основе взаимного понимания добрососедства и равенства. Страны прошли путь от установления дипломатического контакта и стратегического партнерства до экономического сотрудничества, и совместных региональных проектов. Казахстан и Китай являются «соратниками на пути модернизации» [1, с. 3]. Занимая ведущее экономическое положение в Центральной Азии, Казахстан выступает ключевым партнёром Китая в сферах энергетики, строительстве, образовании и современных технологиях. По данным Евразийского Банка Развития, номинальный объем ВВП Казахстана в 2021 г. составил \$197,1 млрд. и в 1,3 раза превысил совокупный объем четырех других стран региона. ВВП Казахстана на душу населения по ППС по итогам 2021 г. превысил показатели других стран Центральной Азии в два-семь раз [2, с. 21]. С каждым годом, сотрудничество между странами становится все качественнее. Политико-правовая база насчитывает 557 документов. Китай высоко ценит вклад Казахстана в развитие таких организаций как: ШОС, МАГАТЭ, СВМДА. КНР и РК тесно взаимодействуют в ООН и стремятся к содействию в вопросах политической безопасности и справедливости, экономической глобализации и социального равенства. В статье исследуется текущее состояние и ключевые тенденции в политическом и экономическом взаимодействии между Казахстаном и Китаем.

В последнее 30 лет, Китайская экономика добилась внушительных успехов в экономике, укрепила военный и научно-технический потенциал, а также нарастила свое влияние в мире. Заметное усиление «китайского» фактора в мировой политике существенно увеличивает внимание мирового сообщества к изучению Китая, его экономики, внутренней и внешней политики, восприятия КНР своего места в мире, ее дипломатической стратегии. Немаловажную роль в региональной политике Китая играет Казахстан: благодаря своим географическим характеристикам он занимает важнейшее геостратегическое положение, напрямую влияя на региональную безопасность Центральноазиатского

региона [3]. Осознавая растущее геополитическое и экономическое влияние КНР, Казахстан выстраивает свою внешнюю политику, рассматривая Китай как стратегически важного партнера. Согласно концепции «Казахстан 2020-2030» [4], одним из ключевых приоритетов внешней политики является укрепление стратегического партнерства с Китайской Народной Республикой. Также немало важным фактором является значимое положение Казахстана в глобальной инфраструктурной стратегии Китая «Один пояс - один путь» [5], что увеличивает значимость изучения политических и экономических аспектов двусторонних отношений. Вместе с тем несмотря на то, что позиции Китая в мировой политике продолжают значительно усиливаться, существует потенциальная угроза, в связи с санкционной политикой «западных стран» в отношении Китая, что может повлечь за собой риск снижения инвестиционной привлекательности РК. Во избежание подобной зависимости от соседней страны, Казахстан стремится проводить многовекторную политику, развивая взаимоотношения с другими странами.

Отношения Казахстана и Китая являются центральной темой для обсуждения среди исследователей. Данный вопрос освещается, например, в работах: Н. А. Милованова «Концептуальные основы отношений КНР и Республики Казахстан» [6], К. Сыроежкин «Проблемы Современных Казахстанско-Китайских отношений» [7], Чжан Хунцзян «Перспективы развития Казахстано-Китайских отношений в новых геополитических реалиях» [8]. Данные работы имеют большую значимость для исследования, поскольку они дают комплексное понимание всех аспектов сотрудничества, помогая формировать объективный взгляд на текущее состояние отношений. В них содержится информация о политических тенденциях между странами, аналитический взгляд с точки зрения социума. Авторы подчеркивают преимущества и возможные риски сотрудничества, какие проекты реализуются и как меняются отношения между государствами.

Для анализа отношений мы опирались на официальные документы, аналитические доклады, изучение тенденций торговли, инвестиций и энергетики, а также на экспертные оценки. Изучение межгосударственных соглашений позволяет понять основные направления сотрудничества. Анализ торгово-экономических связей показывает степень доверия Казахстана и Китая и ее влияние на характер двустороннего взаимодействия.

Политическое сотрудничество между Казахстаном и Китаем развивается в рамках стратегического партнерства. Обе стороны активно обмениваются официальными визитами на высшем уровне, что способствует укреплению доверия и координации внешнеполитических позиций. На ранних этапах становления отношений, был совершен ряд ключевых визитов. Например, визит в Пекин премьер-министра Казахстана С. Терещенко 24-28 февраля 1992 г. и министра иностранных дел Казахстана К. Сулейменова в августе 1992 г., итогом которых стало подписание первых базовых торгово-экономических документов [9]. Эти документы позволили начать практическое взаимодействие и заложили фундамент для сотрудничества в будущем.

Фундаментальные соглашения между странами, были подписаны уже в начале XXI века. Они были направлены на усовершенствование модели отношений путем планирования будущих стратегий. 2 июня 2003 года вступил в силу указ президента Казахстана «О подписании Программы сотрудничества между Республикой Казахстан и Китайской Народной Республикой на 2003-2008 годы». Из основных положений документа можно выделить:

- 1) Продолжать проведение взаимных визитов и укрепление контактов на высоком уровне между Республикой Казахстан и Китайской Народной Республикой
- 2) Укреплять связи и проводить консультации между Министерствами иностранных дел двух стран, своевременно проводить обмен мнениями на различных уровнях по двусторонним отношениям
- 3) Проводить регулярные консультации для выработки мер, направленных на предотвращение угроз международной и региональной безопасности [10].

На наш взгляд, данный документ перевел двусторонние отношения из формата добрососедства в стратегическое партнерство. Укрепление связей и проведение консультаций служат механизмом политического доверия между двумя странами, а совместная работа по предотвращению угроз региональной безопасности обеспечивает необходимую стабильность для сотрудничества в экономической сфере.

Кроме того, важную роль в двустороннем сотрудничестве играет участие в Шанхайской организации сотрудничества (ШОС). Как отметил Директор Института мировой экономики и политики Жумабек Сарабеков: «В рамках ШОС мы участвуем в антитеррористических учениях, совместно боремся с экстремизмом, ведем диалог по обеспечению стабильности в Центральной Азии» [11]. В 2004 году республика стала соучредителем Регионального антитеррористического центра, который играет важную роль в координации усилий участников по борьбе с насилием, экстремизмом

и сепаратизмом. Наша страна инициировала обновление программы борьбы с тремя силами зла. Кроме того, предложила принять стратегию по противодействию наркотикам на ближайшие 5 лет [12].

На современном этапе продолжается укрепление отношений в рамках организации. 31 августа - 1 сентября 2025 года состоялся Саммит ШОС, в ходе которого были сделаны важные заключения. Итог визита можно описать как переход от политических деклараций к институционализации доверия. Казахстан и Китай демонстрируют готовность синхронизировать долгосрочные стратегии и одновременно запускать проекты, результаты которых видны уже сегодня. Это придает двусторонним отношениям особый вес - они становятся не только инструментом внешней политики, но и фактором внутреннего развития страны. По итогам казахско-китайского Делового совета подписано более 70 документов на сумму свыше 15 миллиардов долларов, что, по словам эксперта, показывает интерес китайского бизнеса к Казахстану [13].

Экономический фактор стоит на одном уровне с политическим, возможно даже выше. Казахстан - это огромная сырьевая база, экспорт которой занимает более 50% от экономики страны. Прежде всего это природные ресурсы: нефть, газ, уран, металлы, зерно. Китай в свою очередь экспортирует машины, электронное оборудование, промышленные товары и строительные материалы.

Китай является одним из крупнейших торговым партнером Казахстана: по данным КГД МФ РК, в 2024 г. товарооборот РК-КНР составил 30,1 млрд. долл. (-0,001%), из них экспорт РК в КНР - 14,9 млрд. долл. (+1,4%), импорт РК - 15,2 млрд. долл. (-1,3%) [14]. Одним из ключевых факторов является инициатива «Один пояс - Один путь», в которой Казахстан является ключевым звеном и главными воротами Китайской программы в Центральной Азии и на пути в Европу.

Таблица 1. Ключевые проекты ОПОП [15, с. 4]

Инфраструктурный элемент	Значение для РК и КНР
Транзитный потенциал	Транзит грузов через Казахстан сокращает путь до Европы с 45-60 дней до 10-15 суток через железнодорожные пути
Автоматрираль «Западная Европа - Западный Китай»	Трансконтинентальный коридор протяженностью 8445 км, большая часть которого проходит по территории РК, значительно ускоряя сухопутные перевозки
Сухие порты и логистика	Свободная экономическая зона «Хоргос - Восточные ворота» (крупнейший сухой порт ЦА и логистический терминал в порту Ляньюньган с долей участия КТЖ, предоставляющий Казахстану выход к морю
Энергетический коридор	Газопровод «Центральная Азия - Китай», обеспечивающий транспортировку газа в КНР с пропускной способностью свыше 55 млрд кубометров в год

Указанные проекты демонстрируют, что центральную роль Казахстана в реализации проекта как транзитного и энергетического коридора, который с одной стороны обеспечит Китаю ускоренный сухопутный доступ к рынкам Европы и гарантирует энергетическую безопасность, с другой стороны Казахстан сможет извлечь выгоду, развивая логистику и получит выход к морским портам. Проекты сместят фокус с традиционного сырьевого экспорта на развитие транзитного и инфраструктурного партнерства.

Затрагивая тему ОПОП, нужно отметить активную инвестиционную политику КНР в отношении Республики Казахстан. За последние два десятилетия Китай превратился в одного из крупнейших инвесторов в казахстанскую экономику, что обусловлено как потребностями Китая в сырьевых ресурсах, так и заинтересованностью Казахстана в привлечении капитала из вне. По данным НБ РК, валовый объем прямых инвестиций КНР в РК (с 2005 г. по 2024 г.) - 26,42 млрд. долл. Валовый объем прямых инвестиций РК в КНР (с 2005 г. по 2024 г.) - 872,2 млн. долл. Объем прямых иностранных инвестиций из КНР в РК в 2024 г. составил 1,19 млрд. долларов. Отток из РК в КНР составил 84,6 млн. долларов. По итогам 21-го заседания (16 октября 2024 г., г. Астана), перечень приоритетных казахстанско-китайских проектов включает

47 проектов на общую сумму 14,74 млрд. долл. в энергетической, сельскохозяйственной, нефтегазовой, нефтехимической, химической, металлургической, строительной, промышленной, горнорудной, автомобилестроительной, транспортной, инфраструктурной, инновационной и финансовой сферах [14].

На фоне высокой интенсивности взаимодействия, отношения Китайского государства и Республики Казахстан сопровождаются комплексом рисков, обусловленных как внешними геополитическими вызовами, так и экономическими процессами. Первая проблема связана с торговыми отношениями между странами. Как ни странно, факт того, что КНР является нашим основным экономическим партнером, ставит Казахстан в позицию, в которой происходит доминирование на рынках китайских товаров. По статистике, на момент 2025 года с января по сентябрь, общий процент от всего импорта РК, 29,5% составила Китайская Народная Республика. Также не стоит забывать и о чрезмерной активности китайского капитала в казахстанской экономике. По неофициальным данным, Китай вложил только в банковский и добывающий сектора РК сумму в размере от \$55 до \$80 млрд. Предоставление дешевых кредитов, контроль над рядом нефтегазовых и горнорудных месторождений, такая политика может поставить Казахстан в зависимое положение от соседа.

Во-вторых, еще одна насущная проблема, это водоразделение трансграничных рек. Все дело в том, что Китай обладает достаточным количеством рычагов давления по отношению к Казахстану, поскольку около 1/3 водных ресурсов, поступает именно из КНР. Однако ключевыми элементами в данной гидрополитике являются реки Или и Иртыш, интерес к которым испытывает также и Российская Федерация. Уже сейчас Китай ведет переговоры с Казахстаном по данной территории, однако окончательного двустороннего соглашения по водоразделению между странами до сих пор нет.

Наконец, еще одной причиной потенциального разлада в отношениях может вызвать перспектива роста миграции китайцев в Казахстан, поскольку вслед за китайскими инвестициями, следует рабочая сила, хотя Центральной Азиатский регион не нуждается в новых кадрах. Рост миграции может спровоцировать рост синюфобии и проявлению межнациональной вражды, однако власти стран исключают такой вариант развития событий, поскольку для него нет серьезных предпосылок [8]

Анализ двустороннего сотрудничества демонстрирует, что стратегическое партнерство имеет явный асимметричный характер. В то время как Китай занимает второе место среди основных внешнеторговых партнеров РК, экспорт Казахстана имеет сугубо сырьевую направленность. Для преодоления данной тенденции Казахстан активно стремится к диверсификации и использует многовекторный подход во внешней политике. Эта стратегия позволяет стране маневрировать между глобальными центрами, укрепляя национальный суверенитет и защищаясь от использования в чужих экономических интересах. Следовательно, в условиях экономического неравенства, Казахстану необходимо делать упор на стабилизацию политического сотрудничества для эффективного отстаивания своих интересов. Сегодня Китай занимает второе место среди основных внешнеторговых партнеров РК после Российской Федерации, и пятое среди главных стран-инвесторов в казахстанскую экономику. Несмотря на сырьевую направленность экспорта РК, Казахстан активно работает над диверсификацией и привлечением инвестиций в другие сферы. Для реализации данной цели на практике, Казахстану необходимо очень внимательно анализировать и изучать положение дел на внешнеполитической арене. Такой подход служит укреплению национального суверенитета, что не даст мировым державам использовать Казахстан сугубо в своих экономических интересах.

Список использованной литературы:

1. Что стоит за особым отношением Китая к Казахстану: мнение писателя Леонида Млечина. Азаматхан А. [Электронный ресурс].

Режим доступа: https://tengrinews.kz/kazakhstan_news/stoit-osobyim-otnosheniem-kitaya-kazahstanu-mnenie-pisatelya-579508/?ysclid=mimvo09kiz870692033

Дата обращения: 23.11.2025

2 Экономика Центральной Азии: новый взгляд. Евразийский Банк Развития. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://eabr.org/upload/iblock/d0b/EDB_2022_Report-3_The-Economy-of-SA_rus.pdf Дата обращения: 23.11.2025

3 Тянь Е. Отношения Китайской Народной Республики и Республики Казахстан в 1992-2019 годы.: дис. канд. пол. наук. - Москва, 2022.

4 Указ Президента РК «О Концепции внешней политики Республики Казахстан на 2020-2030 годы» // Собрании актов Президента и Правительства. -2020. - № 280.

5 О китайской инициативе «Один пояс, один путь». МИД Российской Федерации [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.mid.ru/ru/activity/COORDINATING_AND_ADVISORY_BODY/HEAD_OF_SUBJECTS_COUNCIL/MATERIALY-O-VYPOLNENII-REKOMENDACIJ-ZASEDANIJ-SGS/XXXVI-ZASEDANIE-SGS/1767163/

Дата обращения: 23.11.2025

6 Батырбаев К. М. Казахстанско - Китайские отношения на современном этапе: Политологический анализ.: дис. на соискание академ. степени. - Астана, 2021

7 ПРОБЛЕМЫ СОВРЕМЕННЫХ КАЗАХСТАНСКО-КИТАЙСКИХ ОТНОШЕНИЙ. Сыроежкин К. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.imemo.ru/files/File/magazines/rossia_i_novay/2019_01/Syroezhkin.pdf. Дата обращения: 23.11.2025

8 Чжан Хунцзян. Перспективы развития казахстано-китайских отношений в новых геополитических реалиях // Известия Восточного института. 2023. № 1. сс. 147-155.

9 Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Китайской Народной Республики о создании Межправительственной казахско-китайской комиссии по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству // База документов РК. - 1992. - Пекин.

10 Указ Президента РК «О подписании Программы сотрудничества между Республикой Казахстан и Китайской Народной Республикой на 2003-2008 годы» // Собрании актов Президента и Правительства. -2003. - № 1097.

11 Казахстан и Китай: как ШОС становится опорой стратегического партнерства. Бахытгуль Джакупова. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://inbusiness.kz/ru/news/kazahstan-i-kitaj-kak-shos-stanovitsya-oporoj-strategicheskogo-partnerstva?ysclid=mihp9hxf2x857245525> Дата обращения: 25.11.2025

12 Ключевые инициативы Казахстана в ШОС. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://24.kz/ru/news/policy/727420-klyuchevye-initsiativy-kazakhstan-v-shos?ysclid=mihpdvo6wm732847054> Дата обращения: 25.11.2025

13 “Казахстан и Китай готовы синхронизировать долгосрочные стратегии“ - эксперты о саммите ШОС. Елизавета Аксенова. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://tengrinews.kz/kazakhstan_news/kazahstan-kitay-gotovy-sinhronizirovat-dolgosrochnye-579632/?ysclid=mihpfoidg9987089717 Дата обращения: 25.11.2025

14 Торгово-экономическое сотрудничество. Единая платформа интернет-ресурсов гос. Органов РК. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.gov.kz/?lang=ru> Дата обращения: 26.11.2025

15 «Один пояс - один путь»: Казахстан как ворота в Европу. Центра Журналистских расследований. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://clck.ru/3QZciW> Дата обращения: 26.11.2025

A PROBLEM OF CASPIAN SEA OIL TRANSPORTATION AND ITS VARIANTS

Tanryverdieva A.

Supervisor: MSc, Lecturer of the Department of World History and International Relations Shyngys

Kurmanuly Zhipatolla

Karagandy Academic Buketov National Research University

ajsuntanryverdieva@gmail.com

Karaganda, Kazakhstan

Introduction

The Caspian Sea region combines significant hydrocarbon reserves with a geographic limitation [1]. Kazakhstan and Azerbaijan depend on external transit states to reach world markets [2]. This dependence creates a structural vulnerability that has shaped the region's energy policy since the early 1990s. For Kazakhstan, oil exports historically accounted for more than half of foreign currency revenue, which means that transport routes directly influence macroeconomic stability [2]. Their reliability determines whether the state can maintain balanced development during periods of geopolitical tension.

After the collapse of the Soviet Union, the inherited infrastructure provided almost no alternatives to northern export routes [8]. Over time new corridors emerged: pipelines through the South Caucasus, maritime shuttle links across the Caspian, and the Kazakhstan-China pipeline. Despite these developments the transport architecture remains imbalanced. Approximately three quarters of Kazakh oil exports still move through a single route, the Caspian Pipeline Consortium [3]. This concentration is economically efficient but makes the entire system sensitive to disruptions.

Events of 2022 to 2024 highlighted this sensitivity. Temporary shutdowns of the Novorossiysk terminal, sanctions on Russian maritime operators, restrictions imposed by insurance companies and rising tensions in the Black Sea region collectively showed how external political developments can affect the export capacity of the Caspian states [10]. These problems demonstrated that oil transportation is more than a technical issue. It is deeply intertwined with international politics, maritime law, environmental norms and regional security [9].

This article examines the main export routes used by Kazakhstan and Azerbaijan. It identifies the key risks associated with each and evaluates possible ways to strengthen the regional transportation system. The purpose is to provide a concise and analytically balanced assessment that reflects current geopolitical and economic realities.

Main Oil Transportation Routes in the Caspian Region

Caspian Pipeline Consortium (CPC)

The CPC pipeline is the dominant export artery for Kazakhstan [3]. It transports crude from Tengiz, Kashagan and Karachaganak to the Russian port of Novorossiysk. Its annual capacity exceeds sixty million tons [3]. This makes CPC one of the largest privately operated pipelines in the world. The marine terminal uses advanced loading systems that allow efficient tanker operations.

Kazakhstan's dependence on CPC reflects both its technical advantages and the absence of comparable alternatives with similar throughput. The vulnerability of this dependence became visible in recent years. Several temporary suspensions of terminal operations occurred during periods of geopolitical tension [10]. Even when these interruptions had technical or environmental justification, their timing created uncertainty among producers and foreign investors. In addition, sanctions on certain Russian companies complicate insurance and certification procedures for tankers carrying Kazakh crude [10]. Documentation requirements have become more detailed, and some shipping firms exercise caution when working with mixed-origin cargoes.

Baku-Tbilisi-Ceyhan (BTC)

The BTC pipeline provides the most significant westward alternative [4]. It links Azerbaijan with the Mediterranean port of Ceyhan through Georgia and Türkiye. Operational since 2006, BTC played a major role in transforming the South Caucasus into an important energy transit region [5]. It is politically stable, supported by long-term agreements and backed by states that share an interest in maintaining uninterrupted flows.

Kazakhstan uses BTC indirectly by delivering oil to Baku via the Trans-Caspian shuttle [7]. The multimodal nature of this route increases transportation costs, but it strengthens diversification. BTC's capacity is substantial, yet a significant portion is allocated to Azeri Light crude, which limits the availability of space for Kazakh volumes.

Atyrau-Samara

The Atyrau-Samara link is part of the older Soviet-era pipeline system [3]. It connects Kazakhstan with the Russian Transneft network and historically supplied European markets. Its strategic importance has declined due to reduced European demand and sanctions affecting Russian infrastructure [10]. Blending procedures within the Transneft system also complicate the certification of origin. The route remains operational, but it no longer plays a leading role in Kazakhstan's long-term export planning.

Trans-Caspian Shuttle

Short sea shipping between Aktau or Kuryk and Baku forms a crucial multimodal bridge [7]. Tankers deliver crude and refined products to the western shore of the Caspian, where they enter pipeline systems leading to the Mediterranean or the Black Sea. The shuttle offers flexibility and represents political diversification, since it reduces dependence on routes passing through Russian territory.

Limitations include shallow waters, weather-related delays and restricted tanker capacity [6]. Winter storms and ice often cause congestion. Storage and loading infrastructure in Aktau and Kuryk also impose practical throughput limits.

Baku-Supsa

The Baku-Supsa pipeline is smaller than BTC but adds redundancy to the region's export options [4]. It provides an outlet to the Georgian Black Sea port of Supsa. Although primarily used for Azeri crude, it supports the overall flexibility of western routes.

Middle Corridor (TITR)

The Middle Corridor connects Central Asia to Europe through Kazakhstan, the Caspian Sea, Azerbaijan, Georgia and Türkiye [6]. Initially developed for container cargo, it has gained new strategic significance since 2022. As tensions increased along northern transit routes, TITR evolved into a preferred framework for multimodal cooperation.

In its current form the corridor is not designed for bulk crude. Its strengths lie in the transport of refined products, petrochemicals and other high-value cargo [7]. Although the corridor cannot replace traditional oil pipelines, it contributes to long-term diversification and enhances regional autonomy.

Key Problems of Caspian Oil Transportation

Geopolitical Pressure

The Caspian region is influenced by overlapping interests of Russia, Türkiye, China, the European Union and the United States [9]. Any disruption in the Black Sea, the South Caucasus or Central Asia can affect energy logistics. Pipeline routes cannot be isolated from broader political dynamics.

Sanctions and Regulatory Risk

Sanctions on Russian infrastructure create uncertainty for exporters using northern routes [10]. Insurance and banking institutions require strict verification. Administrative procedures slow the movement of cargo and raise transportation costs [10].

Environmental Constraints

The Caspian Sea is an enclosed ecosystem [1]. Environmental regulations impose strict requirements on offshore projects and port expansions. Shallow waters limit tanker size. Weather conditions reduce port availability during winter.

Infrastructure Bottlenecks

Port infrastructure on both shores of the Caspian requires modernization [6]. Loading rates, storage capacity and navigational systems are insufficient for rapid increases in export volume.

Fragmented Tariff and Customs Framework

Transit states apply different tariffs, customs rules and environmental standards [7]. This prevents the formation of an integrated energy corridor.

Prospective Solutions and New Routes

Enhanced Cooperation Between Kazakhstan and Azerbaijan

Cooperation between these two states has the highest potential for rapid impact [7]. Shared investment in port modernization, joint scheduling of tanker loading and harmonized documentation systems would increase throughput and reduce delays.

Port Modernization and Tanker Fleet Development

Upgrading the ports of Aktau and Kuryk is essential [3]. Investments in dredging, breakwaters, loading systems and storage tanks would reduce weather-related disruptions.

Selective Offshore Pipeline Options

Short offshore pipelines built within national sectors could become feasible under the legal framework of the 2018 Caspian Convention [1]. Even limited volumes increase resilience.

Expansion of the Middle Corridor

The Middle Corridor should be integrated into energy logistics through refined products, petrochemical exports and containerized energy goods [6].

Eastward Diversification to China

The Kazakhstan-China pipeline offers a politically stable and commercially predictable alternative [2]. Its further expansion, supported by long-term supply contracts, would create a more balanced export structure.

Conclusion

The problem of Caspian Sea oil transportation remains one of the most strategically important questions for Kazakhstan and Azerbaijan [9]. Although the region possesses substantial hydrocarbon resources, its landlocked geography forces exporters to rely on a small number of corridors that cross politically sensitive territories. This structural limitation affects national security and long-term planning.

The dominant position of the CPC pipeline ensures efficiency but increases vulnerability [3]. Western corridors provide diversification but depend on multimodal chains. Short sea shipping expands flexibility yet remains limited by weather patterns and port capacity. The Middle Corridor adds a new geopolitical dimension. Eastward flows toward China complete the multi-vector landscape.

A realistic strategy relies on gradual diversification [7]. Coordinated development of port infrastructure, investment in tanker fleets and closer regulatory cooperation can reduce chokepoints. Selective offshore pipeline projects and integration of Trans-Caspian networks can further decrease dependence on single transit states.

In essence, the future of Caspian oil transportation depends on the ability of regional states to manage external pressures while modernizing internal infrastructure [9]. By expanding and balancing their transport portfolio, Caspian producers can ensure stable access to global markets even in an unpredictable environment.

References

- 1 Convention on the Legal Status of the Caspian Sea. Aktau, 2018.
- 2 Caspian Pipeline Consortium. Annual Operational Summary. Moscow, 2023.
- 3 BTC Co. Baku-Tbilisi-Ceyhan Pipeline Technical Review. London, 2022.
- 4 KAZENERGY Association. National Energy Report. Astana, 2023.
- 5 Trans-Caspian International Transport Route Association. TITR Capacity and Development Report. Baku, 2024.
- 6 International Energy Agency. Oil Market Report. Paris, 2024.
- 7 European Commission. Energy Security and the Southern Corridor. Brussels, 2021.
- 8 World Bank. Caspian Maritime Logistics Assessment. Washington, 2022.
- 9 Yergin, D. Energy Security and the Global System. Foreign Affairs, Vol. 85, No. 6.
- 10 OECD. Sanctions Compliance in Energy Logistics. Paris, 2023.

ЭТАПЫ ИРАНО-ИРАКСКОГО КОНФЛИКТА

Шадрин Е.В., Ким Д.Д.

Научный руководитель: к.и.н., ассоциированный профессор Б.А. Досова
Карагандинский национальный исследовательский университет
имени академика Е.А. Букетова
agosya1409@gmail.com
kimdarya06@gmail.com
г. Караганда

Ирано-иракская война, длившаяся с 1980 по 1988 года, бесспорно является одним из наиболее затяжных и кровопролитных вооружённых конфликтов второй половины минувшего XX века. Данное столкновение развернулось на фоне глубоких политических, а также идеологических противоречий, охватило не только территории двух государств, но и приобрело региональное и международное измерение, вовлекая соседние страны и крупные державы. Эта война оказала огромное влияние на развитие Ближнего Востока, нарушив баланс сил в регионе, а также подорвала экономическую составляющую обеих стран и унесла десятки тысяч жизней.

Необходимо отметить, что руководство Ирака во главе с Саддамом Хусейном несколько изменило внешнеполитический курс, сделав его более действенным и нацеленным на диалог. Наглядным подтверждением выступает подписание Алжирского соглашения, заключённого 6 марта 1975 года в одноимённой столице Алжира. При посредничестве алжирского руководителя, Иранская и Иракская стороны в лице глав государств пришли к договорённости, согласно которой граница по реке Шатт-эль-Араб должна пройти по линии тальвега, то есть срединного русла. Также, подписавшие стороны предлагали решить конфликт в Хузестане - регионе Ирана с преимущественно арабским населением. Соглашение предполагало отказ от любого внешнего вмешательства в спорные вопросы региона. Несмотря на высокие ожидания, соглашение не оказалось эффективным с точки зрения долгосрочной перспективы и стало отсрочкой перед новым витком к развитию данного противостояния: с приходом к власти в Иране Исламского руководства во главе с Рухоллой Хомейни Ирак объявил, что аннулирует это соглашение [1].

При рассмотрении истоков конфликта необходимо, для начала, обратить особое внимание на территориальные притязания. Ключевым объектом спора, как упоминалось выше, был водный путь реки Шатт-эль-Араб, которые соединяет реки Тигр и Евфрат и впадает в Персидский залив. Контроль над этим каналом имел серьёзное экономическое и стратегическое значение как для Ирана, так и для Ирака, у которого данный водный путь - единственный выход к морю. Договор 1975 года отчасти снял напряжение, но для Ирака условия оказались неприемлемыми - он рассматривал их как уступку, а не равноправное соглашение.

Также, не стоит забывать про идеологическое и политическое столкновение между руководствами государств. После революции 1979 года, именуемой как "Исламская революция", к власти в Иране пришёл режим под руководством Хомейни. Данное государство стало активнее заявлять о своей революционной идеологии и намерении её распространять. Это сильно встревожило Багдад: режим баасистов видел в этом угрозу легитимности среди шиитского большинства Ирака. Стоит напомнить, что Иран с приходом нового руководства стал центром шиитского ислама. При этом в Ираке большая часть населения - около 60-65% населения также шииты, однако политическая власть находилась в руках Саддама Хусейна - представителя суннитского меньшинства, которых около 30%