УДК 914 / 919

МАГИСТРАЛЬНЫЕ НЕФТЕПРОВОДЫ В ГЕОПОЛИТИКЕ СОВРЕМЕННОЙ РОССИИ

Потоцкая Т. И.

ФГБОУ ВО «Смоленский государственный университет (СмолГУ)», Смоленск, Российская Федерация
E-mail: ptismolensk@yandex.ru

В статье изложены результаты изучения территориальной организации нефтепроводного транспорта России. Выделены основные факторы, действовавшие в разные исторические этапы, влияющие на ее формирование. Особое внимание уделено исследованию трансформации географии нефтепроводной системы России в постсоветский период под влиянием характера ее взаимоотношений с соседними странами. Выявлены основные географические направления этой трансформации. Акцентируется внимание на изменении геополитической значимости сопредельных России государств под влиянием изменения территориальной организации нефтепроводного транспорта страны.

Ключевые слова: геополитика, геополитическое положение России, нефтепроводный транспорт России, постсоветское пространство.

ВВЕДЕНИЕ

Большую роль в размещении производства, географическом разделении труда и, как следствие, развитии экономики любого государства играет транспортная система. Особое значение она приобретает для стран с большой площадью и наличием территориальных диспропорций в размещении населения и природных ресурсах. Поэтому отечественная экономико-географическая школа всегда рассматривала территориальную организацию транспорта в качестве одного из основных предметов исследования (Бернштейн-Коган С. В. [1], Василевский Л. И. [2], Никольский И. В. [3], Тархов С. А., Шлихтер С. Б. [4] и др.).

В данном исследовании приоритет отдан изучению территориальной организации нефтепроводного транспорта в силу того, что, во-первых, для России с ее традиционно лидерскими позициями в мировой добыче и экспорте нефти, а также значительными территориальными разрывами между местами добычи и местами потребления нефти важность нефтепроводного транспорта очевидна. Во-вторых, после распада СССР нефтепроводный транспорт в силу своей преобладающей экспортной направленности превратился в один из основных политических факторов, влияющих на характер отношений между Россией с сопредельными государствами, что привлекает к нему внимание не только аналитические структуры Правительства РФ [5], но и академическую среду.

Справедливости ради отметим, что распад СССР вызвал зависимость экспортных операций России от соседних стран не только в сфере использования нефтепроводного транспорта, но и газопроводного, морского, железнодорожного и др. Это явление привело к появлению термина «транспортная геополитика» и целого ряда геополитических работ, исследующих данную проблематику: Бабурин В. Л. [6], Колосов В. А. [7], Коржубаев А. Г., Суслов В. И. [8], Потоцкая Т. И. [9], Тархов С. А. [10], Шупер В. А. [11], Якунин В. И. [12] и др.

ИЗЛОЖЕНИЕ ОСНОВНОГО МАТЕРИАЛА

Проведенное исследование показало, что формирование территориальной организации нефтепроводной системы в России проходило под влиянием разных факторов. Исходя из них, можно выделить следующие этапы.

I этап (30–70-е годы XX века) – формирование нефтепроводной системы под влиянием внутренних потребностей государства и стран социалистического сотрудничества. Его сущность заключалась в приоритете транспортировки нефти от мест добычи до потребителя в рамках государства. Нефтепроводы строились первоначально от месторождений Каспийского моря, а затем Волго-Уральского и Западно-Сибирского экономических районов до основных мест потребления в европейской части СССР. В это период было построено более 20 магистральных нефтепроводов. Наиболее протяженный из них – нефтепровод «Дружба». Его строительство имело под собой важную геополитическую задачу – продемонстрировать позиции СССР к открытости и интеграции со странами социалистического сообщества. Такими странами стали: ГДР (комплектуемые для насосных станций), Венгрия (автоматическое оборудование), Польша и Чехословакия (трубы и арматура соответственно).

II этап (70-е–90-е годы XX века) – формирование территориальной организации нефтепроводной системы России под влиянием конъюнктуры мирового нефтяного рынка. Мировой экономический кризис 70-х годов XX века, возникнув как результат согласованного действия стран Организации арабских стран-экспортеров нефти по повышению цен на нефть, привел к появлению на мировом рынке новых нефтедобывающих стран, в том числе и СССР. Это стимулировало строительство в стране нефтепроводов экспортной направленности. Самый известный из них – Сургут-Полоцк, расширивший ресурсную базу уже существовавшего нефтепровода «Дружба».

Выделение III этапа (90-е годы XX века – XXI век) связано распадом СССР и, как следствие, возникновением транспортных разрывов в ранее единой транспортной системе страны. Это привело к тому, что нефть из России к своим основным внешнеэкономическим партнерам – странам ЕС – стало возможно транспортировать только через территорию стран-транзитеров (Беларусь, Украина, Латвия), что требовало наличия согласованной внешней политики. Для преодоления этой «транспортной зависимости» Россия активно использовала как свойства собственной территории, так и свойства территории соседних государств, создавая альтернативные элементы транспортной инфраструктуры и альтернативные транспортные магистрали (Табл. 1).

В результате возникло несколько географических направлений трансформации территориальной организации нефтепроводного транспорта на постсоветском пространстве.

Первое направление определяется стремлением России уйти от диктата стран-транзитеров, через которые осуществляется (или осуществлялся) экспорт нефти. Поскольку основным экспортным нефтепроводом России после распада СССР был

МАГИСТРАЛЬНЫЕ НЕФТЕПРОВОДЫ В ГЕОПОЛИТИКЕ СОВРЕМЕННОЙ РОССИИ

нефтепровод «Дружба», экспортирующий нефть в страны Европы и проходящий транзитом через Латвию, Литву (морской транзит) и Беларусь, Украину (континентальный транзит), характер отношений с перечисленными странами стал влиять на этот экспортный поток. Решением данной проблемы стало строительство «Балтийской трубопроводной системы – 1» (БТС – 1), которое предполагало создание собственного портового хозяйства на Балтийском море, соответствующего по пропускной способности экономическому потенциалу России (порты Приморск, Усть-Луга, Высоцк, расширение мощностей Санкт-Петербургского порта), и строительство системы нефтепроводов, обеспечивающих доставку российской нефти в эти порты (Харьяга – Уса – Ухта – Ярославль – Кириши – Приморск). Данный проект снизил и во многом устранил зависимость экспорта российской нефти от взаимоотношений с Латвией и Литвой.

Таблица 1.

Альтернативные российские магистральные нефтепроводные проекты.
Составлено автором по [9; 13; 14].

Название, маршрут	Ввод в эксплуатацию, год	Протяженность, пропускная способность
Суходольная – Родионовская	2001	259 км; 26 млн тонн в год
«Балтийская трубопроводная система II»: Унеча – Усть-Луга	2012	1000 км; 30 млн тонн в год
КТК: Тенгиз (Казахстан) – Новороссийск (Россия)	2004	1510 км; 67 млн тонн в год
Восточная Сибирь – Тихий океан (ВСТО): Тайшет – Усть-Кут – Ленск – Олекминск – Алдан – Сковородино	2009	2694 км; 30 млн тонн в год
«Восточная Сибирь – Тихий океан» (ВСТО): Сковородино – Благовещенск – Биробиджан – Хабаровск – СМНП «Козьмино»	2012	2046 км; 30 млн тонн в год
Сковородино (Россия) – Мохэ (Китай)	2011	63,7 км (в России) и 950 км (в Китае); 15 млн тонн в год
Транссахалинская трубопроводная система	1999	1600 км; 5,3 млн тонн в год

Более того, строительство БТС – 2 снизило риски транспортировки нефти через Беларусь, поскольку нефть, транспортируемая по нефтепроводу «Дружба» с нефтеперекачивающей станции Унеча, расположенной на границе России и Беларуси, была перенаправлена в новый нефтепровод, полностью проходящий по территории России до портов Балтийского моря. Таким образом, обе Балтийские

трубопроводные системы способствовали увеличению значимости Балтийского моря во внешней политике России в целом.

В свою очередь, строительство нефтепровода Суходольная – Родионовская, идущего по территории Ростовской области, обеспечило транспортировку нефти в порт Новороссийска в обход Украины. Это привело к необходимости увеличения количества и емкости терминалов порта Новороссийска и в целом к его реконструкции.

Второе направление изменения территориальной организации нефтепроводного транспорта России связано с ее борьбой за транспортировку нефти, добываемой в бассейне Каспийского моря в пределах Азербайджана, Казахстана и Туркмении, которая стала особенно актуальной после строительства нефтепровода БТД (Баку – Тбилиси – Джейхан), проложенного по территории Азербайджана, Грузии и Турции (Табл. 2). Это заставило Россию предлагать свои проекты для транспортировки нефти с каспийских месторождений. Так был построен Каспийским трубопроводным консорциумом (КТК) новый трубопровод, транспортирующий нефть с морских месторождений Казахстана и России, которая и заполнила терминалы Новороссийска (Южной Озереевки).

Таблица 2.

Альтернативные России магистральные нефтепроводные проекты.

Составлено автором по [9; 15; 16; 17; 18; 19].

Название, маршрут	Ввод в эксплуатацию, год	Характеристики (протяженность, пропускная способность)
Баку (Азербайджан) – Тбилиси (Грузия) – Ахалкалаки (Грузия) – Супса (Грузия)	1999	837 км; 6 млн тонн в год
БТД: Баку (Азербайджан) – Тбилиси (Грузия) – Джейхан (Турция)	2006	1767 км; 50 млн тонн в год
ККСТ: Ескене (Казахстан) – Курык (Казахстан), танкерные поставки из порта Курыка в Баку и далее трубопроводом БТД	2020	200 км; 56 млн т. в год
Трансказахстанский: Атырау (Казахстан) – Атасу (Казахстан) – Алашанькоу (Китай)	2006	2790 км; 20 млн тонн в год

Третье направление трансформации территориальной организации нефтепроводного транспорта связано с борьбой России за маршруты транспортировки нефти в Азиатско-Тихоокеанский регион. Изначально она определялась стремлением Казахстана не только инвестировать значительные средства в добычу нефти в Каспийском море, но и экспортировать нефть непосредственно потребителю, обходя страны-транзитеры (Россию). В результате стали создаваться новые системы трубопроводов, самым крупным из которых стал «Трансказахстанский нефтепровод», соединивший Казахстан и Китай. В силу того, что нефтяные месторождения Казахстана еще не выведены на полную мощность,

загрузка нефтепровода во многом пока осуществляется за счет нефти, добываемой в России.

Российским ответом на конкуренцию в транспортировке нефти в Китай, а впоследствии и на осложнившиеся проблемы взаимоотношений с ЕС в целом, стало строительство системы новых магистральных нефтепроводов, выводящих ее на рынки стран Азиатско-Тихоокеанского региона. В свою очередь, это способствует формированию инфраструктуры, добывающей и обрабатывающей промышленности Сибири и Дальнего Востока в целом, стимулируя развитие экономики в этом сложном для освоения регионе [20]. К ним можно отнести: «Транссахалинскую трубопроводную систему» и нефтепроводную систему «Восточная Сибирь – Тихий океан» [21].

ВЫВОДЫ

В качестве заключения стоит отметить, что, во-первых, формирование территориальной организации нефтепроводного транспорта в России происходило под влиянием не только значительных объемов запасов и добычи нефти, но и постоянно увеличивающегося внутреннего спроса на нефть, благоприятной конъюнктуры мирового нефтяного рынка и характера взаимоотношений России с соседними странами. Во-вторых, активное преодоление Россией «транспортной зависимости» от стран постсоветского пространства в сфере транспортировки нефти (от Беларуси, Латвии, Литвы, Украины, Азербайджана) приводит не только к очевидному улучшению ее геополитического положения, но и создает потенциальные проблемы, поскольку частично происходит за счет использования территории других стран, таких как Казахстан и Китай, способствуя тем самым укреплению экономических позиций и региональных амбиций стран, расположенных в непосредственной близости к государственной границе России.

Список литературы

1. Бернштейн-Коган С. В. Очерки географии транспорта. М. – Л.: ГИЗ, 1930. 348 с.
2. Василевский Л. И. Транспортная система мира. М.: Транспорт, 1971. 586 с.
3. Никольский И. В. География транспорта СССР. М.: МГУ, 1978. 284 с.
4. Тархов С. А., Шлихтер С. Б. География транспортных систем. М.: РОУ, ИГ РАН, 1995. 148 с.
5. Энергетический бюллетень № 36 май 2016: Развитие транспортировки нефти // Аналитический центр при Правительстве РФ [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://ac.gov.ru/publications/>.
6. Бабурин В. Л. Геополитический контекст строительства газопровода Россия – Китай // Вестник алтайской науки. 2011. № 1. С. 103–109.
7. Геополитическое положение России: представления и реальность. М.: Арт-Курьер, 2000. 200 с.
8. Коржубаев А. Г., Суслов В. И. Стратегия развития инфраструктуры транспорта нефти, нефтепродуктов и газа в России // Нефтегазовая геология. Теория и практика. 2008. № 4. С. 5.
9. Потоцкая Т. И. Геополитика. Смоленск: СмолГУ, 2014. 380 с.
10. Тархов С. А. Транспортная интеграция и дезинтеграция постсоветского пространства // Известия Российской академии наук. Серия географическая. 1997. № 3. С. 17.
11. Шупер В. А. Геополитическое положение России: возможные направления изменений // Известия Российской академии наук. Серия географическая. 2009. № 4. С. 113–122.
12. Якунин В. И. Формирование геостратегии России: транспортная составляющая. М.: Мысль, 2005. 200 с.
13. Транснефть [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.transneft.ru>.

14. Балтийская трубопроводная система – 2. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://bts2.ru/>.
15. Гаджиев К. С. Трубопроводная дипломатия на Южном Кавказе в геополитическом измерении // Горизонты экономики. 2014. № 4 (16). С. 13–21.
16. Заславский И. Дело труба. Баку – Тбилиси – Джейхан и казахстанский выбор на Каспии. М.: Европа, 2005. 200 с.
17. Энергетический бюллетень № 16 август 2014: Каспийский регион на энергетической карте мира // Аналитический центр при Правительстве РФ [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://ac.gov.ru/publications/>.
18. Белова М. Атасу – Алашанькоу: история реэкспорта российской нефти // РосБизнесКонсалтинг [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://rbc.ru/>.
19. Жильцов С. Трубопроводы в Центральной Азии и Каспийском регионе: новый этап борьбы // Центральная Азия и Кавказ. 2014. Т. 17. № 3. С. 139–153.
20. Филимонова И. В., Эдер Л. В., Немов В. Ю., Ламерт Д. А. Трубопроводный транспорт Дальнего Востока: современное состояние и перспективы развития // Трубопроводный транспорт: теория и практика. 2013. № 4 (38). С. 45–49.
21. Медведева Н. В., Ткачев С. В. Геополитическое значение нефтепровода «Восточная Сибирь – Тихий Океан» // Морской флот. 2007. № 2. С. 10–13.

MAIN OIL PIPELINES IN THE GEOPOLITICS OF CONTEMPORARY RUSSIA

Pototskaya T. I.

*Smolensk State University, Smolensk, Russia
E-mail: ptismolensk@yandex.ru*

The article highlights the outcomes of the research conducted on the transformation of the territorial organization of the Russian oil pipeline transport. The main factors influencing its formation are identified, i.e. the volume of oil reserves and production; the production geography; the volume of domestic demand for oil; conjuncture of the world oil market; the nature of Russia's relations with neighboring countries. Depending on the degree of the above factors impact, the following stages are established in this process: Stage I (30th – 70th years of the XX century) – formation of the oil pipeline system under the influence made by the internal needs of the state and later of the countries involved in socialist cooperation, which determined the priority construction of oil pipelines of national importance, namely, from the place of extraction to the consumer within the state; Stage II (70th–90th years of the XX century) – formation of the territorial organization of the Russian oil pipeline system under the influence of a favorable conjuncture on the world oil market, which stimulated the construction of export pipelines or oil pipelines expanding their resource base in the country; Stage III (90th years of the XX century – XXI century) - construction of major oil pipelines under the influence of mainly problematic relations with the neighboring post-Soviet states. Particular attention is paid to the study of the impact made by the geopolitical factor on the change in the geography of the Russian oil pipeline system in the post-Soviet period. The main geographical directions of these changes are revealed, i.e. due to Russia's desire to escape from the dictates of the transit countries through which oil is / was exported; as a result of Russia's struggle for transportation of oil produced in the basin of the Caspian Sea; under the influence of the struggle for oil transportation routes to the countries of the Asia-Pacific region. Positive

changes in the transport infrastructure are identified such as construction of alternative Russian trunk oil pipeline projects: the Trans-Sakhalin pipeline system, Sukhodolnaya-Rodionovskaya, the Baltic Pipeline System II, Tengiz-Novorossiysk, Eastern Siberia-Pacific Ocean, Skovorodino-Mohe, which reduced Russia's dependence on the neighboring countries. The negative changes are also detected, namely, the construction of the trunk pipeline projects which are alternative to Russia by neighboring states of the post-Soviet space: Baku-Tbilisi-Ceyhan, Baku-Tbilisi-Akhalkalaki-Supsa, Trans-Kazakhstani oil pipeline, Kazakhstan Caspian transportation system. Attention is focused on the changing geopolitical significance of the neighboring countries under the influence of the transformation of the overall country's oil pipeline transport geography: Turkey, Kazakhstan, China. The conclusion is made that Russia's active overcoming of its «transport dependence» on the countries of the post-Soviet space in the field of oil transportation, namely, on Belarus, Latvia, Lithuania, Ukraine, leads not only to an obvious improvement in its geopolitical situation, but also creates potential problems due to the use of the territory belonging to other countries, such as Kazakhstan and China, thereby contributing to the strengthening of economic positions and regional ambitions of the countries located in close proximity to the Russian state border.

Keywords: geopolitics; Russia's geopolitical position; Russian gas pipeline transport; post-Soviet space.

References

1. Bernštejn–Kogan S. V. Oчерки географии транспорта (Essays of the geography of transport). Moscow - Leningrad: GIZ (Publ.), 1930, 348 p. (in Russian).
2. Vasilevskij L. I. Transportnaja sistema mira (Transport system of the world). Moscow: Transport (Publ.), 1971, 586 p. (in Russian).
3. Nikol'skij I. V. Geografija transporta SSSR (Geography of transport of the USSR). Moscow: MGU (Publ.), 1978, 284 p. (in Russian).
4. Tarhov S. A., Shlihter S. B. Geografija transportnyh system (Geography of transport systems). Moscow: ROU, IG RAN (Publ.), 1995, 148 p. (in Russian).
5. Jenergetičeskij bjulleten' no. 36 maj 2016: Razvitie transportirovki nefti (Development of the oil transportation). Analitičeskij centr pri Pravitel'stve RF [Jelektronnyj resurs] URL: <http://ac.gov.ru/publications/> (in Russian).
6. Baburin V. L. Geopolitičeskij kontekst stroitel'stva gazoprovoda Rossija – Kitaj (The geopolitical context of the construction of the Russia-China gas pipeline). Vestnik altajskoj nauki, 2011, no. 1. pp. 103–109 (in Russian).
7. Geopolitičeskoe polozhenie Rossii: predstavlenija i real'nost' (Russia's geopolitical position: views and reality). Kolosov V. A. Moscow: Art-Kur'er (Publ.), 2000. 200 p. (in Russian).
8. Korzhubaev A. G., Suslov V. I. Strategija razvitija infrastruktury transporta nefti, nefteproduktov i gaza v Rossii (Strategy for the development of transport infrastructure for oil, oil products and gas in Russia). Neftegazovaja geologija. Teorija i praktika, 2008, no. 4, p. 5 (in Russian).
9. Potockaja T. I. Geopolitika (Geopolitics). Smolensk: SmolGU (Publ.), 2014, 380 p. (in Russian).
10. Tarhov S. A. Transportnaja integracija i dezintegracija postsovetskogo prostranstva (Transport integration and the disintegration of the post-Soviet space). Izvestija Rossijskoj akademii nauk. Serija geografičeskaj, 1997, no. 3, p. 17 (in Russian).
11. Shuper V. A. Geopolitičeskoe polozhenie Rossii: vozmozhnye napravlenija izmenenij (Russia's geopolitical situation: possible directions for changes). Izvestija Rossijskoj akademii nauk. Serija geografičeskaja, 2009, no. 4, pp. 113–122 (in Russian).
12. Jakunin V. I. Formirovanie geostrategii Rossii: transportnaja sostavljajushhaja (Formation of Russia's geostrategy: transport component). Moscow: Mysl' (Publ.), 2005. 200 p. (in Russian).

13. Transneft' (Transneft) [Elektronnyj resurs]. URL: <http://www.transneft.ru/>. (in Russian).
14. Baltijskaja truboprovodnaja sistema – 2 (The Baltic Pipeline System - 2). [Elektronnyj resurs]. URL: <http://bts2.ru/>. (in Russian).
15. Gadzhiev K. S. Truboprovodnaja diplomatija na Juzhnom Kavkaze v geopoliticheskom izmerenii (Pipeline diplomacy in the South Caucasus in the geopolitical dimension). *Gorizonty jekonomiki*, 2014, no. 4 (16). pp. 13–21 (in Russian).
16. Zaslavskij I. Delo truba. Baku-Tbilisi-Dzhejhan i kazahstanskij vybor na Kaspii (It's a trumpet case. Baku-Tbilisi-Ceyhan and Kazakhstan's choice in the Caspian). Moscow: Evropa (Publ.), 2005. 200 p. (in Russian).
17. Jenergeticheskij bjulleten' no.16, avgust 2014: Kaspijskij region na jenergeticheskoj karte mira (The Caspian region on the energy map of the world). *Analiticheskij centr pri Pravitel'stve RF [Elektronnyj resurs]*. URL: <http://ac.gov.ru/publications/>. (in Russian).
18. Belova M. Atasu – Alashan'kou: istorija rejeksporta rossijskoj nefti (Atasu - Alashankou: history of re-export of Russian oil). *RosBiznesKonsalting [Elektronnyj resurs]* URL: <http://rbc.ru/>. (in Russian).
19. Zhil'cov S. Truboprovody v Central'noj Azii i Kaspijskom regione: novyj jetap bor'by (Pipelines in Central Asia and the Caspian Region: a new stage in the struggle). *Central'naja Azija i Kavkaz*, 2014, T. 17, no. 3, pp. 139–153 (in Russian).
20. Filimonova I. V., Jeder L. V., Nемов V. Ju., Lamert D. A. Truboprovodnyj transport Dal'nego Vostoka: sovremennoe sostojanie i perspektivy razvitija (Pipeline transport of the Far East: current state and development prospects). *Truboprovodnyj transport: teorija i praktika*, 2013, no. 4, (38). pp. 45–49 (in Russian).
21. Medvedeva N. V., Tkachev S. V. Geopoliticheskoe znachenie nefteprovoda Vostochnaja Sibir' – Tihij Okean (The Geopolitical Importance of the Eastern Siberia-Pacific Ocean Oil Pipeline). *Morskoj flot*, 2007, no. 2, pp. 10–13 (in Russian).

Поступила в редакцию 30.06.2017