

УДК 914/919

ГЕОГРАФИЯ «НЕФТЕПРОВОДНЫХ ВОЙН» В КОНТЕКСТЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ РОССИИ СО СТРАНАМИ БАЛТИЙСКОГО РЕГИОНА

© 2019 г. Т. И. Потоцкая

*Смоленский государственный университет, Смоленск, Россия
e-mail: ptismolensk@yandex.ru*

Рассмотрены нефтепроводы, в функционировании которых, пересекаются интересы России и стран Балтийского региона (Латвии, Литвы, Белоруссии, Польши). Под «нефтепроводными вой-нами» в исследуемом регионе понимается противостояние политики дистанцирования стран от России в вопросе транспортировки нефти в Европу и политики России по созданию альтернативных (более экономически эффективных и безопасных) путей транспортировки нефти в Европу. Выделены группы нефтепроводов в контексте взаимоотношений между странами: основные, альтернативные, опосредованно связанные с интересами стран Балтийского региона. Выявлены географические факторы, влияющие на позиции стран: уровень обеспеченности стран нефтью (Россия), уровень развития в них нефтепереработки (Литва, Белоруссия, Польша) и особенности транспортно-географического положения территории. Акцентировано внимание на основных инструментах, которые используют страны в данном противостоянии. Выделены и рассмотрены Балтийская и Черноморская стратегии развития нефтяного экспорта России. Проведен их сравнительно-географический анализ. В качестве выводов отмечено: перераспределение в постсоветский период маршрутов транспортировки российской экспортной нефти в Европу в сторону увеличения морской ее составляющей (за счет портов Балтийского и Черного морей); уменьшение значимости Балтийского региона для нефтяного экспорта России; усиление взаимосвязи функционирования всех экспортных нефтепроводов России. Подчеркнута значимость нефтепроводного транспорта в формировании барьерной функции современных государственных границ стран постсоветского пространства.

Ключевые слова: транспортная геополитика, трубопроводные войны, Россия, Балтийский регион, постсоветское пространство.

DOI: 10.5922/1994-5280-2019-4-8

Введение и постановка проблемы. Россия занимает значимые позиции как на мировом рынке нефти (6,3% мировых запасов и 12,6% мировой добычи), так и в ее экспорте (13%). Приоритетным направлением экспорта нефти (68%) является зарубежная Европа. При этом на постсоветском пространстве есть и другие нефтедобывающие страны, имеющие в качестве основного потребителя страны Европы: Казахстан (1,8% мировых запасов, 2% мировой добычи, 1% мирового экспорта нефти) и Азербайджан (0,4%, 0,9%, 1,5%, соответственно). В связи с этим большинство экспортных нефтепроводов данного

макрорегиона начинается в России, Азербайджане, Казахстане, проходя транзитом через Белоруссию, Украину, Латвию и Литву. Это обстоятельство сформировало взаимозависимость перечисленных государств в вопросах экспорта и импорта энергоресурсов по системе трубопроводов, проходящих по их территории.

После распада СССР зависимость нефтедобывающих стран от стран-транзитеров, через территорию которых осуществлялся экспорт в страны-потребители, сильно повлияла на характер отношений: между Россией, с одной стороны, и Украиной, Бело-

русией, Латвией, Литвой, с другой; между Азербайджаном, с одной стороны, и Россией, с другой; между Казахстаном, с одной стороны, и Россией, с другой. В связи с этим, каждая из перечисленных нефтедобывающих стран стала предпринимать действия для создания новых магистралей, идущих в обход стран-транзитеров. Возникшее в результате реализации данных проектов противостояние интересов стран стали называть «*трубопроводными войнами*». Выявление географии этого противостояния – цель данного исследования. В силу того, что основными его участниками являются страны Балтийского региона (Россия, Латвия, Литва – постоянные члены Совета государств Балтийского моря, Белоруссия и Украина имеют статус наблюдателей в данной организации; Белоруссия подала заявку на постоянное членство), его приоритетная значимость очевидна. Более того, в состав рассматриваемого региона входят страны, которые не являются «постсоветскими», но при этом активно участвуют в реализации трубопроводных стратегий, в той или иной мере затрагивая интересы России (Германия, Польша), что усиливает значимость Балтики в рассматриваемом контексте. Данная особенность подтолкнула автора выбрать его в качестве объекта исследования.

Обзор ранее выполненных исследований. Отмечая проблемность предмета исследования и, связанную с этим актуальность, подчеркнем особую важность двух категории изысканий, результаты которых учитывались автором при подготовке данных материалов.

Во-первых, это преимущественно экономико-географические работы, ориентированные на выявление современных тенденций трансформации всей транспортной системы России и сопредельных стран (в том числе и трубопроводной ее составляющей) в постсоветский период. Из них наиболее близки к заявленной теме работы Л.Б. Вардомского, М.О. Тураевой [2], Д.Г. Дудко [4], Н.Н. Ключева [6], Т.И. Потоцкой [10, 11], Г.В. Сдасюк, Н.Н. Комедчикова [9] и др.

Во-вторых, это исследования конфликтности функционирования транспортных магистралей в Западном регионе постсоветского пространства, через который транзитом проходят практически все ее экспортные магистрали. Абстрагируясь от большого ко-

личества публикаций на эту тему, отметим только те, мнение авторов которых принималось к вниманию при написании данной статьи – это работы Ю.В. Боровского [1], И.С. Гуменюка [3], Ю.М. Зверева [3. 5], А.Г. Коржубаева, Л.В. Эдер [7], С.С. Петросяна [8] и др.

Материалы и методика исследования

Исследование основано на открытых материалах, размещенных на официальных сайтах компаний – ведущих операторов магистральных трубопроводов, транспортирующих нефть по территории каждого из государств рассматриваемого региона – «Транснефть» (Россия), «Полоцктранснефть Дружба» (Белоруссия), «Гомельтранснефть Дружба» (Белоруссия), «ЛатРосТранс» (Латвия), «ORLEN Lietuva» (Литва, Польша), «SOCAR» (Азербайджан) и др. Это дало возможность автору собрать сопоставимую информацию об особенностях функционирования изучаемых нефтепроводов: время ввода в эксплуатацию, протяженность, пропускная способность, официальная позиция компаний по наиболее проблемным вопросам.

Так же в работе использовалась статистика и результаты исследований, выполненных компанией ВР (определение позиций России на мировом нефтяном рынке – запасы, добыча, экспорт) [15], Федеральной службой государственной статистики РФ (выявление направлений экспорта нефти из России) [13], Аналитическим центром при Правительстве Российской Федерации (выделение направлений трансформации экспортных маршрутов нефти из России) [14], а также отраслевыми аналитическими агентствами и др.

Исследование проведено с использованием территориального, исторического, комплексного и проблемного научных подходов. Наиболее продуктивным оказалось применение таких научных географических методов, как: сравнительно-географический и метод геополитического анализа (выявление особенностей влияния свойств территории на внешнюю политику государства, расположенного на данной территории).

Полученные результаты и их обсуждение. При поиске новых маршрутов прокладки экспортных трубопроводов нефтедобывающими странами постсоветского пространства использовалось несколько

путей: строительство магистралей по собственной территории, идущих в обход стран-транзитеров и выводящих к потребителю напрямую; строительство магистралей через территорию других стран-транзитеров, которые были заинтересованы в данном транзите и проявляли лояльность при заключении договоренностей между странами об условиях транзита; поиск новых стран-потребителей энергоносителей, имеющих общую границу с добывающими странами и строительство новых трубопроводов, ориентированных на их потребности. В перечисленных направлениях и происходила трансформация географии трубопроводного транспорта рассматриваемого региона в постсоветский период, сопровождаясь не только увеличением числа заинтересованных стран, но и пересечением их интересов.

Выявление нефтепроводов, в функционировании которых, происходит пересечение интересов России и стран Балтийского региона, показало, что, во-первых, они проходят не только по территории стран рассматриваемого региона. Во-вторых, они значительно различаются по времени и причинам возникновения, используемой ресурсной базой и, как следствие, общим характеристикам (рис. 1). В-третьих, все их разнообразие в контексте взаимоотношений России и стран изучаемого региона, можно свести к нескольким категориям (основные нефтепроводы; альтернативные нефтепроводы; нефтепроводы, опосредованно связанные с интересами стран Балтийского региона).

К категории основных стоит отнести те нефтепроводы, функционирование которых в течение длительного периода времени действительно было таковым, обеспечивая практически весь нефтяной экспорт России. Именно это обстоятельство подтолкнуло правительства всех стран, через территорию которых они проходили, использовать их во внешнеполитических и внешнеэкономических отношениях с Россией. Это «Дружба», проходящий тремя ветками: Альметьевск – Унеча (Россия) – Полоцк (Белоруссия) – Вентспилс (Латвия), Бутинге (Литва); Унеча (Россия) – Мозырь (Белоруссия) – Европа; Мозырь (Белоруссия) – Ужгород (Украина) – Европа) и пересекающийся с ним и во многом дополняющий его «Сургут (Россия) – Полоцк (Белоруссия)». Построенные еще в советское время, они ориентировались на

поставки российской нефти в страны Европы (Польша, Германия, Чехия, Словакия, Венгрия) и обеспечение ресурсной базой функционирования нефтеперерабатывающих заводов по всему маршруту нефтепроводов (Мозырь, Новополоцк – Белоруссия; Мажейкяй – Литва; Плоцк, Гданьск – Польша; Шведт, Лойна – Германия и др.). Первое десятилетие постсоветского периода именно их деятельность определяла как морские маршруты экспорта нефти России в Европу (через порты Вентспилс в Латвии и Бутинге в Литве), так и континентальные (через Белоруссию, Украину).

Совокупность политических проблем во взаимоотношениях России со странами Балтии (активное дистанционирование от России во всех реальных и потенциальных областях взаимодействия) и экономических (резкое удорожание стоимости транспортировки российской нефти через порты Латвии и Литвы в силу транзитных пошлин, таможенных тарифов, высокой стоимости портовых услуг, нежелания правительств этих стран учитывать интересы российских нефтяных и нефтетранспортных компаний, обеспечивающих загрузку их портов и др.) подтолкнуло Россию к поиску альтернативных путей морской транспортировки нефти в Европу, способных сделать его и более экономически эффективным, и более безопасным.

В результате стали рассматриваться три маршрута морской транспортировки нефти, проходящих только по российской территории: через Белое море (Мурманский нефтепровод – через порт Мурманск), Балтийское море (Балтийская трубопроводная система – БТС через порты Приморск, Усть-Луга), Черное море (нефтепроводы Суходольная – Родионовская и Каспийского трубопроводного консорциума – КТК через порт Новороссийск, Южная Озереевка, Туапсе). Оставляя за рамками данного исследования анализ достоинств и недостатков каждого из них, отметим, что на сегодняшний день реализованными являются последние два.

Балтийская стратегия развития нефтяного экспорта России опирается на строительство БТС-1, которое изначально было ориентировано на создание собственного портового хозяйства на Балтийском море, соответствующего по пропускной способности экономическому потенциалу страны

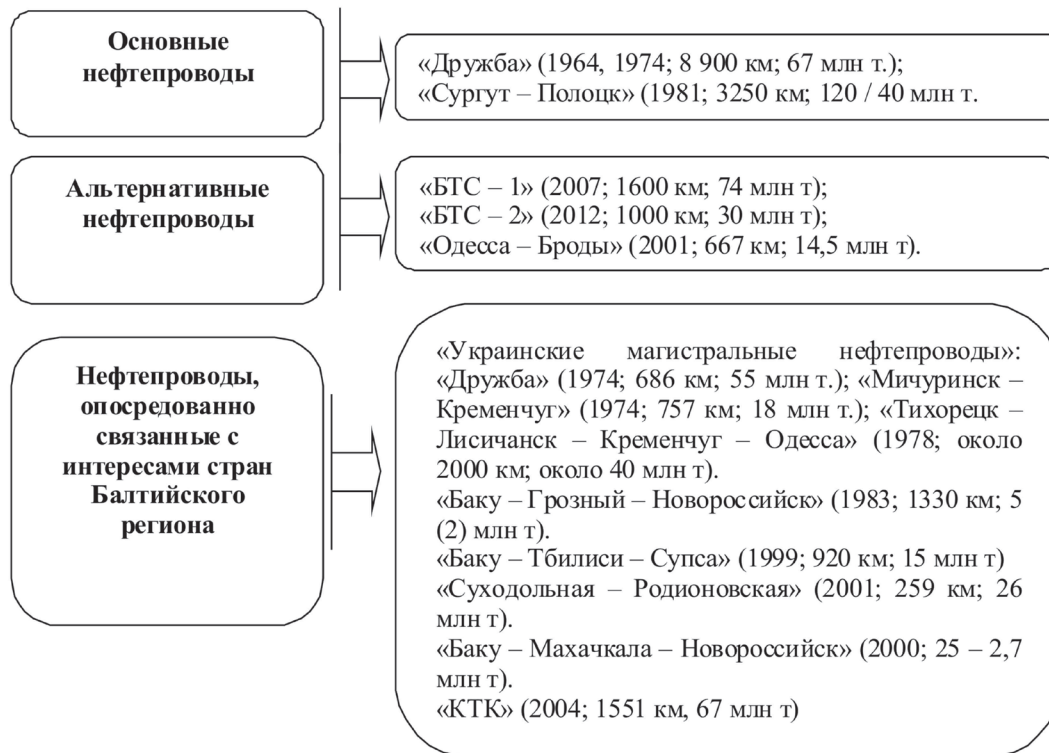


Рис. 1. Основные характеристики геополитически значимых нефтепроводов постсоветского пространства, связанных с интересами стран Балтийского региона (в скобках указаны год ввода в эксплуатацию, протяженность в км, пропускная способность)

(порты Приморск, Усть-Луга, Высоцк, расширение мощностей Санкт-Петербургского порта) и строительство системы нефтепроводов, обеспечивающих доставку российской нефти в эти порты (Харьга – Приморск). Реализация данного проекта снизила и во многом устранила зависимость экспорта российской нефти от взаимоотношений с Латвией и Литвой: с 2003 г. транспортировка российской нефти по участку нефтепровода «Дружба» от Полоцка (Белоруссия) до Вентспилса (Латвия), Мажейкяй (Литва) была остановлена. Сегодня эта ветка работает в реверсе, обеспечивая НПЗ (Мажейкяй, Полоцк) нефтью, поступающей из портов.

Впоследствии развитию данной стратегии способствовали проблемы, возникшие в функционировании экспортных нефтепроводов, обеспечивающих континентальные поставки. Они определялись характером отношений между Россией и Белоруссией. Несмотря на существующие преференциальные условия поставок российской нефти в Белоруссию, правительство этой страны

использует свое транзитное положение для давления на Россию при принятии разных экономических решений (от несанкционированного отбора нефти из трубы, повышения тарифов на транзит российской нефти до закрытия на ремонт участков транзитных нефтепроводов). Стремление сделать экспорт нефти более безопасным, привело правительство России к необходимости строительства транспортных путей, идущих в обход Беларуси в Европу. В итоге, была создана БТС-2, проходящая полностью по территории России от крупнейшей линейной производственно-диспетчерской станции нефтепровода «Дружба» – Унеча, расположенной на границе России и Беларуси до порта Усть-Луга на побережье Балтийского моря, что привело к полной остановке транспортировки нефти по участку нефтепровода «Дружба»: Унеча (Россия) – Полоцк (Белоруссия) в 2006 г. Сегодня на НПЗ Новополоцка нефть поступает из магистрали «Сургут – Полоцк» и «Вентспилс – Полоцк» (которая, как уже отмечалось ранее, работает в реверсном

режиме). В совокупности, объем нефти, перекачиваемой по системе БТС, полностью перекрывает объем нефти, ранее транспортируемой по системе нефтепроводов «Дружба» и «Полоцк – Сургут» (104 млн т против 107 млн т), снижая значимость всех транзитных стран по их маршруту.

Таким образом, из всего нефтепровода «Дружба», ориентированного на транспортировку нефти в ежегодном объеме около 70 млн т, в настоящее время в экспорте России используется только участок Унеча (Россия) – Мозырь (Белоруссия) – Европа (с объемом транзита через него 30–40 млн т нефти). Россия становится все менее зависимой от Беларуси в экспорте нефти. По экспертным оценкам ее доля в транзите российской нефти снизилась с 40% (1995 г.) до 16% (2019 г.).

Черноморская стратегия развития нефтяного экспорта России (создание портового нефтяного комплекса на побережье Черного моря с системой нефтепроводов, способного обеспечить экспорт нефти в Европу в обход стран-транзитеров), хотя и была изначально связана с обострением отношений России со странами Балтийского региона, однако впоследствии в большей мере формировалась под влиянием отношений России с Азербайджаном, Грузией, Турцией, Казахстаном, Украиной.

Первый нефтепровод, с функционирования которого и началась реализация этой стратегии, расположен далеко от Балтики: Баку (Азербайджан) – Грозный – Новороссийск (Россия). Именно с него берут начало «трубопроводные войны» на постсоветском пространстве. В советский период – это была единственная магистраль, доставляющая нефть, добываемую в Каспийском бассейне (Азербайджан) в Новороссийск. Выявление значительных объемов запасов нефти на Каспии в 90-х гг. XX в., определило потребность в нефтепроводах, которые смогли бы доставлять нефть в страны Европы. Однако нестабильная политическая и военная ситуация в тот период времени на Кавказе сделали практически невозможным безопасное функционирование магистрали Баку – Грозный – Новороссийск. В связи с этим, было предложено несколько альтернативных маршрутов доставки каспийской нефти в европейский регион:

- Россия реконструировала существующий нефтепровод с обходом Грозного

и подвела к нему перемышку, соединяющую его с нефтебазой в Махачкале. Это позволило принимать в Махачкале танкеры с нефтью из Казахстана и доставлять ее в Новороссийск: Баку (Азербайджан) – Махачкала – Новороссийск (Россия);

- Азербайджан и Грузия построили нефтепровод Баку (Азербайджан) – Тбилиси – Супса (Грузия), доставляющий азербайджанскую нефть в Европу в обход России (через грузинские порты Черного моря);
- Турция, Азербайджан, Грузия реализовали проект Баку (Азербайджан) – Тбилиси (Грузия) – Джейхан (Турция), доставляющий каспийскую нефть в Европу через порты Средиземного моря.

Стало очевидно, что, во-первых, Новороссийск может остаться без каспийской нефти, а во-вторых, нефтедобывающие страны постсоветского пространства могут экспортировать нефть в Европу в обход России. С этими двумя аспектами и связаны действия стран постсоветского пространства при формировании нефтепроводного транспорта в рассматриваемый период, касающиеся в той или иной мере и интересов стран Балтийского региона.

Россия для закрепления позиций Новороссийска в качестве морского порта построила нефтепровод Суходольная – Родионовская (Россия) в обход Украины. Через ее территорию в советский период времени осуществлялась поставка нефти в порт Новороссийска по ответвлению нефтепровода Самара (Россия) – Лисичанск – Кременчуг – Одесса (Украина): Лисичанск (Украина) – Тихорецк – Новороссийск (Россия). Высокие пошлины на транзит российской нефти по этой ветке, сделали ее использование экономически неэффективным. Новый маршрут оказался и более коротким, и более дешевым и гарантировал ежегодные поставки нефти в Новороссийск в объеме около 30 млн т.

Дальнейшее расширение экспортных возможностей Новороссийска было связано с созданием Каспийским трубопроводным консорциумом (КТК), трубопровода Тенгиз (Казахстан) – Астрахань – Новороссийск (Россия), транспортирующего каспийскую нефть с месторождений Казахстана и России. Это обеспечило Новороссийску еще

Таблица 1. Содержание серы (%) в транспортных грузопотоках России

Грузопотоки	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.
Транспортный грузопоток западно-сибирской нефти	1,23	1,25	1,28	1,3	1,31
Альметьевск – Горький	1,86	1,95	1,96	2,04	2,1
Ухта-Ярославль (нефти Тимано-Печорской провинции)	1,08	1,05	1,1	1,2	1,25
Башкирские высокосернистые нефти	2,7	2,66	2,85	2,88	2,9
Татарские и удмуртские высокосернистые нефти	2,81	2,82	2,98	3,1	3,2
Тихорецк-Новороссийск	1,34	1,3	1,41	1,5	1,55
«Дружба»	1,61	1,62	1,63	1,65	1,8
Ярославль – Приморск	1,41	1,45	1,47	1,53	1,63

Источник: [12].

около 67 млн т нефти ежегодных поставок. Вместе с тем стоит отметить, что качество нефти, поступающей в Новороссийск по этим двум магистралям отличается, так как добывается она в разных нефтегазоносных бассейнах. По трубопроводу «Суходольная – Родионовская» идет тяжелая нефть (с высоким содержанием серы), поступающая с месторождений Волго-Уральского нефтегазоносного бассейна; по трубопроводу КТК – легкая нефть с месторождений Каспийского бассейна (табл. 1). В связи с этим, нефть принимается в разных терминалах: тяжелая в Новороссийске, легкая – в Южной Озереевке (пригород Новороссийска). В совокупности объемы нефти, проходящие через Новороссийские терминалы, сравнялись с объемами нефти, проходящей через российские порты Балтийского моря (около 100 млн т).

Выделяя нефтетранспортные проекты, идущие в Европу в обход России, связанные с интересами стран Балтийского региона, отметим нефтепровод «Одесса – Броды (Украина)». Его создателями он рассматривался как часть транспортного коридора, ориентированного на поставки каспийской нефти из месторождений Азербайджана и Казахстана через территорию Грузии (с использованием уже существующего нефтепровода Баку – Супса), Украины (собственно ветка Одесса – Броды) и Польши (предполагалось строительство ветки Броды – Плоцк, который уже соединен Поморским нефтепроводом с Гданьском) в Европу в обход России. В итоге была построена только украинская часть, соединившая нефтяной терминал порта Южный с Бродами (место пересечения магистрали с нефтепроводом «Дружба»: ветка

Мозырь – Ужгород). Польский участок так и не был реализован. Для загрузки нефтепровода не хватает объемов нефти, добываемой на Каспии. Вся она уже распределена между другими нефтепроводами (Азербайджан – БТД, Казахстан – Трансказахстанский и КТК). В таком усеченном виде нефтепровод использовался для поставок нефти из Венесуэлы и Азербайджана в Белоруссию в течение непродолжительного времени. Как это не покажется странным, проект поддерживался Россией, и даже был использован ею для работы в реверсном режиме (Броды – Одесса) с целью доставки российской нефти из нефтепровода «Дружба» до НПЗ Одессы, который в тот период времени был частью российских активов. Более того, данный проект мог быть интересен России и в случае аверсного режима работы в условиях дружественных отношений с Украиной, так как позволил бы ей транспортировать каспийскую (легкую) нефть, идущую через порт Новороссийска в Европу в обход турецких проливов. Но для реализации данного сценария потребовалось бы более активное участие Польши, так как строить магистраль пришлось бы не только от Броды (Украина) до Плоцка (Польша), но и далее до Гданьска, поскольку существующий Поморский нефтепровод (Плоцк – Гданьск) загружается более тяжелой нефтью из нефтепровода «Дружба» (табл. 2).

Выводы. Таким образом, отталкиваясь от проведенного географического анализа противостояния интересов стран Балтийского региона постсоветского пространства в вопросе транспортировки нефти, стоит отметить, что «нефтепроводные войны» можно

Таблица 2. Содержания серы (%) в нефти, поставляемой Россией на экспорт в Европу

	Норма	2014 г.	2018 г.
Экспорт «Приморск»	1,55	1,41	1,63
Экспорт «Усть-Луга и Дружба»	1,75	1,61	1,8
Экспорт «Новороссийск»	1,5	1,34	1,55

Источник: [12].

рассматривать как результат противостояния политики дистанцирования ряда стран Балтийского региона (Латвии, Литвы, Белоруссии) от России с одной стороны, и политики России по созданию альтернативных (более экономически эффективных и безопасных) путей транспортировки нефти в Европу, с другой. При этом основными географическими факторами, влияющими на этот процесс, являются: уровень обеспеченности стран нефтью (Россия), уровень развития в них нефтепереработки (Литва, Белоруссия) и особенности транспортно-географического положения территории. Основные инструменты, которые используют страны в данном противостоянии, разнообразны: самовольный отбор нефти из магистралей; транзитные пошлины; таможенные барьеры; стоимость обслуживания погрузочно-разгрузочных работ; ремонт трубопроводов; строительства новых магистралей и элементов инфраструктуры.

Из наиболее важных выводов, стоит выделить следующие.

Во-первых, в постсоветский период под влиянием «нефтепроводных войн», произошло перераспределение маршрутов транспортировки российской экспортной нефти в Европу в сторону увеличения морской ее составляющей. В совокупности около 60% объема экспорта нефти в данный регион осуществляется морским путем через порты Балтийского и Черного морей.

Во-вторых, за исследуемый период произошло уменьшение значимости Балтийского региона для нефтяного экспорта России. Через страны, относящиеся к нему, сегодня проходит транспортировка только 60% объема экспорта России в Европу (около 30% – континентальный экспорт, около 30% – морской экспорт).

В-третьих, диверсификация маршрутов экспорта нефти привела к необходимости строительства не только новых трубопроводов и морских терминалов по приему нефти, но и новых магистралей, соединяющих старую инфраструктуру с новой, что позволяет функционировать нефтепроводам, как единой системе, в которой нефть может перебрасываться с одного направления транспортировки в другое в зависимости от конъюнктуры меняющегося рынка. Это определяет взаимозависимость деятельности всех экспортных трубопроводов России, а не только, связанных с интересами стран Балтийского региона, в том числе и нерассмотренных в данной работе (ВСТО и др.).

И наконец, очевидно, что все изученные в работе процессы, осуществлялись в условиях смены функции государственной границы стран постсоветского пространства с контактной на барьерную. Более того, они усиливали эту функцию, поскольку оказались одним из наиболее действенных механизмов ее формирования.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Боровский Ю.В.* Советский и российский ТЭК как объекты западных санкций: политическое соперничество или экономическая конкуренция? // Вестник МГИМО Университета. 2019. № 3 (66). С. 42–60.
2. *Вардомский Л.Б., Тураева М.О.* Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов (научный доклад). М.: Ин-т экономики РАН, 2018. 66 с.
3. *Гуменюк И.С., Зверев Ю.М.* Транспортный комплекс Калининградской области. Калининград: Балтийский фед. ун-т им. И. Канта, 2008. 103 с.
4. *Дудко Д.Г.* Евроазиатские транспортные проекты с участием России и их роль в интеграции стран СНГ // Вестник Российского университета дружбы народов. Сер.: Международные отношения. 2009. № 3. С. 45–53.
5. *Зверев Ю.М.* Проблемы конкуренции и кооперации в топливно-энергетическом комплексе Балтийского региона // Балтийский регион. 2010. № 1 (3). С. 37–48.

6. Ключев Н.Н. Промышленное и транспортное освоение территории России в постсоветский период // География и природные ресурсы. 2018. № 1. С. 5–14.
7. Коржубаев А.Г., Эдер Л.В. Экспорт нефти из России // Минеральные ресурсы России. Экономика и управление. 2010. № 4. С. 55–60.
8. Петросян С.С. Антикризисное регулирование европейской энергетической стратегии Российской Федерации // Научный журнал НИУ ИТМО. Сер.: Экономика и экологический менеджмент. 2013. № 3. URL: <http://economics.ihbt.ifmo.ru/file/article/11333.pdf>
9. Сдасюк Г.В., Комедчиков Н.Н. Экспортные нефтегазовые трубопроводы России: геополитическое и внутригосударственное значение // ИнтерКарто/ИнтерГИС. 2010. Т. 16. С. 18–22.
10. Потоцкая Т.И. Геополитический аспект современного транспортно-географического положения России // Известия РАН. Сер. геогр. 2018. № 3. С. 5–17.
11. Pototskaya T.I., Katrovskiy A.P., Chasovskiy V.I. Geopolitical Impact on Transformation of Territorial Organization of Russian Pipeline Transport in the Post-Soviet Time // International Journal of Energy Economics and Policy. 2016. Т. 6. № 4. С. 782–788.
12. Андронов С.А. Качество нефти – прогноз и стратегия развития // Транснефть, 2017. URL: https://www.transneft.ru/u/section_file/28346/sp2017-kachestvo.pdf (дата обращения: 17.07.2019).
13. Статистический бюллетень «Россия и страны Содружества Независимых Государств» / Федеральная служба государственной статистики России. URL: https://www.gks.ru/bgd/regl/b18_05/Main.htm (дата обращения: 14.02.2019).
14. Энергетический бюллетень энергетический бюллетень №36 / Аналитический центр при Правительстве РФ. URL: <http://ac.gov.ru/files/publication/a/9072.pdf> (дата обращения: 07.03.2019).
15. Statistical Review of World Energy 2018 / British Petroleum. URL: <http://www.bp.com/statisticalreview> (дата обращения: 10.07.2019).

Статья поступила в редакцию 6 ноября 2019 г.
Статья принята к публикации 26 декабря 2019 г.

Об авторе

Потоцкая Татьяна Ивановна – доктор географических наук, профессор кафедры географии Смоленского государственного университета, г. Смоленск.

Для цитирования:

Потоцкая Т.И. География «нефтепроводных войн» в контексте взаимодействия России со странами Балтийского региона // Региональные исследования. 2019. № 4. С. 98–106.
DOI: 10.5922/1994-5280-2019-4-8

The geography of the “Oil pipeline wars” in the context of Russia’s interaction with the countries of the Baltic region

T. I. Pototskaya

Smolensk State University, Smolensk, Russia

e-mail: ptismolensk@yandex.ru

The article analyses oil pipelines, the operation of which intersects the interests of Russia and the Baltic countries (Latvia, Lithuania, Belarus, and Poland). By oil pipeline wars we understand the confrontation between the policy of distancing from Russia in oil transportation to Europe and Russia’s policy of creating alternative, more economically effective and safe ways of oil transportation to Europe. Reflecting relations between countries, several groups of oil pipelines have been identified: the main pipelines, alternative ones, and indirectly related to the interests of the Baltic countries. The article describes geographical factors affecting the position of countries in the region analysed: the level of oil supply (Russia), the level of the development of oil refining (Lithuania, Belarus, Poland) and transport and geographical location of the territory. Special attention has been paid to the main instruments used by the countries in this confrontation. The Baltic and the Black Sea strategies of oil export have been analysed from the comparative and geographical points of view. Several important conclusions have been made: there was a redistribution of routes of Russia’s crude oil export to Europe during the post-Soviet period accompanied by an increase in the importance of the marine component (due to the Baltic and the Black Sea ports); there was a weakening of the importance of the Baltic region for Russia’s oil export; and the strengthening of interconnections between Russia’s export oil pipelines. The article stresses the importance of oil pipeline transport for the formation of the barrier function of the state borders of the post-Soviet countries.

Keywords: transport geopolitics, pipeline wars, Russia, Baltic region, post-Soviet space.

REFERENCES

1. Borovskij Yu.V. Soviet and Russian Energy Industry as Objects of Western Sanctions: Political Rivalry or Economic Competition? *Vestnik MGIMO Universiteta*, 2019, no. 3 (66), pp. 42–60. (In Russ.).
2. Vardomskij L.B., Turaeva M.O. *Razvitie transportnyh koridorov postsovetskogo prostranstva v usloviyah sovremennyh geopoliticheskikh i ekonomicheskikh vyzovov* [Development of transport corridors of the post-Soviet space in the context of modern geopolitical and economic challenges]. Moscow, 2018. 66 p. (In Russ.).
3. Gumenyuk I.S., Zverev Yu.M. *Transportnyj kompleks Kaliningradskoj oblasti* [Transport complex of the Kaliningrad region]. Kaliningrad, 2008. 103 p. (In Russ.).
4. Dudko D.G. Russia in Energy Transportation Projects of Eurasia and their Role in the Integration of CIS. *Vestnik Rossijskogo universiteta družby narodov. Seriya: Mezhdunarodnye otnosheniya*, 2009, no. 3, pp. 45–53. (In Russ.).
5. Zverev Yu.M. Competition and cooperation problems in the energy sector of the Baltic region. *Baltiiskii region*, 2010, no. 1, (3), pp. 37–48. (In Russ.).
6. Klyuev N.N. Industrial and transport development of the territory of Russia in the post-Soviet period. *Geografiya i prirodnye resursy*, 2018, no. 1, pp. 5–14. (In Russ.).
7. Korzhubaev A.G., Eder L.V. Oil export from Russia. *Mineral'nye resursy Rossii. Ekonomika i upravlenie*, 2010, no. 4, pp. 55–60. (In Russ.).
8. Petrosyan S.S. Anti-crisis regulation of the European energy strategy of the Russian Federation. *Ekonomika i ekologicheskij menedzhment*, 2013, no. 3, p. 8. URL: <http://economics.ihbt.ifmo.ru/file/article/11333.pdf> (In Russ.).
9. Sdasyuk G.V., Komedchikov N.N. Oil and gas export pipelines of Russia: geopolitical and domestic importance. *InterKarto, InterGIS*, 2010, no. 6, pp. 18–22. (In Russ.).
10. Potockaya T.I. The geopolitical aspect of the modern transport and geographical position of Russia. *Izvestiya Rossijskoj akademii nauk. Seriya geograficheskaya*, 2018, no. 3, pp. 5–17. (In Russ.).
11. Pototskaya T.I., Katrovskiy A.P., Chasovskiy V.I. Geopolitical Impact on Transformation of Territorial Organization of Russian Pipeline Transport in the Post-Soviet Time. *International Journal of Energy Economics and Policy*, 2016, no. 6 (4), pp. 782–788.
12. Andronov S.A. Oil quality – forecast and development strategy. Transneft', 2017. URL: https://www.transneft.ru/u/section_file/28346/sp2017-kachestvo.pdf [Accessed 17.08.2019].
13. Federal State Statistics Service of Russia. *Statistical Bulletin "Russia and the countries of the Commonwealth of Independent States"*. URL: https://www.gks.ru/bgd/regl/b18_05/Main.htm [Accessed 14.02.2019].
14. Energy Bulletin no. 36. *Analytical Center under the Government of the Russian Federation*. URL: <http://ac.gov.ru/files/publication/a/9072.pdf> [Accessed 07.03.2019].
15. British Petroleum. *Statistical Review of World Energy 2018*. URL: <http://www.bp.com/statisticalreview> [Accessed 10.07.2019].

Received 06.11.2019

Accepted 26.12.2019