

УДК 914/919

DOI: 10.17072/2079-7877-2020-2-38-48

ГЕОПОЛИТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ МОРСКИХ СТРАТЕГИЙ НЕФТЯНОГО ЭКСПОРТА РОССИИ

Татьяна Ивановна ПотоцкаяORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6746-8466>, SPIN-код: 7833-8757e-mail: ptismolensk@yandex.ru*Смоленский государственный университет, Смоленск*

Исследование посвящено изучению влияния современного геополитического положения России на географию маршрутов транспортировки экспортной нефти. Подчеркивается уязвимость функционирования экспортных нефтепроводов, созданных в предыдущий исторический период времени, и их зависимость от интересов стран-транзитеров (Латвии, Литвы, Беларуси, Украины, Азербайджана). В качестве основного механизма, способного решить данную проблему, рассматривается формирование морских нефтетранспортных стратегий, базирующихся на создании морских нефтяных терминалов, расположенных на российских побережьях и подходящих к ним систем нефтепроводов, идущих только по российской территории. Автором выявлены и рассмотрены: Балтийская, Черноморская, Тихоокеанская, Арктическая морские нефтетранспортные стратегии. Выделены основные факторы, способствующие их формированию, такие как стремление России выйти из зоны влияния стран-транзитеров; географически диверсифицировать рынки сбыта; увеличить рентабельность экспорта нефти за счет сокращения маршрутов транспортировки и сохранения экспортных групп качества нефти; разрабатывать новую ресурсную базу для решения региональных социально-экономических задач. Подчеркивается, что морские стратегии используются для обеспечения всех существующих географических направлений экспорта российской нефти (за исключением постсоветского пространства). Сделан вывод о доминировании морского экспорта нефти из России над континентальным, что рассматривается автором как следствие действующих морских стратегий.

Ключевые слова: геополитика, география, нефтепроводы, Россия, Украина, Беларусь, Азербайджан, Казахстан, Азиатско-Тихоокеанский регион.

GEOPOLITICAL ASPECTS OF FORMING OFFSHORE STRATEGIES OF RUSSIAN OIL EXPORTS

Tatyana I. PototskayaORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6746-8466>, SPIN-code: 7833-8757e-mail: ptismolensk@yandex.ru*Smolensk State University, Smolensk*

The study is concerned with a thorough examination of the influence that the current geopolitical position of Russia has on the geography of export oil transportation routes. The paper emphasizes the vulnerability typical for the functioning of export oil pipelines constructed in the previous historical period, as well as their dependence on the interests of transit countries, namely, Latvia, Lithuania, Belarus, Ukraine, Azerbaijan. The formation of offshore oil transportation strategies based on the creation of offshore oil terminals located on Russian coasts and suitable piping



systems that run only across Russian territory is considered the main mechanism that can solve this problem. The author identifies and examines the Baltic, Black Sea, Pacific and Arctic offshore oil transportation strategies. Their quantitative and qualitative assessment is provided. The author highlights the main factors contributing to their formation, such as Russia's desire to: leave the influence zone of transit countries; diversify sales markets geographically; increase the profitability of oil exports by reducing transportation routes and maintaining export groups of oil quality; develop a new resource base for solving regional socio-economic problems. It is emphasized that offshore strategies are used to ensure all existing geographical directions of Russian oil exports (with the exception of the post-Soviet space). A conclusion is drawn about the dominance of sea oil exports from Russia over continental exports, which the author regards as a consequence of the current offshore strategies.

Key words: geopolitics, geography, oil pipelines, oil pipeline wars, Russia, Ukraine, Belarus, Azerbaijan, Kazakhstan, Asia-Pacific region.

Введение и постановка проблемы

Различия в способе использования государствами своего географического положения при создании международных политических и экономических отношений – основополагающий принцип их деления на «континентальные» и «морские». Морские державы, обладая выходом к глубоководным и незамерзающим морям, активно используют его для обеспечения своей внешней торговли. В то же время большая часть морских побережий континентальных стран мелководная и/или замерзающая. Этот аспект их географического положения препятствует активной внешнеэкономической деятельности. Для решения данной проблемы континентальные страны часто используют морские порты соседних стран. Это формирует зависимость их внешнеэкономической и политической деятельности от взаимоотношений со странами-транзитерами. Россия (которая по очевидным причинам относится к категории континентальных стран) не является исключением. Ориентируясь в своей внешнеэкономической деятельности на страны ЕС, ей приходится учитывать интересы стран, через территорию которых осуществляется доставка экспортных товаров к странам-потребителям. Принимая во внимание сложность отношений России с рядом стран постсоветского пространства, многие из которых, собственно, и являются странами-транзитерами (Латвия, Литва, Украина, Беларусь, Молдова, Азербайджан), можно констатировать зависимость реализации экспорта России в страны Европы от характера отношений с перечисленными странами. Особенно сильно это сказывается на торговле основным экспортным товаром – нефтью (30% совокупного объема экспорта России). Стремление понять, какие географические факторы лежат в основе решения такого рода проблем, – основная цель данного исследования.

Материалы и методы исследования

Изыскание проведено с использованием сравнительно-географического метода и метода геополитического анализа открытой информации, размещенной на официальных сайтах компаний – ведущих операторов магистральных трубопроводов, транспортирующих нефть по территории каждого из государств постсоветского пространства, – «Транснефть», «Газпром нефть», «Роснефть» (Россия), «Полоцктранснефть Дружба», «Гомельтранснефть Дружба» (Беларусь), «ЛатРосТранс» (Латвия), «ORLEN Lietuva» (Литва, Польша), «SOCAR» (Азербайджан), КазТрансОйл (Казахстан) и др. В работе учитывались результаты исследований, выполненных ВР (Statistical Review of World Energy) [19], Федеральной службой государственной статистики РФ (Статистический бюллетень «Россия и страны Содружества независимых государств») [16], Российским советом по международным делам [15], а также отраслевыми аналитическими агентствами и др.

Определяя степень изученности проблемы, выделим, во-первых, исследования, ориентированные на выявление современных тенденций трансформации всей транспортной системы России (в том числе и трубопроводной ее составляющей) в постсоветский период. Наиболее близки заявленной теме работы: Л.Б. Вардомского, М.О. Тураевой [3], Д.Г. Дудко [5], Н.Н. Ключева [10], Т.И. Потоцкой [12; 20], Г.В. Сдасюк, Н.Н. Комедчикова [14] и др. Во-вторых, это исследования конфликтности функционирования магистральных трубопроводов в разных регионах постсоветского пространства, через которые проходит экспортируемая нефть. Абстрагируясь от большого количества публикаций на эту тему, отметим только работы, которые использовались автором данной статьи. Балтийский и Западные регионы – это работы Ю.М. Зверева [9], С.С. Петросяна [11] и др.; Кавказский регион – работы К.С. Гаджиева [4], И. Заславского [8], А. Твалчрелидзе, А. Силагадзе [17] и др.; Каспийский регион – работы С.С. Жильцова, И.С. Зонна, Е.В. Марковой [7] и др.; Арктический регион – работы А. Бамбуляк, Б. Францен [2] и др.; Тихоокеанский регион – работы П.Я. Бакланова, А.В. Мошкова, М.Т. Романова [1], А.В. Жагловской, В.Н. Жагловского [6], И.В. Филимоновой, С.И. Шумиловой, Ю.А. Дзюба [18] и др.

Результаты и их обсуждение

Совокупность политических проблем во взаимоотношениях России со странами Балтики (активное дистанцирование от России во всех реальных и потенциальных областях взаимодействия) и экономических проблем (резкое удорожание 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 ее и экономически эффективной, и безопасной.

В результате стали рассматриваться и создаваться альтернативные маршруты морской транспортировки нефти, проходящие только по российской территории к портам Балтийского и Черного морей (расположенных на российской территории), обеспечивающих доставку нефти к странам-потребителям (Европейский союз) в обход стран-транзитеров. Это позволяет нам говорить о наличии морских стратегий развития нефтяного экспорта России (табл. 1, рисунок), т.е. о создании совокупности морских нефтяных терминалов, расположенных на российских побережьях и подходящих к ним систем нефтепроводов, идущих только по российской территории. В связи с этим рассматриваются Балтийская, Черноморская, Тихоокеанская, Арктическая морские нефтетранспортные стратегии.

Как неоднократно отмечалось в работах автора [13], **Балтийская стратегия развития нефтяного экспорта России** ориентировалась на создание *Балтийской трубопроводной системы (БТС-1)*, доставляющей нефть с нефтяных месторождений страны к морским нефтяным терминалам на российском побережье Балтийского моря (Приморск, Усть-Луга, Высоцк, Санкт-Петербург). Реализация данного проекта позволила устранить не только необходимость использования портов Вентспилс (Латвия) и Бутинге (Литва) для экспорта российской нефти в страны ЕС, но и его зависимость от взаимоотношений с Латвией и Литвой, обеспечив морские пути транспортировки нефти. В свою очередь, строительство *Балтийской трубопроводной системы – 2 (БТС-2)* было направлено на трансформацию континентального экспорта России в ЕС, который традиционно осуществлялся нефтепроводом «Дружба», проходящим через территорию Беларуси. В результате исчезла необходимость данного нефтепровода, который был заменен на построенный *Унеча (Россия) – Усть-Луга (Россия)*. Он доставляет нефть к нефтяному терминалу на российском побережье Балтийского моря (Усть-Луга). Такое замещение континентальных путей транспортировки нефти на

*Экономическая, социальная и политическая география
Потоцкая Т.И.*

морские обусловило снижение зависимости экспорта российской нефти от взаимоотношений с Беларусью. В итоге объем нефти, перекачиваемой на сегодняшний день по всей системе БТС, способен полностью перекрыть объем нефти, ранее транспортируемой по системе нефтепроводов, идущих в Европу: «Дружба», «Сургут – Полоцк» (104 млн т против 107 млн т), что снижает значимость всех транзитных стран по их маршруту (Беларусь, Латвия, Литва). Из всего нефтепровода «Дружба» (пропускная способность 70 млн т) в настоящее время в экспорте России используется только участок *Унеча (Россия) – Мозырь (Беларусь) – Европа* (с объемом транзита через него 30–40 млн т нефти).

Таблица 1

Морские экспортные нефтетранспортные стратегии России
Offshore export oil transportation strategies of Russia

<i>Морская стратегия</i>	<i>Нефтепровод</i>	<i>Характеристика нефтепроводов*</i>	<i>Порт вывоза нефти</i>
Балтийская (104 млн т)	БТС-1: Харьяга – Приморск	1600 км; 74 млн т/год	Приморск
	БТС-2: Унеча – Усть-Луга	1000 км; 30 млн т/год	Усть-Луга
Черноморская (98 млн т)	Баку – Грозный – Новороссийск	1330 км; 5(2) млн т/год	Новороссийск
	Баку – Махачкала – Новороссийск	25–2,7 млн т/год	Новороссийск
	Суходольная – Родионовская	259 км; 26 млн т/год	Новороссийск
	КТК: Тенгиз – Новороссийск	1510 км; 67 млн т/год	Южная Озеревка
Тихоокеанская (72 млн т)	Заполярье – Пуспе	488 км; 32–45 млн т/год	–
	Куюмба – Тайшет	697 км; 8,5–15 млн т/год	–
	ВСТО-1: Тайшет – Сковородино	2694 км; 80 млн т/год	–
	ВСТО-2: Сковородино – Козьмино	2046 км; 50 млн т/год	Козьмино
	Сахалинская трубопроводная система: Сахалин – 2 – Пригородное	800 км; 10(?) млн т/год	Пригородное
	Чайво – Де-Кастри	226 км; 12 млн т в год	Де-Кастри
Арктическая (проекты) 12–80 млн т	Нюксеница – Витино – Мурманск	3 600 км, 80 млн т/год	Мурманск
	Усинск – Мурманск	2 500 км, 80 млн т/год	Мурманск
	Заполярье – Табеде Яха	400 км. (без подводной части), 35–40 млн т/год	Сабетта
	Харьяга – Индига	419 км, 12 млн т/год	Индига

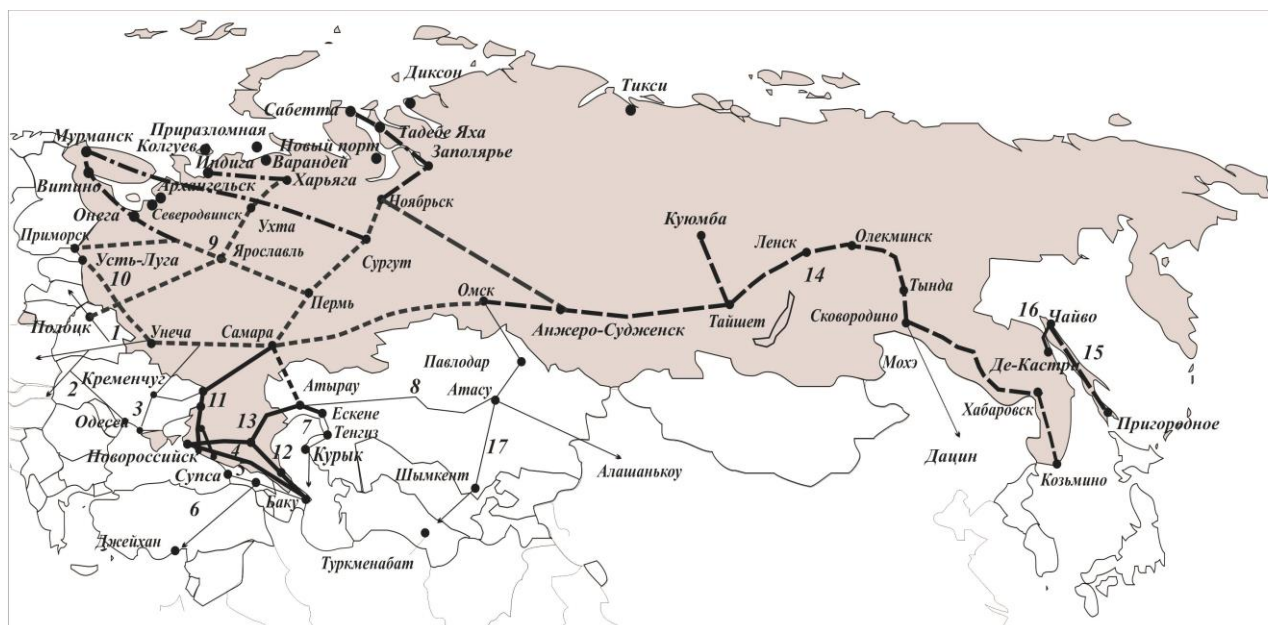
* протяженность, пропускная способность

Однако Балтийская стратегия вследствие очевидных особенностей географического положения России не в состоянии устранить проблему зависимости ее нефтяного экспорта в страны ЕС от взаимоотношений с Украиной. Эта задача была решена после реализации ***Черноморской стратегии развития нефтяного экспорта России***. Необходимо отметить, что она формировалась под влиянием отношений России не только с Украиной, но и Азербайджаном, Грузией, Турцией, Казахстаном.

Ядром этой системы стал Новороссийск. Увеличение мощности его нефтяных терминалов сопровождалось строительством нефтепровода *Суходольная – Родионовская (Россия)*, позволившего доставлять нефть в ЕС в обход Украины морским путем. Дальнейшее расширение экспортных возможностей Новороссийска связано с вовлечением России в борьбу за маршруты транспортировки нефти с месторождений Каспийского моря, добываемой на территории Азербайджана и Казахстана. Основные нефтепроводы, построенные в этот период: *Тенгиз (Казахстан) – Астрахань – Новороссийск (Россия)*, созданный Каспийским трубопроводным консорциумом (КТК) для транспортировки каспийской нефти с месторождений Казахстана и России к порту Южная Озеревка (пригород Новороссийска); *Баку (Азербайджан) – Махачкала – Новороссийск (Россия)*, созданный для устранения рисков

Экономическая, социальная и политическая география
Потоцкая Т.И.

экспорта нефти во время Чеченских войн по трубопроводу Баку (Азербайджан) – Грозный – Новороссийск (Россия). В совокупности объемы нефти, проходящие на сегодняшний день через новороссийские терминалы, сравнялись с объемами нефти, проходящей через российские порты Балтийского моря (около 100 млн т).



- Нефтепроводы зарубежных стран, связанные с морскими нефтетранспортными стратегиями России
- - - - - НП Балтийской нефтетранспортной стратегии
- НП Черноморской нефтетранспортной стратегии
- - - - - НП Тихоокеанской нефтетранспортной стратегии
- · · · · НП Арктической нефтетранспортной стратегии

Названия нефтепроводов

- 9 - Балтийская трубопроводная система 1 (БТС - 1)
- 10 - Балтийская трубопроводная система - 2 (БТС - 2)
- 11 - Суходольная - Родионовская
- 12 - Баку - Комсомольская - Новороссийск
- 13 - Нефтепровод Каспийского трубопроводного консорциума (КТК)
- 14 - Восточная Сибирь - Тихий океан
- 15 - Трансахалинская трубопроводная система
- 16 - Чайво - Де-Кастри
- 17 - Омск - Чарджоу
- 18 - Сургут - Полоцк

Морские экспортные нефтетранспортные стратегии России, 2019 (нефтепроводы зарубежных стран, связанные с морскими нефтетранспортными стратегиями России: 1 – Дружба, 2 – Одесса – Броды,

3 – Украинские магистральные нефтепроводы, 4 – Баку – Грозный – Новороссийск, 5 – Баку – Тбилиси – Супса, 6 – Баку – Тбилиси – Джейхан (БТД), 7 – Казахская каспийская система транспортировки (ККСТ), 8 – Трансказахстанский)

Offshore export oil transportation strategies of Russia, 2019 (Oil pipelines of foreign countries associated with offshore oil transportation strategies of Russia: 1 – Druzhba, 2 – Odessa – Brody, 3 – Ukrainian trunk oil pipelines,

4 – Baku – Grozny – Novorossiysk, 5 – Baku – Tbilisi – Supsa, 6 – Baku – Tbilisi – Ceyhan (BTC), 7 – Kazakhstan Caspian Transportation System (KCTS), 8 – Trans-Kazakh)

Особо следует выделить нефтепровод «Одесса – Броды (Украина)» (протяженность 667 км; пропускная способность – 14,5 млн т), проходящий по территории Украины в Европу и ориентированный 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 соединён Поморским нефтепроводом с Гданьском) в Европу в обход России. Оставляя за рамками данного исследования анализ его функционирования, отметим, что его можно рассматривать в составе Черноморской нефтетранспортной стратегии экспорта России, так как данный нефтепровод, работающий в реверсном режиме (Броды – Одесса) уже был использован для доставки российской нефти из нефтепровода «Дружба» до НПЗ Одессы, который в тот период времени являлся частью российских активов. Более того, данный проект мог быть интересен России и в случае

*Экономическая, социальная и политическая география
Потоцкая Т.И.*

аверсного режима работы в условиях дружественных отношений с Украиной, позволив ей транспортировать каспийскую нефть, идущую через порт Новороссийска в Европу в обход турецких проливов.

Таким образом, очевидно, что Балтийская и Черноморская стратегии развития нефтяного экспорта полностью решили проблему зависимости нефтяного экспорта России от характера ее отношений со странами-транзитерами, обслуживая 47% его объема и 76% объема, идущего в Европу) (табл. 1, 2).

Подчеркнем, что Россия – не единственная страна на постсоветском пространстве, которая успешно использовала морские экспортные нефтетранспортные стратегии для устранения зависимости от стран-транзитеров. Например, Азербайджан, стремясь устранить зависимость от России в экспорте нефти в Европу, построил в обход ее территории нефтепроводы, завершающиеся в морских портах других стран, таких как Турция (нефтепровод *Баку – Тбилиси – Джейхан*) и Грузия (нефтепровод *Баку – Тбилиси – Супса*). Казахстан, пытаясь выйти на рынки стран Европы в обход России, стал формировать собственную Каспийскую стратегию транспортировки нефти (ККСТ), которая включает в себя строительство нефтепровода *Ескене – Курык* и создание *Транскаспийской системы* (Курык-Баку). Она будет соединяться с нефтепроводом Баку – Тбилиси – Джейхан.

Таблица 2

Направления экспорта сырой нефти из России [19]
Directions of crude oil export from Russia [19]

Регион-импортер	Страна-импортер	2017	
		млн т	%
Европа	Страны ЕС	170,2	61,4
Постсоветское пространство	Беларусь	18,07	6,5
	Казахстан	0,52	0,2
	Узбекистан	0,02	0,0
	Украина	0,1	0,0
Азиатско-тихоокеанский регион	Китай	59,8	21,6
	Япония	9	3,2
	Сингапур	1,4	0,5
	Индия	2,8	1,0
Америка	США	2,4	0,9
	Канада	0,3	0,1
Остальные	–	12,6	4,5
Всего	–	277,2	100,0

Наряду с рассмотренными морскими нефтетранспортными стратегиями, обслуживающими львиную часть российского экспорта нефти и получившими импульс к развитию во многом благодаря стремлению России выйти из зоны влияния стран-транзитеров, необходимо выделить ***Тихоокеанскую стратегию развития нефтяного экспорта России***. В сочетании с континентальными поставками нефти она обслуживает 26% объема российского экспорта нефти, из которого около 16% приходится на морские поставки (в Китай, Японию, Р. Корею, Сингапур и др.) (табл. 2).

В отличие от Балтийской и Черноморской она формируется под влиянием более широко набора факторов, среди которых определяющим можно считать стремление России выйти на рынки стран АТР, куда сегодня смещается центр мирового хозяйства. Однако для достижения этого России необходимо создать инфраструктуру, добывающую, обрабатывающую промышленности в Восточной Сибири и Дальнем Востоке с целью повышения уровня социально-экономического развития этого региона. В свою очередь, достижение данной цели симулировалось первоначально действиями других стран

постсоветского пространства (Казахстана, Туркменистана) по выходу на энергетические рынки стран АТР, а впоследствии и осложнившимися взаимоотношениями с ЕС в целом.

В связи с этим были построены нефтепровод *Чайво – Де-Кастри* (транспортировка нефти с месторождений проекта Сахалин-1 через Татарский пролив к нефтяному терминалу в порту Де-Кастри и далее в Японию, Р. Корею и др.), *Сахалинская трубопроводная система* (транспортировка нефти и газа, добытых в рамках проекта Сахалин-2, до нефтяного терминала отгрузки в Пригородное с последующим экспортом в Японию и др.); система нефтепроводов *Восточная Сибирь – Тихий океан (ВСТО)* (транспортировка нефти с месторождений Западной Сибири до морского порта Козьмино, с последующим экспортом в Китай и др.).

Таким образом, анализ использования морских стратегий в транспортировке экспортной нефти из России в постсоветский период показал, что они способны эффективно решать целый комплекс политико-экономических задач в области международных отношений, устраняя проблему взаимодействия со странами-транзитерами и способствуя выходу страны на новые рынки.

В связи с этим отметим перспективную морскую стратегию, реализация которой пока сдерживается малыми темпами ежегодного прироста добычи нефти в России, – ***Арктическую стратегию развития нефтяного экспорта России***. Она формируется рядом нефтепроводных проектов, конкурирующих друг с другом в вопросе возможных маршрутов транспортировки экспортной нефти через порты Северного Ледовитого океана. Все они опираются на разрабатываемые месторождения нефти, берут начало на уже существующих экспортных нефтепроводах и завершаются в одном из существующих нефтяных терминалов, расположенных по маршруту Северного морского пути.

Так, проект *Мурманского нефтепровода*, связывающий месторождения нефти Западной Сибири с портом Мурманск, предполагает два маршрута: южный (вокруг Белого моря) и северный (по дну Белого моря). В качестве преимуществ данного проекта подчеркивается такой аспект, как способность Мурманска принимать супертанкеры, которая связана с глубоководностью и незамерзаемостью акватории порта. Это, в свою очередь, определяет рентабельность транспортировки нефти на дальние расстояния вплоть до Северной и Южной Америк (в настоящее время это одно из наименее развитых направлений российского экспорта нефти, около 1% объема). Более того, при этом устраняется такой недостаток рассмотренных ранее Балтийской и Черноморской нефтетранспортных стратегий России, как определенная зависимость экспорта российской нефти от стран, через территориальные воды которых транспортируется груз (Датские проливы (Дания, Швеция); Босфор, Дарданеллы (Турция)).

Вместе с тем, учитывая большую протяженность Мурманского нефтепровода (2 500–3 500 км) и невозможность обеспечить полную его загрузку (80 млн т), в качестве альтернативы был предложен более короткий маршрут (419 км) с меньшими объемами транспортируемой нефти (12 млн т) и с возможностью отдельной прокачки добываемой нефти: нефтепровод *Харьяга – Индига*. Однако недостаточная глубина акватории порта Индига в сочетании с ее замерзаемостью ограничивают возможность приема крупнотоннажных танкеров, что в итоге не позволило реализовать данный проект.

Идея создания арктического нефтепровода вновь актуализировалась после завершения строительства нефтепровода *Заполярье – Пурпе*, обеспечивающего нефтью нефтепроводы ВСТО, КТК и морского порта Сабетта, ориентированного на отгрузку сжиженного газа, производимого на заводе Ямал СПГ. В соответствии с ней предполагалось соединить нефтепроводом *Заполярье – Табеде Яха* уже разрабатываемые месторождения нефти на правом берегу Обской губы с морским портом Сабетта, расположенного на левом ее берегу. При этом предполагалось, что данный нефтепровод будет наполняться нефтью из нефтепровода Заполярье – Пурпе, работающего в реверсном режиме, что лишило бы ВСТО части ресурсной базы. Очевидная высокая затратность данного проекта в сочетании с

отсутствием излишков добываемой нефти выступили сдерживающими факторами в его осуществлении.

В связи с этим аналитики высказывают мнение о нецелесообразности в ближайшей перспективе реализации Арктической морской нефтетранспортной стратегии, основанной на системе нефтепроводов. Это определяется, в первую очередь, низкими темпами роста добычи нефти в России. Нефть, добываемая в месторождениях, с которых начинаются рассмотренные нефтепроводы, является ресурсной базой крупнейших экспортных нефтепроводов страны: БТС-1, КТК и ВСТО. Более того, реализация данной стратегии может изменить «Схему нормальных (технологических) грузопотоков» (предусматривает формирование сортов нефти в количестве более двадцати для внутреннего рынка и шесть экспортных потоков). Поэтому любое отвлечение больших объемов повлечет за собой изменение качественного состава сортов нефти, которые уже сформированы.

В итоге можно констатировать, что существующая современная Арктическая стратегия базируется на добыче нефти (месторождения Приразломная, Новопортовское) с последующей ее транспортировкой с помощью нефтяных танкеров и ледокольного флота и опирается на нефтяные терминалы, расположенные по маршруту Северного морского пути, что обеспечивает актуальность их реконструкции (в частности, Северодвинск, Мурманск). Основное направление экспорта – Нидерланды, Бельгия, Норвегия, что обусловлено логистической доступностью региона и наличием в них НПЗ, специализирующихся на переработке тяжелой нефти ARCO (с Приразломной) и легкой нефти Novy Port (с Новопортовского).

Заключение

Проведенное исследование показало, что в качестве основных факторов, влияющих на формирование морских нефтетранспортных стратегий экспорта России, можно выделить ее географическое положение и связанный с ним характер отношений с соседними странами, что подчеркивает геополитическую природу рассматриваемого явления. Это проявилось в использовании морских стратегий для выхода России из зоны влияния стран-транзитеров (Балтийская, Черноморская, Арктическая стратегии); географической диверсификации рынков сбыта (Тихоокеанская); увеличении рентабельности экспорта нефти за счет сокращения маршрутов транспортировки и выделения/сохранения экспортных групп качества нефти (Черноморская); разработке новой ресурсной базы для решения региональных социально-экономических задач (все стратегии). В конечном итоге решение перечисленных задач определило тотальное доминирование морского экспорта нефти из России над континентальным (совокупная пропускная способность экспортных нефтепроводов страны, подходящих к морским нефтяным терминалам, способна обеспечить экспорт всего объема экспортируемой сегодня нефти).

Более того, морские нефтетранспортные стратегии используются в обслуживании всех существующих географических направлений экспорта российской нефти (за исключением постсоветского пространства): Европа – Балтийская, Черноморская, Арктическая стратегии; АТР – Тихоокеанская стратегия; США – Арктическая стратегия (в перспективе). При этом в постсоветский период под влиянием «нефтепроводных войн» произошло перераспределение маршрутов транспортировки российской экспортной нефти. Все больше увеличивается доля АТР. Значительный вклад в этот процесс вносят морские нефтетранспортные стратегии.

Вместе с тем трансформация нефтепроводного транспорта России в постсоветский период под влиянием характера отношений с сопредельными государствами сопровождалась и трансформацией инфраструктуры морского транспорта страны (морской порт – трубопровод), что в конечном итоге усилило позиции России как морской державы, которые во многом были утрачены после распада СССР.

Библиографический список

1. Бакланов П.Я., Мошков А.В., Романов М.Т. Базисные структурные звенья в долгосрочном развитии транспортных систем Дальневосточного региона России // Вестник Московского университета. Сер. 5. География. 2018. №4. С. 83–92.
2. Бамбуляк А., Францен Б. Транспортировка нефти из российской части Баренцева региона. URL: https://www.nhm.uio.no/fakta/zoologi/fugl/ringmerking/PDF/Part_1.pdf (дата обращения: 02.12.2019).
3. Вардомский Л.Б., Тураева М.О. Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов: научный доклад. М.: Изд-во Института экономики РАН, 2018. 66 с.
4. Гаджиев К.С. Трубопроводная дипломатия на Южном Кавказе в геополитическом измерении // Горизонты экономики. 2014. №4(16). С. 13–21.
5. 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.
6. Жагловская А.В., Жагловский В.Н. Обзор рынка нефти Азиатско-тихоокеанского региона и перспективы расширения сегмента экспорта российской нефти // Экономика в промышленности. 2012. №1. С. 70–72.
7. Жильцов С., Зонн И., Маркова Е. Энергетические проекты в Каспийском регионе и Центральной Азии меняют геополитический ландшафт Евразии // Центральная Азия и Кавказ. 2019. Т. 22. №1. С. 26–35.
8. Заславский И. Дело труба. Баку-Тбилиси-Джейхан и казахстанский выбор на Каспии. М.: Изд-во «Европа», 2005. 192 с.
9. Зверев Ю.М. Проблемы конкуренции и кооперации в топливно-энергетическом комплексе Балтийского региона // Балтийский регион. 2010. №1(3). С. 37–48.
10. Ключев Н.Н. Промышленное и транспортное освоение территории России в постсоветский период // География и природные ресурсы. 2018. №1. С. 5–14.
11. Петросян С.С. Антикризисное регулирование европейской энергетической стратегии Российской Федерации // Экономика и экологический менеджмент. 2013. №3. С. 8.
12. Потоцкая Т.И. Геополитический аспект современного транспортно-географического положения России // Известия Российской академии наук. Сер. географическая. 2018. №3. С. 5–17.
13. Потоцкая Т.И. География «нефтепроводных войн» в контексте взаимодействия России со странами Балтийского региона // Региональные исследования. 2019. №4. С. 98–106.
14. Сдасюк Г.В., Комедчиков Н.Н. Экспортные нефтегазовые трубопроводы России: геополитическое и внутригосударственное значение // ИнтерКарто/ИнтерГИС. 2010. Т. 16. С. 18–22.
15. Системы транспорта углеводородов в Арктике // Российский совет по международным делам (РСМД). URL: <https://russiancouncil.ru/arctic-petroleum-transport> (дата обращения: 09.01.2020).
16. Статистический бюллетень «Россия и страны Содружества Независимых Государств». ФСГС РФ. URL: <http://www.gks.ru> (дата обращения: 14.02.2019).
17. Твалчрелидзе А., Силагадзе А. Проблемы сырьевой безопасности Европы и устойчивого развития Центрально-азиатско-кавказского региона // Центральная Азия и Кавказ. 2011. Т. 14. №4. С. 125–142.
18. Филимонова И.В., Шумилова С.И., Дзюба Ю.А. Комплексный анализ и прогноз недропользования в регионах Восточной Сибири и дальнего Востока // Экологический вестник России. 2019. №10. С. 20–27.
19. BP Statistical Review of World Energy June 2018, URL: <http://www.bp.com/statisticalreview> (дата обращения: 13.10.2019).
20. 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. P. 782–788.

References

1. Baklanov, P.Ya., Moshkov, A.V. and Romanov, M.T. (2018), "Basic structural links in the long-term development of transport systems in the Far Eastern region of Russia", *Bulletin of Moscow University*, no 4, pp. 83–92.
2. Bambulyak, A. and Franzen, B. (2005), "Oil transportation from the Russian part of the Barents Region", available at: https://www.nhm.uio.no/fakta/zoologi/fugl/ringmerking/PDF/Part_1.pdf (Accessed 12 February 2020).
3. Vardomsky, L.B. and Turaeva, M.O. (2018), *Razvitie transportnyh koridorov postsovetского prostranstva v usloviyah sovremennyh geopoliticheskikh i ekonomicheskikh vyzovov (nauchnyj doklad) [Development of transport corridors of the post-Soviet space in the context of modern geopolitical and economic challenges (scientific report)]*, Institute of Economics RAS, Moscow, Russia.
4. Gadzhiev, K.S. (2014), "Pipeline diplomacy in the South Caucasus in the geopolitical dimension", *Horizons of Economics*, no 4 (16), pp. 13–21.
5. Dudko, D.G. (2009), "Euro-Asian transport projects with the participation of Russia and their role in the integration of the CIS countries", *Bulletin of the Peoples' Friendship University of Russia. Series: International Relations*, no 3, pp. 45–53.
6. Zhaglovskaya, A.V. and Zhaglovsky, V.N. (2012), "An overview of the oil market in the Asia-Pacific region and the prospects for expanding the segment of Russian oil exports", *Economics in Industry*, no 1, pp. 70–72.
7. Zhiltsov, S., Zonn, I. and Markova, E. (2019), "Energy projects in the Caspian region and Central Asia change the geopolitical landscape of Eurasia", *Central Asia and the Caucasus*, vol. 22, no 1, pp. 26–35.
8. Zaslavsky, I. (2005), *Delo truba. Baku-Tbilisi-Dzhejhan i kazhstanskiy vybor na Kaspii [Case trumpet. Baku-Tbilisi-Ceyhan and the Kazakhstani choice in the Caspian]*, Publishing house "Europe", Moscow, Russia.
9. Zverev, Yu.M. (2010), "Problems of competition and cooperation in the fuel and energy complex of the Baltic region", *Baltic region*, no 1 (3), pp. 37–48.
10. Klyuev, N.N. (2018), "Industrial and transport development of the territory of Russia in the post-Soviet period", *Geography and natural resources*, no 1, pp. 5–14.
11. Petrosyan, S.S. (2013), "Anti-crisis regulation of the European energy strategy of the Russian Federation", *Economics and Environmental Management*, no 3, p. 8.
12. Pototskaya, T.I. (2018), "Geopolitical aspect of the modern transport and geographical position of Russia", *Bulletin of the Russian Academy of Sciences. Geographical series*, no 3, pp. 5–17.
13. Pototskaya, T.I. (2019), "The geography of "oil pipeline wars" in the context of Russia's interaction with the countries of the Baltic region", *Regional Studies*, no 4, pp. 98–106.
14. Sdasyuk, G.V. and Komedchikov N.N. (2010), "Export oil and gas pipelines of Russia: geopolitical and domestic importance", *InterCarto / InterGIS [InterKarto/InterGIS]* v. 16, pp. 18–22.
15. The official site of Russian International Affairs Council (INF) (2019), "Hydrocarbon transport systems in the Arctic", available at: <https://russiancouncil.ru/arctic-petroleum-transport> (Accessed 9 January 2020).
16. The official site of Federal State Statistics Service of the Russian Federation (2019), "Statistical Bulletin "Russia and the countries of the Commonwealth of Independent States", available at: <http://www.gks.ru> (Accessed 14 February 2019).
17. Tvalchrelidze, A. and Silagadze A. (201), "Problems of raw material security in Europe and sustainable development of the Central Asian-Caucasian region", *Central Asia and the Caucasus*, v. 14, no 4, pp. 125–142.
18. Filimonova, I.V., Shumilova, S.I. and Dzyuba, Yu.A., "Comprehensive analysis and forecast of subsoil use in the regions of Eastern Siberia and the Far East", *Ecological Bulletin of Russia*, no 10, pp. 20–27.
19. The official site of BP (2019), "BP Statistical Review of World Energy June 2018", available at: <http://www.bp.com/statisticalreview> (Accessed 13 October 2019).
20. Pototskaya, T.I., Katrovskiy, A.P., Chasovskiy, V.I. (2016), "Geopolitical Impact on Transformation of Territorial Organization of Russian Pipeline Transport in the Post-Soviet Time", *International Journal of Energy Economics and Policy*, v. 6, no 4, pp. 782–788.

Поступила в редакцию: 25.03.2020

Сведения об авторе**Татьяна Ивановна Потоцкая**

доктор географических наук,
профессор кафедры географии,
Смоленский государственный университет;
Россия, 24000, г. Смоленск,
ул. Пржевальского, д. 4

About the author**Tatyana I. Pototskaya**

Doctor of Geographical Sciences, Professor,
Department of Geography, Smolensk State
University; 4, Przheval'skogo st., Smolensk, 214000,
Russia

e-mail: ptismolensk@yandex.ru

Просьба ссылаться на эту статью в русскоязычных источниках следующим образом:

Потоцкая Т.И. Геополитические аспекты формирования морских стратегий нефтяного экспорта России // Географический вестник = Geographical bulletin. 2020. №2(53). С. 38–48. doi 10.17072/2079-7877-2020-2-38-48.

Please cite this article in English as:

Pototskaya T.I. Geopolitical aspects of forming offshore strategies of Russian oil exports // Geographical bulletin. 2020. №2(53). P. 38–48. doi 10.17072/2079-7877-2020-2-38-48.

УДК 911.3:32(571.53)

DOI: 10.17072/2079-7877-2020-2-48-62

**ЭТНИЧЕСКИЙ ФАКТОР В ЭЛЕКТОРАЛЬНО-ГЕОГРАФИЧЕСКИХ ПРОЦЕССАХ
(НА ПРИМЕРЕ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ)****Юлия Сергеевна Размахнина**ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3047-0196>, Researcher ID: AAE-1737-2019,

SPIN-код: 7647-5069

e-mail: juliarazm@gmail.com, yulya.razmakhnina@bk.ru

Институт географии им. В. Б. Сочавы СО РАН, Иркутск

Электоральное поведение граждан в современных условиях определяется рядом факторов, таких как место проживания (город или село), социально-экономические условия, этническая принадлежность и др. Цель исследования заключалась в выявлении на примере Иркутской области роли этнического фактора в электорально-географических процессах путем определения степени взаимосвязи доли коренного населения с уровнем явки и политическими предпочтениями избирателей по муниципальным образованиям. Метод корреляционного анализа с учетом данных переписи населения 2010 г. и электоральной статистики (итоги выборов 2010–2019) позволил выявить среднюю положительную связь (коэффициенты корреляции 0,5–0,6) между долей коренного населения и уровнем явки. Результаты избирательных кампаний федерального и областного значения (в Государственную Думу – 2011 и 2016 гг., Президента РФ – в 2012 и 2018 гг., губернатора области – в 2015 г.) показали явную предрасположенность коренных этносов к «партии власти» («Единая Россия»), личности В.В. Путина на посту президента страны, кандидатуре С.В. Ерошенко (как действующего представителя региональной власти и члена «Единой России») на посту губернатора. Причины такого поведения объясняются особой («контролируемой») локальной электоральной культурой, которая присуща коренным народам. Основными ее чертами являются традиционный уклад жизни, что предполагает стабильность в общественной и

