

УДК 914/919

ГЕОПОЛИТИЧЕСКИЙ АСПЕКТ СОВРЕМЕННОГО ТРАНСПОРТНО-ГЕОГРАФИЧЕСКОГО ПОЛОЖЕНИЯ РОССИИ

© 2018 г. Татьяна И. Потоцкая

Смоленский государственный университет, Смоленск, Россия

E-mail: ptismolensk@yandex.ru

Поступила в редакцию 05.06.2016 г.

Аннотация. В статье изложены результаты исследования трансформации территориальной организации определенных видов транспорта России в постсоветский период под влиянием ее взаимоотношений с соседними странами. Выявлены изменения, связанные с преодолением возникших транспортных разрывов преимущественно в сфере морского, нефте- и газопроводного транспорта. Определены как позитивные изменения в транспортной инфраструктуре (строительство новых российских магистральных трубопроводов, морских портов), позволившие уменьшить степень зависимости России от соседних стран, так и негативные изменения (строительство альтернативных России магистральных трубопроводов). Дана их качественная и количественная оценка. Обосновывается значимость изменений во внешней политике России. Выделены географические направления трансформации, вызванные стремлением России уйти от диктата стран-транзитеров, через которые осуществляется/осуществлялся экспорт энергоносителей; а также вследствие борьбы России за транспортировку газа и нефти, добываемых в бассейне Каспийского моря, и транспортировку в Азиатско-Тихоокеанский регион. Отмечается успешный опыт многовариантной реализации геополитических интересов новых независимых стран (России, Азербайджана, Туркменистана, Казахстана) посредством транспортных проектов. Акцентируется внимание на изменении геополитической значимости сопредельных России государств вследствие трансформации территориальной организации ее транспортной (преимущественно трубопроводной) системы: увеличении значимости Турции, Казахстана, Китая и уменьшение значимости Латвии, Литвы, Беларуси, Украины.

Ключевые слова: геополитические интересы, геополитическое положение, транспортно-географическое положение, постсоветское пространство, трубопроводный транспорт, морские порты.

DOI: 10.7868/S2587556618030020

GEOPOLITICAL ASPECT OF THE CONTEMPORARY TRANSPORT AND GEOGRAPHICAL POSITION OF RUSSIA

Tatiana I. Pototskaya

Smolensk State University, Smolensk, Russia

E-mail: ptismolensk@yandex.ru

Received June 05, 2016

Abstract. The paper presents the outcomes of a study on the transformation of the territorial organization of Russian transport in the post-Soviet period under the influence of its relations with neighboring countries. The changes ensuing from attempts to overcome “transport disruptions” mainly in the sphere of maritime, oil pipeline and gas pipeline transport have been revealed. Positive changes in the transport infrastructure, namely, the construction of new Russian main pipelines and seaports, which have made it possible to reduce Russia’s dependence on neighboring countries as well as negative changes, i.e. the construction of pipelines alternative for Russia, have been identified. Their qualitative and quantitative assessment is carried out. Their significance in Russia’s foreign policy is substantiated. Geographical directions of this transformation are singled out under the influence of the following factors: Russia’s desire to avoid the dictatorship of transit countries through which energy resources are exported; Russia’s struggle for transportation of gas and oil produced in the basin of the Caspian Sea; endeavor to transport oil and gas to the Asia-Pacific region. The successful

experience in the multivariant implementation of the geopolitical interests pursued by the newly independent countries (Russia, Azerbaijan, Turkmenistan, Kazakhstan) through the creation of transport projects is noted. Emphasis is placed on changing geopolitical significance of Russia's neighboring countries under the influence of the transformation taking place in the territorial organization of its transport (mainly pipeline) system: Turkey, Kazakhstan, China (increase in significance); Latvia, Lithuania, Belarus, Ukraine (decrease).

Keywords: geopolitical interests, geopolitical position, transport and geographic position, post-Soviet space, pipeline transport, seaports.

Постановка проблемы. При анализе современного геополитического положения России принято отталкиваться от тех характеристик, которые страна получила в результате распада СССР. При этом, как правило, внимание акцентируется на отрицательных аспектах, негативно влияющих на развитие (сужение зоны влияния и зависимость в социально-экономической сфере от соседних государств, ослабившие внутренний потенциал страны и сделавшие страну заложницей отношений с ними). Однако, как любой элемент экономико-географического положения, геополитическое положение, под которым мы понимаем свойства соседних территорий, влияющие на внешнюю политику государства, динамично. Прошедшие четверть века развития России вне СССР были отмечены как целенаправленным, так и стихийным изменением целого ряда характеристик ее геополитического положения. Самая значительная трансформация связана с преодолением наиболее негативного его аспекта – транспортных разрывов, которые возникли в результате распада СССР и раздела ранее единой транспортной системы между новыми независимыми государствами и сформировали транспортную зависимость России от тех стран, через которые осуществляется экспорт ее товаров. Потому задача данного исследования – выявить основные направления трансформации транспортной составляющей геополитического положения России под влиянием характера отношений России с сопредельными государствами в постсоветский период.

Методика исследования. Автором собран и проанализирован материал, находящийся в открытом доступе, по всем построенным, строящимся и перспективным магистральным экспортным трубопроводам России в постсоветский период и модификации магистральных трубопроводов, построенных в предыдущие периоды времени, а также морским портам, работающим в связке с ними. Вся собранная информация актуализировалась с учетом данных, предоставляемых ведущими операторами основных магистральных трубопроводов России, такими как ПАО Газпром [22], ПАО Транснефть [26], а также Единой государственной системой информации об обстановке в мировом океане [23] и Федеральным агентством

морского и речного транспорта РФ [27]. Анализ проведен на основе территориального, исторического, комплексного, типологического и проблемного научных подходов с использованием метода геополитического анализа (выявление особенностей влияния свойств территории на внешнюю политику государства) и сравнительно-географического метода.

Результаты исследования. Проведенное исследование показало, что в рассматриваемый период Россия предпринимала активные попытки преодоления транспортной зависимости от тех стран постсоветского пространства, через которые осуществляется экспорт ее товаров. Это происходило путем строительства новых транспортных магистралей и элементов транспортной инфраструктуры. При этом использовались как свойства собственной территории, так и свойства территории соседних государств, (табл. 1, рис. 1, 2).

Первоначально использование свойств собственной территории *России* определялось стремлением уменьшить зависимость ее внешней торговли от влияния характера отношений со странами, через территорию которых она осуществлялась (странами-транзитерами). В первую очередь это касалось отношений с Эстонией, Латвией, Литвой, Украиной, которые обеспечивали как морской (порты Балтийского и Черного морей), так и континентальный (Украина) транзит российских грузов. Поэтому основные изменения произошли в сфере морского, нефтепроводного, газопроводного и железнодорожного транспорта.

Первый шаг на пути к “транспортной независимости” России – создание в 2007 г. “Балтийской трубопроводной системы” (БТС), деятельность которой была направлена на сооружение собственного портового хозяйства на Балтике, способного обеспечить транспортировку и поставку на экспорт нефти из месторождений Тимано-Печорского региона, Западной Сибири и Урало-Поволжья через нефтяные терминалы в Финском заливе. Итогом стало строительство новых портов: Приморск (превратился не только в крупнейший порт Балтийского моря, но и во второй по величине среди всех российских портов с грузооборотом 59.6 млн т в 2015 г.), Усть-Луга (87.9 млн т в 2015 г.),

Таблица 1. Альтернативные российские магистральные трубопроводные проекты

Название, маршрут	Вид	Ввод в эксплуатацию, год	Характеристика (протяженность; пропускная способность в год)
Суходольная – Родионовская	Нефть	2001	259 км; 26 млн т
“Ямал – Европа”: Торжок – Смоленск – Минск – Чеханув (Польша) – Мальнов (Германия)	Газ	1999	2000 км; 33 млрд куб. м
“Балтийская трубопроводная система I”: Хартыга – Ухта – Ярославль – Приморск	Нефть	2007	1600 км; 74 млн т
“Балтийская трубопроводная система II”: Унеча – Усть-Луга	Нефть	2012	1000 км; 30 млн т
КТК: Тенгиз (Казахстан) – Новороссийск (Россия)	Нефть	2004	1510 км; 67 млн т
“Северный поток”: Выборг (Россия) – Грайфсвальд (Германия)	Газ	2011	1224 км; 55 млрд куб. м
“Голубой поток”: КС Береговая (Россия) – Самсун (Турция) – Анкара (Турция)	Газ	2003	1213 км; 16 млрд куб. м
“Турецкий поток”: КС Русская (Россия) – (Турция)	Газ	2019	более 900 км; 32 млрд куб. м
“Восточная Сибирь – Тихий океан” (ВСТО): Тайшет – Усть-Кут – Ленск – Олекминск – Алдан – Сковородино	Нефть	2009	2694 км; 30 млн т
“Восточная Сибирь – Тихий океан” (ВСТО): Сковородино – Благовещенск – Биробиджан – Хабаровск – СМНП “Козьмино”	Нефть	2012	2046 км; 30 млн т
Сковородино (Россия) – Мохэ (Китай)	Нефть	2011	63.7 км (в России) и 950 км (в Китае); 15 млн т
“Алтай / Сила Сибири – 2”: Западная Сибирь (Россия) – Синьцзянь-Уйгурский АР (Китай)	Газ	2018 (?)	2600 км; 30 млрд куб. м
“Сила Сибири”: Иркутская область – Якутия – Хабаровск – Владивосток	Газ	2019	3000 км; 38 млрд куб. м

Составлено автором.

Высоцк (17.5 млн т в 2015 г.); расширены мощности Санкт-Петербургского порта (Большой порт Санкт-Петербурга – 51.5 млн т в 2015 г.) [27]. Несмотря на то, что при проектировании БТС акцент делался на наливных грузах, все порты за исключением Приморска ориентированы на принятие разных грузов. Таким образом, большая часть российских грузов, которую раньше обслуживали порты стран Балтийского региона, пошла через российские порты.

Наиболее существенное влияние строительство БТС оказало на деятельность ранее крупнейшего порта Балтийского региона – Вентспилса (Латвия). Это во многом определялось экспортом через

него нефти, идущей по северной ветке нефтепровода “Дружба”: Альметьевск (Татарстан) – Унеча (Брянская область) – Полоцк (Беларусь) – Вентспилс (Латвия). На ее функционирование воздействовал характер отношений России с Латвией и Беларусью. Длительный период времени она была закрыта на ремонт (на участке Унеча – Полоцк), а затем встал вопрос о возможности реверсного ее использования (снабжение нефтью Беларуси через порты стран Балтии). В итоге грузооборот Вентспилса значительно уменьшился (в 1988 г. – 35.6 млн т, в 2011 г. – 12.3 млн т, 2015 г. – 22.5 млн т) [23]. Ситуация дополнительно ухудшилась, когда в 2012 г. была построена “Балтийская трубопроводная система II” (БТС – 2), проходящая полностью



Названия газопроводов

..... Реализованные и реализуемые газопроводные проекты
 — Нереализованные газопроводные проекты

A – Трансадриатический (ТАР)
B – Трансанатолийский (ТАНАР)
B – ТАПИ
Г – Прикаспийский
Д – Голубой поток
Е – Турецкий поток
Ж – Набукко
З – Средняя Азия – Центр (САЦ)
К – Кубань – Крым

1 – КС Береговая
2 – КС Русская
3 – Туркменбаши
4 – КС Писаревка
5 – Самсун
6 – Тбилиси
7 – Грайфсвальд
8 – Калининград
9 – Керчь

Рис. 1. Магистральные газопроводы, влияющие на формирование геополитического положения России, 2016 г. Составлено автором.

по территории России и дающая возможность доставлять нефть из нефтепровода “Дружба” напрямую в балтийские порты России (Усть-Луга) в обход Вентспилса (Латвия) и Бутинге (Литва) [20].

Более того, БТС –2 практически устранила риски экспортных поставок нефти в европейские страны не только морскими маршрутами (через порты Балтийского моря), но и континентальными (через Украину), так как она берет начало в том месте нефтепровода “Дружба”, где начинается и его южная ветка (Унеча). Она идет транзитом через Украину в страны Европы и соединяется на ее территории с нефтепроводом Одесса – Броды, который выходит к черноморскому порту Южный, что позволяет доставлять российскую нефть в Европу и морским путем. После введения Украиной значительных таможенных пошлин на российские транзитные товары и попыток ценового давления Россия решила направить свой нефтяной поток в обход Украины. С этой целью использовалась и БТС – 2, забирающая нефть в балтийские порты, и построенный в 2001 г. нефтепровод

Суходольная – Родионовская [26], идущий по территории Ростовской области и обеспечивающий транспортировку нефти в порт Новороссийска.

Проблемы неурегулированности экономических отношений между Россией и Украиной сказались также на функционировании экспортных транзитных магистральных газопроводов. Если в советский период они шли в Европу преимущественно через территорию Украины, то в постсоветский период первоначально упор был сделан на основного союзника России на постсоветском пространстве – Беларусь. Именно ее территория была использована при строительстве транснационального газопровода “Ямал – Европа”, проложенного по территории четырех стран: России, Беларуси, Польши и Германии [22].

Однако впоследствии Беларусь, как и Украина, стала использовать транзитность своего положения для давления на Россию при принятии разного рода экономических решений. В результате, Россия реализовала проект строительства



----- Нефтепроводы России, решающие геополитические задачи

Названия нефтепроводов
 А – Балтийская трубопроводная система 1 (БТС-1)
 Б – Балтийская трубопроводная система 2 (БТС-2)
 В – Баку – Тбилиси – Джейхан (БТД)

1 – Усть-Луга
 2 – Суходольная
 3 – Родионовская
 4 – Новороссийск
 5 – Южная Озереевка
 6 – Супса
 7 – Тбилиси
 8 – Махачкала
 9 – Астрахань
 10 – Комсомольская
 11 – Тихорецк
 12 – Туапсе

Рис. 2. Магистральные нефтепроводы, влияющие на формирование геополитического положения России, 2016 г. Составлено автором.

газопровода, идущего в обход всех стран-транзитеров в Европу – “Северный поток”. Он был проложен в 2011 г. от Выборга (Россия) по дну Балтийского моря до Грайфсвальда (Германия). На его пути нет транзитных государств, что исключает возможные политические риски.

Еще одно направление преодоления Россией негативных особенностей своего геополитического положения за счет использования свойств собственной территории – изменение ряда важных для страны маршрутов железнодорожного транспорта. Так, после того, как Литва разобрала на своей территории участок железнодорожного полотна, связывающий Вильнюс и Гродно, было уничтожено транзитное направление Санкт-Петербург – страны Балтии – Варшава (Польша) – Прага (Чехия), Берлин (Германия) и др. Все российские поезда в этом направлении пошли по территории России, далее через Беларусь в Европу. При этом Брест усилил, а Гродно потерял свое значение крупного перевалочного железнодорожного узла. Более того, Украина, установив

в одностороннем порядке таможенные ограничения на транзитные российские грузы, сократив тем самым российский грузопоток на своих железных дорогах, переориентировала его на Беларусь, усилив уровень ее транзитности. России пришлось реконструировать старые железнодорожные пути, соединяющие Центр и Юг страны: Москва – Воронеж – Северный Кавказ.

Если же анализировать использование Россией территории других государств для решения собственных геополитических задач, то стоит обратить внимание на транзитность положения самой России, что всегда выделялось в качестве позитивного аспекта ее геополитического положения. Так, территория России связывает страны, добывающие нефть и газ в Каспийском регионе (Азербайджан, Казахстан, Туркмения) и сопредельном с ним Центральноазиатском регионе (Узбекистан) с основными потребителями энергоносителей – странами Европы, формируя таким образом транспортную зависимость этих стран от взаимоотношений с ней.

До распада СССР основные магистральные трубопроводы, выполняющие эту функцию, проходили через территорию России. Это нефтепроводы: Баку (Азербайджан) – Махачкала – Тихорецк – Новороссийск (Россия) (реконструирован в 2000 г.) и Узень (Казахстан) – Гурьев (Казахстан) – Куйбышев (Россия), после реконструкции получивший название: Атырау – Самара; газопровод “Средняя Азия – Центр” (САЦ): Галкынаш (Туркмения) и Газли (Узбекистан) – Ургенч (Узбекистан) – Бейнеу (Казахстан) – Саратов (Россия). Поэтому страны-производители энергоносителей были заинтересованы в снижении транспортной зависимости от России и стали участвовать в прокладке новых трубопроводных систем, идущих в обход ее территории (табл. 2, см. рис. 1, 2).

В Каспийском регионе этому способствовала и осложнившаяся в 1990-х годах военно-политическая ситуация на Северном Кавказе. Чеченские войны и исламский терроризм, распространившийся в районе транспортировки нефти, сделали

этот маршрут небезопасным. Поэтому были разработаны и реализованы альтернативные проекты транспортировки нефти, идущие через Азербайджан, Грузию, Турцию до портов Чёрного и Средиземного морей соответственно: Баку (Азербайджан) – Тбилиси (Грузия) – Ахалкалаки (Грузия) – Супса (Грузия) и Баку (Азербайджан) – Тбилиси (Грузия) – Джейхан (Турция) (БТД) [3]. В связи с этим значимость российского нефтепровода для транспортировки азербайджанской нефти упала (вместо 5 млн т, предусмотренных договором, перекачивалось около 2 млн т), и в 2013 г. контракт на ее транзит через территорию РФ был расторгнут. В результате, нефтепровод Баку – Махачкала – Тихорецк – Новороссийск переориентировался на прокачку только нефти России и Казахстана по направлению Махачкала – Тихорецк – Новороссийск.

После введения в эксплуатацию газоконденсатного месторождения Шах-Дениз (Азербайджан) и увеличения добычи газа Туркменистаном

Таблица 2. Альтернативные России магистральные трубопроводные проекты

Название, маршрут	Вид топлива	Ввод в эксплуатацию, год	Характеристика (протяженность, пропускная способность в год)
Баку (Азербайджан) – Тбилиси (Грузия) – Ахалкалаки (Грузия) – Супса (Грузия)	Нефть	1999	837 км; 6 млн т
БТД: Баку (Азербайджан) – Тбилиси (Грузия) – Джейхан (Турция)	Нефть	2006	1767 км; 50 млн т
“Южнокавказский”: Баку (Азербайджан) – Тбилиси (Грузия) – Эрзурум (Турция)	Газ	2006	690 км; 20 млрд куб. м
ККСТ: Ескене (Казахстан) – Курык (Казахстан), танкерные поставки из порта Курык в Баку и далее трубопроводом БТД	Нефть	2020	200 км; 56 млн т
“Южный газовый коридор”: объединение в единую сеть уже действующего Южнокавказского газопровода с только планируемыми к постройке Трансанатолийским (TANAP) и Трансадриатическим (TAP)	Газ	2018–2020	3500 км; 20 млрд куб. м
“Трансказахстанский”: Атырау (Казахстан) – Агасу (Казахстан) – Алашаньюкоу (Китай)	Нефть	2006	2790 км; 20 млн т
“Средняя Азия – Китай”: Туркменабат (Туркмения) – Бухара (Узбекистан) – Навои (Узбекистан) – Шымкент (Казахстан) – Алматы (Казахстан) – Хоргос (Китай)	Газ	2009–2012	2000 км, в Китае – более 4.86 тыс. км; 40 млрд куб. м
Туркмения – Иран: Корпедже – Курт-Куи	Газ	1998	200 км; 8 млрд куб. м
Туркмения – Иран: Довлетабад – Серахс – Хангеран	Газ	2010	31 км; 12 млрд куб. м

Составлено автором.

стал актуальным и вопрос о маршруте транспортировки газа. В связи с этим был построен “Южнокавказский газопровод” (северо-восточная часть “Набукко”/“Трансадриатического газопровода”): Баку (Азербайджан) – Тбилиси (Грузия) – Эрзурум (Турция). По территории региона он проходит параллельно БТД [24]. На эту же задачу работает и строительство железнодорожной магистрали, связывающей Азербайджан, Грузию и Турцию: Баку – Тбилиси – Карс. Эта дорога служит частью большого проекта по соединению железных дорог Кавказа с Европой через территорию Турции. Впоследствии планируется строительство железной дороги из Карса в Нахичеванскую автономную республику. Отсюда и вступление Азербайджана и Грузии в состав ГУАМ, одна из задач которой – снижение транспортной и энергетической зависимости от России (еще ранее был проект ТРАСЕКА).

Прямым следствием прокладки новых маршрутов транспортировки нефти стало укрепление экономического положения *Грузии* вследствие быстро развивающегося портового хозяйства страны. До распада СССР на ее территории было два порта Чёрного моря – Потти и Батуми с грузооборотом 5 и 7 млн т соответственно. При этом Потти специализировался на сухих грузах, а Батуми – на наливных. Это дало возможность Грузии стать транзитной страной в транспортировке нефти между портами Каспийского и Чёрного морей и далее в Европу. В результате, были не только диверсифицированы и расширены мощности существующих портов (Потти до 7.3 млн т, Батуми до 7.5 млн т), но и построены новые нефтяные терминалы – Супса с грузооборотом 4 млн т и Кулеви (3.6 млн т) [23]. В свою очередь, столь активное экономическое сотрудничество Грузии и Азербайджана сделало Грузию заложницей политических интересов Азербайджана, что может усилить изоляцию Армении в регионе из-за проблемы Нагорного Карабаха.

Альтернативные маршруты транспортировки нефти и газа стали привлекательны и для других стран бассейна Каспийского моря, таких как Казахстан и Туркменистан. В силу того, что объемы добываемой нефти на месторождениях Тенгиз и Кашаган (Казахстан) начали постепенно превышать пропускную способность нефтепровода КТК (Тенгиз – Новороссийск), возникла потребность в создании собственной “Казахстанской каспийской системы транспортировки” (ККСТ), включающей трубопровод Ескене (Казахстан) – Курык (Казахстан), систему танкерных поставок из порта Курык в Баку и далее по трубопроводу Баку (Азербайджан) – Тбилиси (Грузия) – Джейхан (Турция) (заинтересованы Азербайджан, Грузия, Турция).

Предположительно трубопроводная часть системы начнет использоваться только с 2020 г., когда месторождение Кашаган будет эксплуатироваться в полном объеме [6]. Очевидно, функционирование этой системы укрепляет экономические позиции Грузии и Турции.

Вклад Туркменистана в создание альтернативных маршрутов транспортировки каспийского газа – проект строительства “Транскаспийского газопровода”, поддержанный США и ЕС. Предполагается, что он пройдет по дну Каспийского моря, соединив западный и восточный берега: Туркменбаши (Туркменистан) – Баку (Азербайджан). Реализации проекта препятствует нерешенность проблемы статуса Каспия, так как отсутствуют правовые нормы, регулирующие зону ответственности каждого прикаспийского государства. В этой ситуации кроме экологической аргументации противодействия данному проекту (сложность рельефа дна Каспия, высокий уровень сейсмической активности региона) присутствуют экономическая и политическая аргументация. Наиболее сильна она у России. С экономической точки зрения, “Транскаспийский газопровод” может стать конкурентом российским проектам “Голубой поток” и “Турецкий поток”, а с политической точки зрения привести к ослаблению ее влияния.

Незначительные позиции России в реализации трубопроводных проектов, транспортирующих энергоносители из Туркменистана и Азербайджана, естественным образом уменьшают возможности расширения зоны влияния не только в данном регионе, но и на Ближнем Востоке в целом. Поскольку альтернативные трубопроводы идут по территории *Турции*, усиливается именно ее роль в регионе.

Одним из первых способов конкуренции России за транспортировку каспийской нефти стало строительство Каспийским трубопроводным консорциумом (КТК) в 2004 г. нефтепровода Тенгиз (Казахстан) – Новороссийск (Россия), соединившего нефтегазоносные месторождения Казахстана с российскими портами Чёрного моря [26]. Это способствовало созданию новых морских терминалов на побережье в Южной Озереевке (грузооборот составляет 32 млн т, 2013 г.) и превращению Новороссийска в крупнейший порт страны (127.1 млн т в 2015 г.) [23, 27]. В конечном итоге данный аспект усилил значимость Чёрного моря в развитии экономики России, в целом, и Турции как страны контролирующей грузопоток (в том числе) нефти через проливы Босфор и Дарданеллы, в частности.

Значимость Турции растет и благодаря строительству Россией газопроводов, идущих в обход территории Беларуси и Украины. Они

предназначены для поставок российского газа в Турцию через акваторию Чёрного моря, минуя третьи страны, и дополняют газотранспортный коридор из России в Турцию, который проходит через территорию Украины, Молдавии, Румынии и Болгарии. Первым стал “Голубой поток”, вторым первоначально был “Южный поток”, однако из-за блокирования его строительства со стороны Еврокомиссии Россия на основании договоренностей с Турцией перешла к строительству “Турецкого потока”.

Очевидно, что Европа как основной потребитель газа, идущего через Турцию, в этой ситуации выигрывает от возникающей конкуренции между поставками российского газа и газа из Каспийского и Центральноазиатского регионов (“Южнокавказский газопровод”). Более того, страны Европы стремятся к реализации проекта “Южный газовый коридор”: объединение в единую сеть уже действующего “Южнокавказского газопровода” с планируемыми к постройке Трансанатолийским (TANAP) и Трансадриатическим (TAP) газопроводами, которые, как предполагается, будут поставлять в Европу газ через турецкую территорию не только с месторождений Азербайджана, Казахстана и Туркменистана, но и Ирана (чему способствует снятие с него экономических санкций) и Ирака.

Особо отметим, что создание “Голубого потока” и “Турецкого потока” стимулирует развитие газотранспортной системы в самой России, решая внутренние экономические задачи. Например, строящаяся система газопроводов “Южный коридор” позволит не только обеспечить бесперебойную подачу газа в “Турецкий поток”, но и направит в регионы России (Нижегородскую, Пензенскую, Саратовскую, Волгоградскую, Воронежскую, Ростовскую области, Республику Мордовия, Краснодарский край) дополнительные объемы природного газа для развития экономики [28].

Таким образом, проблемы геополитического положения России в контексте ее отношений со странами постсоветского пространства, а также попытки их преодоления “приведут” в Турцию около 70 млрд куб. м ежегодных поставок газа (см. табл. 1) (“Голубой поток”, “Турецкий поток”, “Южнокавказский газопровод”), а также около 50 млн т ежегодных поставок нефти (БТД) и около 60 млн т на перспективу (ККСТ), что даст ей в руки функцию распределителя энергоресурсов и, соответственно, механизм влияния на внешнюю политику в своем и сопредельных регионах. Другими словами, попытка преодоления негативных аспектов геополитического положения России

привела к возвращению у собственных границ нового регионального лидера — Турции. А осложнение политических отношений России с ЕС еще больше активизировало ее усилия в этом направлении. И это все на фоне роста экономических противоречий в регионе.

Заметим, что не только страны Кавказского региона пытаются диверсифицировать маршруты транспортировки своих энергоносителей, используя соседство с Ираном и Китаем. К этому стремятся Казахстан и Туркменистан. Каждая из них пытается диверсифицировать маршруты транспортировки своих энергоносителей, используя соседство с Ираном и Китаем.

Одним из первых транспортных проектов, который Россия считала перспективным, было строительство “Прикаспийского газопровода”: Туркменбаши (Туркменистан) — Узень (Казахстан) — Бейнеу (Казахстан) — Александров Гай (Россия) — Саратов (Россия) [22]. Он смог бы позволить России включить практически весь газ, добываемый Туркменистаном и Казахстаном на шельфе Каспийского моря, в транспортировку по единой системе магистральных экспортных газопроводов. Но ухудшившаяся конъюнктура мирового рынка в целом и газового рынка, в частности, а также попытки России преодолеть возникшие в связи с этим проблемы путем давления на Туркменистан привели к разрыву газовых контрактов между двумя странами. Это вызвало замораживание не только данного проекта, но и планов реконструкции с целью увеличения пропускной способности действующего со времен СССР магистрального газопровода САЦ и резкому снижению объема газа, перекачиваемого по нему.

Таким образом, Россия подтолкнула Туркменистан к поиску альтернативных маршрутов транспортировки своего газа на мировой рынок. Первым проектом стали газопроводы, выходящие на Иран. Потребители газа — его северные провинции, удаленные от месторождений Персидского залива. Это — газопровод Корпедже — Курт — Куи, ориентированный на северо-западные провинции Ирана, и газопровод Довлетбат — Серахс — Хангеран, ориентированный на северо-восточные провинции [24, 31]. Вторым проектом стал газопровод “Средняя Азия — Китай”, объединивший все страны региона — Туркменистан, Узбекистан, Казахстан и Китай. Он имеет ответвления на Киргизию и Таджикистан: Туркменабат (Туркмения) — Бухара (Узбекистан) — Навои (Узбекистан) — Шымкент (Казахстан) — Алматы (Казахстан) — Хоргос (Китай). В Китае газопровод проложен до Гуанчжоу, откуда газ распределяется по существующим

газовым веткам. Очевидно, данные газопроводы значительно снизили экспортную зависимость Туркменистана от России.

Еще один активно обсуждаемый проект, берущий свое начало в Туркменистане, – прокладка газопровода ТАПИ: Туркменистан – Афганистан – Пакистан – Индия. Однако политические риски, с которыми могут столкнуться руководители данного проекта, настолько высоки, что трудно предположить, что он все же будет построен.

Казахстан обратил внимание на емкий энергетический рынок соседнего Китая немного раньше Туркменистана. В 2006 г. был построен “Трансказахстанский нефтепровод”, представляющий собой систему трубопроводов Атырау (Казахстан) – Атасу (Казахстан) – Алашанькоу (Китай). С одной стороны, он выступает конкурентом России в экспорте нефти в Китай, но, с другой стороны, его проектная пропускная способность превышает планируемые объемы перекачиваемой казахстанской нефти, что требует привлечение к этому проекту других участников. Наиболее целесообразный участник по объективным причинам – Россия со своими нефтяными ресурсами и существующей системой нефтепроводов, позволяющей реализовать данную операцию: Омск (Россия) – Павлодар – Атасу – Шымкент (Казахстан). Нефть России составляет около 30% поставок по данному нефтепроводу [21].

Российским ответом на конкуренцию в транспортировке энергоносителей в Китай, а впоследствии и на осложнившиеся проблемы взаимоотношений с ЕС стало строительство системы новых трубопроводов, выводящих ее на рынки стран Азиатско-Тихоокеанского региона (Китай, Республики Кореи, Японии). Это не только позволит получать России выгоду от увеличивающегося товарооборота с ними, но и способствует формированию инфраструктуры, добывающей и обрабатывающей промышленности Сибири в целом, стимулируя развитие экономики в этом сложном для освоения регионе. Таковы трубопроводная система “Восточная Сибирь – Тихий океан” (ВСТО), транспортирующая нефть, и газопроводы “Сила Сибири”, “Алтай/Сила Сибири – 2” [9, 11, 15].

ВСТО строился в два этапа. Первый этап был завершен в 2009 г., второй в 2012 г. Несмотря на то, что данная система в целом ориентирована на морские поставки нефти в Китай, все же она имеет ответвление в виде трубопровода Сковородино – Мохэ (Китай), предполагающее и континентальные поставки. При этом пока объем последних превышает объем морских поставок. Стабильность работы всей нефтепроводной системы может

достигаться только за счет постоянного расширения ресурсной базы. Для этого строится магистральный нефтепровод Куюмба (Красноярский край) – Тайшет (Иркутская область), задача которого состоит в приеме нефти с новых месторождений Красноярского края – Куюмбинского и Юрубчено-Тохомского.

В свою очередь, природный газ из России в Китай предполагается поставлять двумя маршрутами – западным и восточным. Они отличаются не только указанием направления, откуда приходит газ в страну, но и предполагает разный вариант транспортировки. Западный маршрут – континентальные поставки, восточный маршрут – морские поставки. Газопровод “Сила Сибири – 2” – это западный маршрут: КС Пурпейская (Ямало-Ненецкий АО) – Александровское (Ханты-Мансийский АО) – Парабель (Томская область) – Новосибирск – Бийск (Алтайский край) – КС Чуйская (Республика Алтай) – Синьцзян-Уйгурский АР (Китай). “Сила Сибири” – восточный маршрут: Иркутская область (Ковыктинское) – Якутия (Чаяндинское) – Хабаровск – Владивосток [21]. Более того, хотя каждый из этих маршрутов предполагает транспортировку газа из разных районов добычи, планируется их соединение через разработку Собинско-Пангийского, Юрубчино-Тохомского и других месторождений Красноярского края с последующей переработкой в Богучанах и распределением газа в западный или восточный маршруты в Нижней Пойме [28]. Это придаст данным проектам необходимую устойчивость и снизит зависимость от складывающейся политической и экономической конъюнктуры, как регионального, так и международного характера.

Очевидно, что реализация новых магистральных проектов окажет существенное влияние на экономическое развитие территорий, по которым они будут проходить (в совокупности 13 субъектов РФ), улучшив их инвестиционную привлекательность: газификация населенных пунктов, организация новых предприятий добывающей и обрабатывающей промышленности, инфраструктурное и жилищное строительство, решение проблемы занятости населения и повышение качества его образования.

Таким образом, проблемы геополитического положения России в Центральноазиатском регионе в контексте ее отношений со странами региона, а также попытки их преодоления “привели” в *Kumai* около 40 млрд куб. м ежегодных поставок газа (“Средняя Азия – Китай”), на перспективу еще 70 млрд куб. м (“Сила Сибири”, “Сила Сибири – 2”), а также около 80 млн т ежегодных

поставок нефти (“Трансказахстанский нефтепровод”, ВСТО). Если учесть и другие транспортные проекты, связанные с реализацией программы “Великого шелкового пути” (актуализация идей технической модернизации Транссиба и Северного морского пути; строительство скоростной железнодорожной магистрали Москва – Казань и др.) [25], то становится очевидным формирование восточного вектора геополитического развития России. В свою очередь, осложнение политических отношений России с ЕС усиливает этот вектор, способствуя тем самым как укреплению быстрорастущей национальной экономики Китая, так и усилению его позиций в регионе.

Обсуждение результатов. В своей работе автор отталкивался как от научных исследований геополитического положения России, так и работ в области “транспортной геополитики” (В.Л. Бабурин [1], В.Я. Ром [12], В.А. Колосов [4, 8], О.А. Лиходей [10], Н.С. Мироненко [8], Т.И. Потоцкая [19], С.А. Тархов [13], А.И. Трейвиш [14], Б.С. Хорев [16], В.А. Шупер [17] и др.).

Очевидный междисциплинарный характер предмета исследования привлекает к нему внимание не только географов, но и представителей других наук, среди которых основная часть исследований выполнена экономистами, политологами, историками и социологами. При этом вне зависимости от научной принадлежности большинство работ ориентировано на изучение нескольких, во многом географических аспектов данной темы.

Во-первых, это транзитность географического положения России между Европой и Азией и возможности его выгодного использования. Работы данной группы в значительной мере исследуют возможности железнодорожного транспорта (А.А. Горбунов [5], Г.П. Власов [2], И. Зуенко, С. Зубань [7], В.И. Якунин [18] и др.). В хронологическом порядке эта область изучения в современной “геополитике транспортных магистралей” России была первой.

Во-вторых, это изучение современного состояния трубопроводного транспорта России, преимущественно экспортной направленности. В данной группе все работы распределяются по территориям прохождения трубопроводов и направлению их экспортной деятельности: Кавказ (К.С. Гаджиев [3], И. Заславский [6] и др.), Центральная Азия (М. Белова [21], Н. Жолверкер [24], И. Заславский и др.), Сибирь и Дальний Восток России и Азиатско-Тихоокеанский регион (А.Г. Коржубаев, В.И. Сулов [9], И.В. Филимонова и др. [15], Н.В. Медведева, С.В. Ткачев [11] и др.). В силу актуальности выбранного Россией восточного геополитического вектора исследований, посвященных трубопроводной

тематике Сибири и Дальнего Востока России и АТР существенно больше, нежели исследований, посвященных другим перечисленным регионам.

Особо стоит отметить командную исследовательскую работу Аналитического центра при Правительстве РФ под руководством Л. Григорьева, направленную на оперативное информационно-аналитическое сопровождение и экспертную поддержку правительственных решений по основным вопросам социально-экономического развития страны. В этом контексте большой интерес представляет актуальная транспортная статистика и сделанная на этой основе аналитика, содержащиеся в “Энергетическом бюллетене” [28–30].

Поскольку анализируемое в статье явление наряду с экономической и географической составляющими содержит и значимые политические аспекты, важная роль в его изучении принадлежит политологическим работам. С этой точки зрения очень содержательна серия коллективных аналитических докладов “К Великому океану...” Международного дискуссионного клуба “Валдай” [25], выполненных под руководством С.А. Караганова и О.Н. Барабанова. В них основной акцент делается на обоснование выбора Россией наряду с европейским и азиатского геополитического вектора развития. Подчеркивается необходимость создания новых внутренних условий для ускоренного развития Сибири и Дальнего Востока, усиления российского присутствия в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Поскольку решение этих задач невозможно без развития транспортного комплекса, изучению особенностей его функционирования в данных материалах уделено много внимания.

Заключение. Подводя итог проведенному исследованию, можно сделать следующие выводы.

Во-первых, преодоление негативных аспектов своего геополитического положения государство может достигать как за счет использования ресурсов собственной территории, так и за счет использования свойств территории других государств. При этом использование ресурсов собственной территории стимулирует ее социально-экономическое развитие.

Во-вторых, осложнение отношений между Россией и конкретным государством, как правило, приводит к улучшению отношений с другим государством, которое готово помочь России в решении ее геополитических проблем. Другими словами, реализация геополитических интересов государства многовариантна. В контексте российских интересов очевидно, что произошло снижение экспортной зависимости России от стран-транзитеров (Украины,

Латвии) за счет таких стран, как Беларусь (через которую пошла значительная часть российских транзитных потоков, ранее проходивших через Украину, Латвию, Литву) и Турция (через которую пошла часть транзитного российского газа, ранее проходившего через Украину и Беларусь).

В-третьих, сопредельные с Россией страны, выделяющиеся, как и она, зависимостью экспортной деятельности от стран-транзитеров, активно используют многовариантность реализации своих геополитических интересов за счет создания транспортных проектов, идущих в обход России. Наиболее значительных успехов на этом пути добился Азербайджан (транзит через Грузию и Турцию), Туркменистан (транзит через Азербайджан, выход на непосредственных потребителей – Китай, Иран) и Казахстан (транзит через Азербайджан; выход на непосредственного потребителя – Китай).

В-четвертых, многовариантность реализации геополитических интересов новых независимых государств способствовала укреплению экономических позиций и региональных амбиций стран, расположенных в непосредственной близости к государственной границе России: Беларуси, Грузии, Турции, Китая. Другими словами, устранение негативного влияния отдельных аспектов геополитического положения государства на его развитие за счет территории других государств способно решать тактические задачи, формируя при этом стратегические проблемы.

В-пятых, укрепление позиций отдельных сопредельных России государств за счет сотрудничества с ней, в перспективе способно изменить характер взаимоотношений с другими странами, не участвующими в реализации геополитических проектов России, и, как следствие, способствовать решению задач территориального развития самой России. Это в полной мере можно отнести к Японии, которая, имея очевидную экономическую заинтересованность в реализации транспортных проектов России в Сибири, не проявляет инвестиционной активности из-за наличия территориальных споров с Россией.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Бабурин В.Л.* Геополитический контекст строительства газопровода Россия – Китай // *Вестн. алтайской науки.* 2011. № 1. С. 103–109.
2. *Власов Г.П.* Актуальные проблемы развития транспортной инфраструктуры евразийского пространства России // *Проблемы социально-экономического развития Сибири.* 2013. № 3 (13). С. 59–70.
3. *Гаджиев К.С.* Трубопроводная дипломатия на Южном Кавказе в геополитическом измерении // *Горизонты экономики.* 2014. № 4 (16). С. 13–21.
4. Геополитическое положение России: представления и реальность / под ред. В.А. Колосова. М.: Арт-Курьер, 2000. 352 с.
5. *Горбунов А.А.* Железнодорожный транспорт в геоэкономической и геополитической стратегии России // *Вестн. Моск. ун-та. Сер. 12: Политические науки.* 2008. № 2. С. 115–121.
6. *Заславский И.* Дело труба. Баку-Тбилиси-Джейхан и казахстанский выбор на Каспии. М.: Европа, 2005. 182 с.
7. *Зуенко И., Зубань С.* Трансконтинентальный транзит Азия – Европа // *МЭиМО.* 2016. Т. 60, № 7. С. 70–76.
8. *Колосов В.А., Мироненко Н.С.* Геополитика и политическая география. М.: Аспект-Пресс, 2001. 479 с.
9. *Коржубаев А.Г., Суслов В.И.* Стратегия развития инфраструктуры транспорта нефти, нефтепродуктов и газа в России // *Нефтегазовая геология. Теория и практика.* 2008. № 4. URL: https://elibrary.ru/download/elibrary_11641006_80227029.pdf.
10. *Лиходей О.А.* Транспортная геополитика России // *Вестн. гос. ун-та морского и речного флота.* 2009. № 4. С. 187–192.
11. *Медведева Н.В., Ткачев С.В.* Геополитическое значение нефтепровода Восточная Сибирь – Тихий Океан // *Морской флот.* 2007. № 2. С. 10–13.
12. *Ром В.Я.* Изучение вопросов исторической географии в курсе географии России // *География в школе.* 1994. № 1. С. 25–30.
13. *Тархов С.А.* Транспортная интеграция и дезинтеграция постсоветского пространства: изменение пассажирских связей после распада СССР // *Изв. РАН. Сер. геогр.* 1997. № 3. С. 73–81.
14. *Трейвиш А.И.* Российская геополитика от Гостомысла до наших дней // *Знание – сила.* 1995. № 8. С. 5–16.
15. *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.
16. *Хорев Б.С.* Является ли “Новая Россия” жизнеспособным государством в современных границах // *Геополитические и геоэкономические проблемы России.* СПб.: РГО, 1995. С. 18–22.
17. *Шупер В.А.* Геополитическое положение России: возможные направления изменений // *Изв. РАН. Сер. геогр.* 2009. № 4. С. 113–122.
18. *Якунин В.И.* Развитие транспортной системы и геоэкономические интересы России // *Экономические стратегии.* 2009. Т. 11, № 1. С. 48–55.
19. *Pototskaya T.I., Katrovskiy A.P., and Chasovskiy V.I.* Geopolitical Impact on Transformation of Territorial

Organization of Russian Pipeline Transport in the Post-Soviet Time // *Int. J. Energy Econ. Policy*. 2016. Vol. 6, N 4. P. 1–7.

Справочные и электронные ресурсы

20. Балтийская трубопроводная система – 2. URL. <http://bts2.ru/> (дата обращения: 05.02.2016 г.).
21. Белова М. Атасу – Алашанькоу: история реэкспорта российской нефти // РосБизнесКонсалтинг. URL. <http://rbc.ru/> (дата обращения: 22.05.2015 г.).
22. Газпром. URL. <http://www.gazprom.ru/> (дата обращения: 05.05.2015 г.).
23. Единая государственная система информации об обстановке в мировом океане (ЕСИМО). URL. <http://www.russianports.ru/> (дата обращения: 15.07.2016 г.).
24. Жолквер Н. Как туркменскому газу попасть в Европу? // Deutsche Welle. URL. <http://www.dw.de/> (дата обращения: 05.05.2014 г.).
25. Караганов С.А. и др. К Великому океану – 4. Поворот на восток: предварительные итоги и новые задачи / под ред. Б.В. Бородачева / Международный дискуссионный клуб “Валдай”. Москва, май 2016. URL. <http://ru.valdaiclub.com/> (дата обращения: 25.07.2016 г.).
26. Транснефть. URL. <http://www.transneft.ru/> (дата обращения 19.05.2015 г.).
27. Федеральное агентство морского и речного транспорта. URL. <http://www.morflot.ru/> (дата обращения: 02.03.2016 г.).
28. Энергетический бюллетень № 2, май 2013. Новые правила игры для российского газового экспорта / Аналитический центр при Правительстве РФ. URL. <http://ac.gov.ru/publications/> (дата обращения: 07.05.2016 г.).
29. Энергетический бюллетень № 16, август 2014. Каспийский регион на энергетической карте мира / Аналитический центр при Правительстве РФ. URL. <http://ac.gov.ru/publications/> (дата обращения: 05.03.2016 г.).
30. Энергетический бюллетень № 36, май 2016. Развитие транспортировки нефти / Аналитический центр при Правительстве РФ. URL. <http://ac.gov.ru/publications/> (дата обращения: 05.07.2016 г.).
31. Crude Accountability. URL. <http://crudeaccountability.org/> (дата обращения: 05.05.2014 г.).
3. Gadzhiev K.S. Pipeline diplomacy in the South Caucasus in the geopolitical dimension. *Gorizonty Ekonomiki*, 2014, no. 4 (16), pp. 13–21. (In Russ.).
4. *Geopoliticheskoe polozhenie Rossii: predstavleniya i real'nost'* [The Geopolitical Position of Russia: Perceptions and Reality], Kolosov V.A., Ed. Moscow: Art Courier Publ., 2000. 352 p.
5. Gorbunov A.A. Rail transport in the geoeconomic and geopolitical strategy of Russia. *Vestn. Mosk. Univ., Ser. 12: Polit. Nauki*, 2008, no. 2, pp. 115–121. (In Russ.).
6. Zaslavsky I. *Delo truba. Baku – Tbilisi – Jeikhan i kazakhstanskii vybor na Kaspii* [Pipe Case. Baku – Tbilisi – Ceyhan and Kazakhstan Choice in the Caspian Sea]. Moscow: Evropa Publ., 2005. 182 p.
7. Zuenko I. and Zuban S. Transcontinental Transit Asia – Europe. *Mirovaya Ekonomika i Mezhdunarodnye Otnosheniya*, 2016, vol. 60, no. 7, pp. 70–76. (In Russ.).
8. Kolosov V.A., Mironenko N.S. *Geopolitika i politicheskaya geografiya* [Geopolitics and Political Geography]. Moscow: Aspekt-Press Publ., 2001. 479 p.
9. Korzhubaev A.G. and Suslov V.I. Strategy for the development of oil, oil products and gas transport infrastructure in Russia. *Neftegazovaya Geologiya. Teoriya i Praktika*, 2008, no. 4, 5 p.
10. Likhodei O.A. Transport geopolitics of Russia. *Vestn. Univ. Morskogo i Rechnogo flota*, 2009, no. 4, pp. 187–192. (In Russ.).
11. Medvedev N.V. and Tkachev S.V. The geopolitical importance of the Eastern Siberia – Pacific Ocean pipeline. *Morskoi Flot*, 2007, no. 2, pp. 10–13. (In Russ.).
12. Rom V. Ja. Study of the issues of historical geography in the course of geography of Russia. *Geografiya v Shkole*, 1994, no. 1, pp. 25–30. (In Russ.).
13. Tarkhov S.A. Transport integration and disintegration of the post-Soviet space. *Izv. Ross. Akad. Nauk, Ser. Geogr.*, 1997, no. 3, pp. 73–81. (In Russ.).
14. Treivish A.I. Russian geopolitics from Gostomysl to our days. *Znanie-Sila*, 1995, no. 8, pp. 5–16. (In Russ.).
15. Filimonova I.V., Eder L.V., Nemov V.Y., and Lamert D.A. Pipeline transport of the Far East: the current state and development prospects. *Truboprovodnyi Transport: Teoriya i Praktika*, 2013, no. 4 (38), pp. 45–49. (In Russ.).
16. Horev B.S. Is “New Russia” a viable state in the current borders. In *Geopoliticheskie i geoekonomicheskie problemy Rossii* [Geopolitical and Geoeconomic Problems of Russia]. St. Petersburg: RGO, 1995, pp. 18–22. (In Russ.).
17. Shuper V.A. The geopolitical position of Russia: potential areas of change. *Izv. Ross. Akad. Nauk, Ser. Geogr*, 2009, no. 4, pp. 113–122. (In Russ.).
18. Yakunin V.I. Development of the transport system and geoeconomic interests of Russia. *Ekonomicheskie Strategii*, 2009, vol. 11, no. 1, pp. 48–55. (In Russ.).
19. Pototskaya T.I., Katrovskiy A.P., and Chasovskiy V.I. Geopolitical Impact on Transformation of Territorial Organization of Russian Pipeline Transport in the

REFERENCES

1. Baburin V.L. The geopolitical context of the construction of the gas pipeline Russia – China. *Vestn. Altaiskoi Nauki*, 2011, no. 1, pp. 103–109. (In Russ.).
2. Vlasov G.P. Current problems of transport infrastructure development in Eurasian Russia. *Problemy Sotsial'no-Ekonomicheskogo Razvitiya Sibiri*, 2013, no. 3 (13), pp. 59–70. (In Russ.).

Post-Soviet Time. *Int. J. Energy, Econ., Policy*, 2016, vol. 6, no. 4, pp. 1–7. (In Russ.).

Informational and Electronic Resources

20. Baltic Pipeline System – 2. Available at: <http://bts2.ru/> (accessed 05.02.2016).
21. Belova M. Atasu – Alashankou: history re-export of Russian oil. RBC. Available at: <http://rbc.ru/> (accessed 22.05.2015).
22. Gazprom. Available at: <http://www.gazprom.ru/> (accessed 05.05.2015).
23. Unified National World's Oceans Information System. Available at: <http://www.russianports.ru/> (accessed 07.15.2016).
24. Zholkver N. How Can Turkmen Gas Reach Europe? Deutsche Welle. Available at: <http://www.dw.de/> (accessed 05.05.2014).
25. Karaganov S.A. et al. To the Great Ocean – 4. Turning to the east: the preliminary results and new challenges. *The international discussion club "Valdai" [Mezhdunarodnyi diskussionnyi klub "Valdai"]*. Moscow, May 2016. Available at: <http://ru.valdaiclub.com/> (accessed 25.07.2016).
26. Transneft. Available at: <http://www.transneft.ru/> (accessed 19.05.2015).
27. Federal Agency of Sea and River Transport. Available at: <http://www.morflot.ru/> (accessed 02.03.2016).
28. Energy Bulletin no. 2 May 2013. New rules for Russian gas exports. Analytical Centre of the Government of the Russian Federation. Available at: <http://ac.gov.ru/publications/> (accessed 07.05.2016).
29. Energy Bulletin no. 16 August 2014. Caspian region to the world's energy map. Analytical Centre of the Government of the Russian Federation. Available at: <http://ac.gov.ru/publications/> (accessed 05.03.2016).
30. Energy Bulletin no. 36 May 2016. Development of oil transportation. Analytical Centre of the Government of the Russian Federation. Available at: <http://ac.gov.ru/publications/> (accessed 07.05.2016).
31. Crude Accountability. Available at: <http://crudeaccountability.org/> (accessed 05.05.2014).