

# ЕВРАЗИЙСКАЯ ТРУБОПРОВОДНАЯ ГЕОПОЛИТИКА: СИЛА СОЗИДАНИЯ ПРОТИВ СИЛЫ РАЗРУШЕНИЯ

УДК  
316.334.3:321

EURASIAN PIPELINE GEOPOLITICS: POWER OF CREATION AGAINST  
THE FORCES OF DESTRUCTION

**Бахтизин Р.Н., Вассерман А.А.**  
**ФГБОУ ВПО «Уфимский**  
**государственный нефтяной**  
**технический университет, г. Уфа,**  
**Российская Федерация**  
**г. Москва, Российская Федерация**

**R.N. Bakhtizin, A.A. Wasserman**  
**FSBEI HPE “Ufa State Petroleum**  
**Technological University”, Ufa,**  
**the Russian Federation,**  
**Moscow, the Russian Federation**

В современной сложной международной обстановке развитие инфраструктуры топливно-энергетических потоков – стратегическая задача государственного уровня. Транспортно-экономические возможности России – источник способов решения многих геоэкономических и геокультурных задач в условиях неослабевающего экономического и политического давления блока западных стран. От правильной диверсификации топливных потоков в немалой степени зависит экономическое благополучие и политическая стабильность России в целом и Российской Федерации в частности в XXI веке.

Причём возможно и перемещение этих потоков в связи с тем, что масштабы ресурсов нашей страны могут радикально увеличиться. В первую очередь это касается Арктической зоны. Российская Федерация обоснованно претендует на роль главного собственника тамошних ресурсов – углеводородных, биологических, коммуникационных. Но Соединённые Государства Америки (СГА), Канада, многие европейские страны не признают прав РФ на арктические ресурсы и многими способами противодействуют их освоению.

В данный момент РФ – не только один из ключевых производителей нефти и газа в мире. Она способна влиять на мировые рынки ещё и через контроль и регулирование нефтегазовых потоков в Европу и Азию – включая нефть и газ из стран Центральной Азии и Прикаспия, что во многом обуславливает геополитические взаимоотношения РФ с этими странами.

In today's complex international situation, the development of infrastructure of energy flows – strategic task of the state level. Transport and economic opportunities for Russia – the source of many ways to solve geo-economic and geo-cultural challenges in an unrelenting economic and political pressure block Western countries. From the proper diversification of fuel flow to a large extent depends on the economic prosperity and political stability of a hundred – Russia in general and in particular the Russian Federation in the XXI century.

And perhaps the movement of these flows due to the fact that the weight – staffs resources of our country can dramatically increase. In particular this applies to the Arctic. Russian Federation rightly claim to be the main owner, there the resources – petroleum, biological, and communication. But the United States of America, Canada, many European countries do not recognize the rights of the Russian Federation in the Arctic resources, and many ways to counteract their development. Currently RF – not only one of the key oil and gas producers in the world. It is able to influence the world market and more through the control and regulation of oil and gas flows to Europe and Asia – including oil and gas from Central Asia and the Caspian region, which largely determines the geopolitical relations of Russia with these countries.

**Ключевые слова:** Евразия, Арктическая зона, трубопроводная геополитика, нефтегазовые потоки, мировые рынки, геоэкономические задачи, геокультурные задачи, геополитическое пространство, магистральные трубопроводы.

**Key words:** Eurasia, the Arctic zone, pipeline geopolitics, oil and gas flows, global markets, geo-economic tasks, geo-cultural challenges geopolitical space pipelines.

Большую часть евразийского геополитического пространства составляют постсоветские государства. При всех, искусно подогреваемых извне и изнутри противоречиях, направленных на сохранение хотя бы формальной самостоятельности местных политиков, они всё ещё очень близки хозяйственно (так, сокращение промышленного сотрудничества с Российской Федерацией по инициативе организаторов государственных переворотов

2004 и 2014 гг. на Украине катастрофически обрушило ВВП самой Украины, ибо ориентированная на РФ часть промышленности – самая высокотехнологичная и поэтому самая доходная в республике) и культурно (по родному языку, повседневно используемому в быту, 5/6 граждан той же Украины в 2008-м г. – русские). [1].

Вдобавок именно на постсоветском пространстве сосредоточена основная часть евразийских запасов разнообразного и взаимодополняющего сырья – в частности, газа, нефти, золота, никеля и других цветных металлов. В недрах Центральной Азии и бассейна Каспийского моря хранятся запасы природного газа и нефти, превосходящие – по оценкам многих специалистов – месторождения Кувейта, Мексиканского залива и Северного моря. В годы Советской власти активно осваивалось большинство этих природных богатств. А поскольку их потребители разбросаны по всей Евразии, тогда

же построены охватывающие всё это пространство государственные инфраструктурные транспортные сети (в том числе для нефти и газа) [1,3,6]. Они используются и сегодня.

Западные эксперты всё чаще говорят о «транспортном проклятии», заставляющем республики бывшего Союза пользоваться его транспортными коридорами. Подобные оценки находят однозначное одобрение не только в современной Польше, но и на Украине, считающей Российскую Федерацию и собственную газотранспортную сеть главным тормозом «самостоятельного» развития.

После распада Советского Союза РФ пережила геополитический кризис. Он мог привести к превращению страны во второстепенную державу с ограниченными международными возможностями и перспективой стать всего лишь сырьевым придатком развитых стран.

Российская Федерация оказалась окружена странами или коалициями стран, чьи возможности превосходят её потенциал обеспечения безопасности. Ограничен и спектр возможных для неё материальных опор государства, стремящегося стать одним из мировых полюсов. РФ утратила многие высокотехнологичные производства и сейчас, помимо ядерного оружия, располагает в основном энергетическими и сырьевыми ресурсами. Их экспортные потоки сейчас и обеспечивают ей встраивание в систему мирового хозяйства [1, 6]. Через евразийское постсоветское пространство проходят важные транспортные сети, способные кратчайшим путём соединить промышленно развитые районы Запада с востоком Евразии, отдалённым от них, но богатым полезными ископаемыми.

Естественно, от правильной диверсификации топливных потоков в немалой степени зависит экономическое благополучие и политическая стабильность России в целом и Российской Федерации в частности в XXI веке.

Причём возможно и перемещение этих потоков в связи с тем, что масштабы ресурсов нашей страны могут радикально увеличиться. В первую очередь это касается Арктической зоны. Российская Федерация обоснованно претендует на роль главного собственника тамошних ресурсов - углеводородных, биологических, коммуникационных [3]. Но Соединённые Государства Америки (СГА), Канада, многие европейские страны не признают прав РФ на арктические ресурсы и многими способами противодействуют их освоению.

В данный момент РФ – не только один из ключевых производителей нефти и газа в мире. Она способна влиять на мировые рынки ещё и через контроль и регулирование нефтегазовых потоков в Европу и Азию – включая нефть и газ из стран

Центральной Азии и Прикаспия, что во многом обуславливает геополитические взаимоотношения РФ с этими странами.

Чтобы оставаться эффективнейшим из поставщиков энергоресурсов в государства Евразии, РФ должна и впредь располагать достаточно развитой транспортной инфраструктурой. Сейчас она контролирует наземные пути, связывающие Евро-Атлантический и Азиатско-Тихоокеанский регионы. Магистральные трубопроводы РФ протянулись на 210 тыс. км. На трубопроводный транспорт приходится 52,5% общего грузооборота в стране (для сравнения: в СГА – 16,1%; во Франции – 4,4%; в Китае – 2%). Это, правда, указывает и на сравнительно малое развитие промышленности – её продукцию по трубам не перевезти. В обозримой перспективе доля трубопроводного транспорта в РФ должна упасть [4]. Тем не менее она останется весьма значительна.

В современной сложной международной обстановке развитие инфраструктуры топливно-энергетических потоков – стратегическая задача государственного уровня. Транспортно-экономические возможности России – источник способов решения многих геоэкономических и геокультурных задач в условиях неослабевающего экономического и политического давления блока западных стран.

Набивший оскомину, но всегда чётко озвучивающий глобальные задачи своей страны, американский политолог Збигнев Казимеж Тадеушевич Бжезинский [7] подчёркивает: первостепенный интерес Америки состоит в том, чтобы помочь обеспечить беспрепятственный финансово-экономический доступ мирового сообщества к евразийскому геополитическому пространству и исключить его контроль одной державой. СГА несомненно заинтересованы не только в разработке богатств Евразии, но и в прокладке новой сети нефтепроводов и транспортных путей, соединяющих регионы Евразии непосредственно с крупными центрами мировой экономической деятельности через Средиземное и Аравийское моря в большей мере, чем по неподконтрольной СГА суше. Поэтому стратегия СГА в отношении нашей страны включает недопущение монополизации РФ доступа в постсоветское пространство.

По мнению видного российского политолога Вадима Леонидовича Цымбурского [6] СГА сейчас пытаются собрать сквозной стратегический «Великий Лимитроф» (так он называет промежуточное пространство между цивилизациями, куда по его мнению входят территории от Польши и Прибалтики до Памира и Тянь-Шаня, охватывая Восточную Европу с Балканами, Кавказ и Центральную Азию), для его состыковки с Евро-

Атлантикой. Развитие подобного Евразийского транспортного коридора важно прежде всего как альтернатива российскому «северному» пути. Цель проекта: повернуть товарные потоки с северных магистралей – через Россию – на южные маршруты – через Украину, Грузию, Азербайджан и республики Центральной Азии; разорвать сложившиеся коммуникационные связи между Россией, странами Кавказа и Центральной Азии. В перспективе новый магистральный путь должен связать столицы Западной Европы с Токио и Сеулом. Эксперты отмечают: существует определенная связь между «картой конфликтов» и «картой маршрутов» – почти все предполагаемые маршруты нефтепроводов пролегают через зоны этнических конфликтов.

Реализация такого сценария развития началась в 1993-м году с разработки программы создания транспортного коридора ТРАСЕКА (ТРАНспортный Коридор Европа – Кавказ – Азия), направленного, по официальным формулировкам, на создание альтернативы российскому Транссибу, возрождение евроазиатского шелкового пути, присоединение региона к европейским транспортным сетям и поддержку независимости новых государств СНГ. Сейчас в ТРАСЕКА участвуют Армения, Болгария, Грузия, Азербайджан, Казахстан, Киргизия, Молдавия, Румыния, Таджикистан, Туркмения, Турция, Украина. Одно из направлений проекта – газопровод «Набукко» из Туркмении через Азербайджан в страны Европейского Союза – пока отложен из-за высокой стоимости и серьезных расхождений оценок запасов газа в его зоне действия.

ЕС – не только под давлением США, но и по собственному стремлению к независимости от одной страны – настойчиво поддерживает развитие транспортных коммуникаций исключительно в направлении «восток-запад», преднамеренно игнорируя трассы, идущие из России с севера.

Руководство РФ осознаёт все потенциальные опасности, включая зависимость от одного потребителя. С первого срока президентства Владимира Владимировича Путина можно говорить о политической стратегии использования российского энергетического и транзитного

потенциала для обеспечения национальных интересов на международной арене. В «Энергетической стратегии России на период до 2030 года» [2], принятой в 2009-м г., отмечается особая значимость крупных инфраструктурных проектов, ориентированных на диверсификацию экспортных маршрутов и продвижение на новые рынки.

С начала 2000-х гг. стали формироваться маршруты, повышающие экспортный потенциал РФ. Решено строить, прежде всего, морские газопроводы с прямым выходом к потребителям газа. В 2005-м г. запущен «Голубой поток» по дну Чёрного моря в Турцию; в 2012-м – «Северный поток» по дну Балтийского моря в ФРГ. По «Северному потоку» поставляется 55 млрд м<sup>3</sup> газа в год – эквивалент энергии, вырабатываемой на 14 АЭС и 50 угольных электростанциях. С 2007 года РФ прилагала колоссальные усилия по организации строительства «Южного потока» по дну Чёрного моря в болгарский город Варне, но столкнулась с откровенным саботажем руководства ЕС и перенаправила его: по трассе «Голубого потока» и далее по Турции (как транзитёр она в обозримом будущем надёжна) до границ ЕС.

Газовая промышленность РФ демонстрирует положительную динамику: уже в 2008-м г. добыча газа превысила 665 млрд м<sup>3</sup>, а экспорт составил 195 млрд м<sup>3</sup>. По экспертным оценкам, сейчас в Европу идёт порядка 40% российского газового экспорта, что покрывает 25% потребления газа в регионе [1,6]. Наши тамошние партнёры – при всём множестве вводимых ими антироссийских санкций – не спешат отказываться от поставок российского газа.

В 2014-м г. начато строительство магистрального газопровода «Сила Сибири», ориентированного на Китай [8]. Это знаковое событие, доказывающее: стратегия В.В. Путина одерживает верх и трубопроводная инфраструктура на северо-востоке Евразии стремительно развивается.

### Выводы

Можно уверенно говорить: основной акцент в евразийской трубопроводной политике удерживается на силе созидания, а не разрушения.

### СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ИСТОЧНИКОВ

1 Бахтизин Р.Н., Верещагин А.С., Зайнетдинов Э.А. Нефть: история и политика. Уфа: изд-во «Нефтегазовое дело», 2014. 338 с.

2 Энергетическая стратегия России на период до 2030 года: утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 13 ноября 2009 г. # 1715-р

3 История нефтегазового дела России. М.: Химия, 2000. С.56.

4 Цымбурский В. Л.»Конъюнктуры Земли и Времени». М.: изд-во «Европа», 2011. 372 с.

5 Цымбурский В. Л. Россия - Земля за Великим Лимитрофом: цивилизация и ее геополитика. М.: УРСС, 1999. 144с.

6 Бахтизин, Р.Н. Нефтяной фактор в российской государственной политике.

Уфа: изд-во «Нефтегазовое дело», 2007. 176с.

7 Бжезинский З. К. Великая шахматная доска // Геополитика: аудиокнига, 2011. AAC. 128kbps

8 [«Сила Сибири» - строительство газопровода Россия-Китай]

// INTERFAX.RU – «Газпром» . 2014. 1сент.

## REFERENCES

- 1 Bahtizin R.N., Vereshhagin A.S., Zajnetdinov Je.A. Neft': istorija i politika. Ufa: izd-vo «Neftegazovoe delo», 2014. 338 s. [in Russian].
- 2 Jenergetičeskaja strategija Rossii na period do 2030 goda : utverzhdena rasporyzheniem Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 13 nojabrja 2009 g. № 1715-r
- 3 Istorija neftegazovogo dela Rossii. M.: Himija, 2000. S.55. [in Russian].
- 4 Cymburskij V. L.»Kon#junkturny Zemli i Vremeni». M.: izd-vo «Evropa», 2011. 372 s. [in Russian].
- 5 Cymburskij V. L. Rossija - Zemlja za Velikim Limitrofom: civilizacija i ee geopolitika. M.: URSS, 1999. 144s. [in Russian].
- 6 Bahtizin, R.N. Neftjanoj faktor v rossijskoj gosudarstvennoj politike. Ufa: izd-vo «Neftegazovoe delo», 2007. 176s. [in Russian].
- 7 Bzhezinskij Z. K. Velikaja shahmatnaja doska // Geopolitika: audiokniga, 2011. AAC. 128kbps.
- 8 [«Sila Sibiri» - stroitel'stvo gazoprovoda Rossija-Kitaj] // INTERFAX.RU – «Gazprom» . 2014. 1sent.
- Бахтизин Р.Н., д-р физ.-мат. наук, профессор, действительный член РАН, Президент АН РБ, член-корр. АН РБ, и.о. ректора ФГБОУ ВПО УГНТУ, г. Уфа, Российская Федерация*
- R.N. Bakhtizin, Doctor of Physical and Mathematical Sciences, Professor, Full Member of Russian Academy of Natural Sciences, President of the Academy of Sciences of Bashkortostan, Corresponding Member of the Academy Sciences of the Republic Bashkortostan, Acting Rector of FSBEI HPE USPTU, Ufa, the Russian Federation*  
e-mail:rector@rusoil.net
- Вассерман А. А., журналист, публицист, телеведущий, политический консультант, г. Москва, Российская Федерация*  
A.A. Wasserman, journalist, writer, broadcaster, political consultant, Moscow, the Russian Federation