

БОРЬБА ЗА РЕСУРСЫ

С. А. Кондаков

ТРУБОПРОВОДНАЯ ДИПЛОМАТИЯ РОССИИ

***Аннотация.** В настоящей статье изложены результаты анализа основных стратегических целей задач и направлений трубопроводной политики России, ее приоритетов, оказывающих влияние на процесс формирования внешней политике государства. Выгодное географическое и геополитическое расположение России позволяет ей осуществлять фактически в любых необходимых количествах экспорт энергоресурсов и получать солидные дивиденды от выполнения транзитных функций. В целях получения еще более высоких результатов Россия стремится к реализации проектов, связанных с формированием прежде всего энерготранспортной инфраструктуры в сопредельных странах Европы и Азии и создания недискриминационного режима транзита энергоресурсов.*

***Ключевые слова:** политология, международные отношения, внешняя политика, национальная безопасность, геополитика, дипломатия, трубопроводы, энергетика, углеводороды, Россия.*

Для решения этих проблем важно совершенствовать правовое обеспечение деятельности отечественных компаний в конкурентной борьбе за энергоресурсы и рынки сбыта, создания совместных предприятий и оптимальных условий для привлечения иностранных инвестиций в добычу энергоресурсов в России.

В период существования СССР экспорт энергоносителей осуществлялся без каких-либо проблем через территории России, Украины и Белоруссии. Ныне стратегическую роль в энергетической политике России играет необходимость диверсификации экспорта энергоресурсов с развитием транспортных коммуникаций по всем азимутам: и в северном, и в южном, и в западном, и в восточном направлениях с постоянным расширением географии экспортных потоков. Объем поставок нефти в Европу, в частности, в 2009 г., составил 234 млн. т, в США – 1,9 млн.т., в страны АТР – 10,4 млн.т., в Африку и на Ближний Восток – 6,6 млн.т. По прогнозам, экспорт российской нефти в целом к 2015 г. возрастет в два раза по сравнению с 2000 годом и достигнет 300 млн.т. в год.

Прогнозы представляются реальными, поскольку страны ряда континентов, прежде всего Европы, сильно зависят от поставок российских

энергоресурсов. Так, Европа в 2009 г. обеспечивала 25% импорта нефти и 40% газа за счет России.

Для российского экспорта энергоресурсов в Европу имеется ряд трудностей. С одной стороны, некоторые страны Восточной и Центральной Европы (особенно Польша, Литва, Болгария) по политическим соображениям и при одобрении США пытаются затруднить транзит российского экспорта в страны Европы. С другой стороны, Евросоюз, по соображениям надежности обеспечения энергоресурсами, стремится диверсифицировать источники поставок, а не ограничиваться только российским экспортом. Им проектируется создание все большего числа транспортных развязок и коммуникаций и не только с целью гарантированного импорта углеводородов, но также и с решением задачи добиваться изоляции России от крупнейших источников энергоресурсов, ослабления её экономически и геополитически.

Важнейшим объектом столкновения интересов является Каспий с его богатейшими запасами нефти и газа и где Россия представляется Западу (прежде всего США) «лишней страной». В регионе открыто 20 нефтегазовых месторождений и разведано более 250 перспективных участков. По существующим прогнозам, запасы нефти со-

ставляют примерно 26 млрд. тонн (10% мировых запасов); природного газа – около 8300 млрд. кубометров. Ожидается, что добыча нефти в 2015 году достигнет здесь 4 миллиона баррелей в день. Самые крупные месторождения нефти находятся в Казахстане и Азербайджане. Предполагается, что к 2012 году первое место по объему добычи нефти займет Казахстан (примерно 55%), второе место – Азербайджан (32%), на Россию и Туркменистан придется в общей сложности около 13%.

Цель Запада (США) – отсечь Россию от этих углеводородных богатств с помощью контролируемых им трубопроводных магистралей. В свою очередь Россия стремится укрепить свою энергетическую безопасность, не только надежно обеспечив нефтью и газом свои традиционные транзитные коммуникации, но добавить к ним новые транспортные коридоры, способные ослабить западный транзитный потенциал.

Информация об агрессивной политике США в Каспийском регионе содержится во многих публикациях, но особенно жестко она характеризуется в книге известного американского политика З.Бжезинского «Великая шахматная доска». Автор пишет, что цель Америки – создать в регионе такую ситуацию, «при которой ни одна держава не контролировала бы данное геополитическое пространство... Следовательно, усилия России по монополизации доступа требуют отпора, как вредные для стабильности в регионе... Действуя таким образом, Америка не только преследует масштабные стратегические цели, но и демонстрирует свои растущие экономические интересы в получении неограниченного доступа к этому до сих пор закрытому региону».

Можно предположить, что бомбардировка в 1999 г. вооруженными силами НАТО нефтегазового комплекса Сербии была направлена на его разрушение, чтобы не допустить расширения российской транспортной системы для экспорта углеводородного сырья через территорию Сербии, с которой Россия в 1996 г. подписала 25-летнее соглашение о сотрудничестве в строительстве газопроводов.

Массированное наступление Запада на транспортные энергетические позиции России осуществляется широким фронтом по всей протяженной дуге от Каспийско-Черноморского

региона до Балтийского моря. Так, в 1999 году крупнейшими западными и азербайджанскими нефтяными компаниями был построен и вступил в строй нефтепровод **Баку – Супса**, мощностью 10 млн. тонн нефти в год и составивший конкуренцию трубопроводу **Баку – Новороссийск**. Политическая основа (больше, чем экономическая) трубы Баку – Супса очевидна: ее пропускная способность в несколько раз меньше трубопровода Баку – Новороссийск, мощность которого будет доведена до примерно 50 млн. тонн нефти в год.

В начале 1990-х годов для получения приоритета в транзите каспийских углеводородов на Запад Турция, при поддержке крупнейших европейских и американских компаний, выступила с инициативой строительства трубопровода от Баку до средиземноморского Джейхан в обход России и Ирана. В марте 1993 г. Турция и Азербайджан подписали соглашение о строительстве нефтепровода **Баку – Тбилиси – Джейхан (БТД)** мощностью 50 млн. тонн в год и протяженностью 1920 км. В 1999 г. решение о создании магистрального трубопровода подписали в стамбульском саммите ОБСЕ в Анкаре президенты США, Турции, Греции и Азербайджана, а финансовое обеспечение проекта взяли на себя Азербайджанская международная операционная компания (АМОК) и входящие в нее семь иностранных нефтяных компаний. К 2006 году нефтепровод был построен, и в июле состоялось его официальное открытие. Конечно, реализация данного проекта ослабила позиции России в регионе, нарушила российскую монополию на экспорт каспийской нефти, уменьшила зависимость западных импортеров углеводородов от маршрута Баку – Новороссийск.

Тогда же, в начале 1990-х годов, с амбициозными планами покончить с российской нефтяной зависимостью выступила Украина, и к 2002 году для перекачки каспийской нефти в Западную Европу был построен нефтепровод **Одесса – Броды**, который, по признанию украинской стороны, мог бы обеспечить прокачку через украинскую территорию до 16-20 млн. тонн азербайджанской нефти. Однако в течение всего периода после введения в 2001 году в эксплуатацию он так фактически и не заработал. До 2004 года простаивал, а затем использовался в реверсном

режиме в направлении терминала «Южный». Но и этот метод не стал для Украины стабильным и экономически выгодным.

Нефтепровод «Одесса – Броды» не имеет реальных предпосылок быть конкурентоспособным транспортным коридором. Во-первых, у владельцев каспийской нефти – Казахстана и Азербайджана – нет ее избыточных объемов для наполнения украинской магистрали.

Во-вторых, они больше заинтересованы (экономически и политически) в обеспечении углеводородным сырьем главного трубопровода – БТД. А Казахстан неоднократно заявлял, что он больше заинтересован в беспроблемных поставках нефти прежде всего через территорию России, а также в Китай. Поэтому Казахстан расширяет связи с Российской Федерацией (трубопровод **Атырау – Самара**, Каспийский трубопроводный консорциум), осуществляет многостороннее сотрудничество с Китаем (трубопровод **Атасу – Алашанькоу**, пропускная способность которого сейчас составляет 10 млн. тонн нефти в год с последующим увеличением до 20 млн.; достигнута договоренность о начале строительства газопровода и нового нефтепровода), Казахстан заявил о готовности присоединиться к Каспийскому трубопроводу (Актау – Баку – Тбилиси – Джейхан) и поставлять нефть в него в обозримой перспективе – в 2018 – 2020 годы. Указанные сроки определяются уровнем добычи нефти в республике. В 2010 г. Казахстан добыл около 81 млн. тонн нефти, в 2015 г. ожидается добыть примерно 100 млн. тонн с последующим увеличением, некоторые эксперты называют даже и 150, и 160 млн. тонн (?).

В-третьих, поставщики каспийских энергоресурсов не видят экономической целесообразности поставок через территорию Украины, где они на 17 долл. дороже, чем через российские маршруты. Даже с предубеждением относящиеся к России некоторые новые члены ЕС не желают иметь дело с Украиной в ущерб себе.

В-четвертых, чтобы поставлять нефть в Западную Европу по украинской трассе, нужно удлинить ее, достроить через Плоцк (Польша) до Гданьска – такой проект имел место в планах украинского руководства. Однако возникшие разногласия по поводу его реализации между Польшей и Украиной делали проблематичным его осуществление. В результате как у постав-

щиков каспийской нефти, так и у возможных ее потребителей значительно снизился интерес к украинской трубе.

Еще более снижает возможности украинского нефтепровода «Одесса- Броды» строящийся по инициативе Румынии трубопровод **Констанца (Румыния) – Триест (Италия)**: соглашение было подписано в 2007 г. Румынией, Сербией, Хорватией, Словенией и Италией. Завершение строительства ожидается в 2011 – 2013 годах. Пропускная способность, по предварительным оценкам, составит 60 – 90 млн. т нефти в год.

В силу обостряющейся конкуренции в использовании транзитных энергоресурсных трубопроводов и введения все новых транспортных коммуникаций в обход России становится жизненно важным расширение и модернизация российской транспортной инфраструктуры, прежде всего в целях экспорта каспийских углеводородов.

Находящийся под контролем России нефтепровод «Тенгиз – Новороссийск» не справляется с перекачкой углеводородного сырья; хотя новороссийский терминал работает на полную мощность, однако переваливает только 30 млн. т нефти. В далекой перспективе из Азербайджана может поступать до 50 млн. т, из Казахстана (Тенгиз) до 40 млн. т (и это не предел), и наш терминал явно не переварит эти объемы. Поэтому Россия в оперативном порядке в 2007 г. подписала соглашение с Болгарией и Грецией о строительстве нефтепровода «Бургас – Александрополис», который предназначен, в основном, для эксплуатации нефти, поступающей по Каспийскому трубопроводному консорциуму (КТК) от Тенгиза до Новороссийска. Протяжённость нефтепровода должна составить 280 км. С объёмом транзита до 30 – 35 млн. тонн российской нефти. По предварительным расчётам трубопровод мог начать функционировать уже в 2011 году, однако болгарская сторона (читай – США) пытается сорвать реализацию проекта, отказавшись от его финансирования (общая цена проекта – 6 млрд. евро). Премьер-министр Болгарии Б.Борисов так объяснил свой демарш: трубопровод может давать ежегодно прибыль за транзит в 35 млн. евро, но страна потеряет ежегодные доходы от туризма в 10 млрд. евро.

Такую позицию заняли болгарские власти после визита в Софию директора ЦРУ

США Леона Панетты и его обещаний оказать Болгарии финансовую помощь. В результате Председатель правительства Болгарии нашёл ещё один повод для отказа и заявил 11 июня 2010 г., что Трансбалканский трубопровод (Бургас – Александруполис) не может быть построен по экологическим соображениям, из-за опасения повторить в Бургасе судьбу Мексиканского залива. «Наш путь, - подчеркнул он, - евроатлантический и, думаю, что это ясно всем. Думаю, что этот поворот мы сделали, когда вступили в НАТО и ЕС», - и этот курс Борисов назвал «единственно верным направлением». Другие члены правительства страны стали отмечать, что «долгосрочным приоритетом Болгарии является газопровод Nabucco».

Болгарская общественность не одобряет политику верхов. Бывший глава болгарского правительства Сергей Станишев (БСП) назвал позицию Б. Борисова «вредной» и «невыгодной для Болгарии», и «формируется эта позиция за пределами их страны».

Видный политик Румен Овчаров отметил, что «правительство Болгарии отказалось от энергопроектов ради удовлетворения интересов Америки». Прогрессивная болгарская пресса определила политику Борисова как «энергетический антирусизм».

Новый трубопровод, который станет продолжением КТК, имеет большое значение для экономики России и повышения ее международного политического имиджа, ведущего к закреплению лидирующей роли России в Центральной Азии и Каспийском регионе. При этом могут быть значительно ослаблены позиции «Набукко» и путепровода «Одесса – Броды», претендующих на казахстанскую нефть. Однако Казахстан, по утверждению Н. Назарбаева, «привержен тому, чтобы большая часть, если не вся нефть, проходила именно по территории России».

Для обеспечения энергетической безопасности и эффективного присутствия на международных рынках углеводородного сырья Россия стремится к постоянному расширению сети трубопроводов, привлекая к участию различные страны на принципах взаимной выгоды. В 2002 г. Россией и Турцией было закончено строительство важного газопровода «Голубой поток», протяженностью 1213 км, частично проходящего по дну

Черного моря и связывающего напрямую Россию и Турцию. В качестве платы за финансирование Россия обязалась поставлять в Турцию в течение 25 лет (2000 – 2025) 365 млн. м³ природного газа. Официальное открытие газопровода состоялось в 2005 г.; его ценность заключается и в том, что он идет в обход третьих стран и тем самым повышает энергетическую безопасность нашей страны.

Россия держит инициативу по созданию условий для собственного доминирования на европейском газовом рынке путем опережающего (упреждающего) строительства системы газопроводов. В 2007 году российский «Газпром» и итальянская нефтяная компания ЭНИ (ENI) подписали меморандум по реализации нового проекта газопровода «Южный поток» для диверсификации поставок российского природного газа в Европу и снижения зависимости экспорта от стран-транзитеров – Украины и Турции. В 2010 г. в проект вошла с долей в 20% (доля «Газпрома» и ЭНИ – по 40%) французская компания Electricite de France (EDF). Участником строительства газопровода стала также немецкая компания BASF. Протяженность газопровода – 900 км, пройдет он, минуя ненадежный украинский транзитный путь, по дну Черного моря из Новороссийска в болгарский порт Варна. Далее он разделится на два трубопровода: одна ветка пойдет через Сербию в Австрию и Словению, другая, через Грецию и Адриатическое море, на юг Италии. Планируемая мощность трубопровода – 63 млн. кубометров газа в год, оценочная стоимость проекта – 8,6 млрд. евро. Такая структура South Stream AG была зарегистрирована в 2008 г. в Швейцарии. Все страны-транзитеры одобрили проект. А Сербия еще в 1996 г. подписала 25-летнее соглашение с Россией о сотрудничестве в строительстве газопроводов.

В марте 2011 года к проекту «Южный поток» присоединилась Словения, подписав соглашение с Россией о создании совместного предприятия по проектированию, строительству и эксплуатации словенского участка трубопровода. Эта двусторонняя акция значительно повысила энергетический и геополитический имидж России.

Трубопровод «Южный поток», который начал строиться в конце 2010 г. и должен вступить в строй к 2015 году, в случае его успешной реализации, приведет к расширению политического и

экономического влияния России как на европейский, так и на мировой энергетический рынок. Вместе с тем создадутся труднопреодолимые конкурентные преграды для Набукко, нашего трубопроводного оппонента, ухудшатся перспективы его функционирования.

Однако наши энергопартнёры из Евросоюза, не добившись существенных для себя результатов с помощью Европейской энергетической хартии (1991) и Договора к ней (1994) по введению выгодных условий для потребителей энергоресурсов и ослабления монопольных позиций их поставщиков, разработали так называемый «третий энергетический пакет» (вступил в силу 3 марта 2011 года), который вводит запрет на монопольное владение магистральными газопроводами компаниям, поставляющим газ, и делает доступными газопроводы, пересекающие межгосударственные границы, для экспорта газа другими поставщиками.

Но, как известно, не всякий принятый документ приобретает реальную силу. У «третьего энергопакета» есть сильные оппоненты, осуществляющие, в частности, проект «Южный поток». Это, наряду с «Газпромом», итальянский концерн ENI, французский Electricite de France (EdF), немецкий концерн Winterhall.

В целом позиции Российской Федерации в Каспийском и Черноморском регионах остаются позитивно-устойчивыми. Так, среди стран Причерноморья мы занимаем ведущие позиции по экономическому и энергетическому потенциалу, в частности, примерно 50% ВВП всех государств-участников ОЧЭС.

На повышение роли России в регионе объективно влияет заинтересованность причерноморских стран в российских энергоресурсах. Без импорта нефти и газа не могут обойтись Турция, Украина, Грузия, Армения, Греция, Сербия, тогда как экспортером углеводородов, кроме России, является только Румыния, а нефти – Азербайджан. В то же время геополитическая и геоэкономическая позиции России в Каспийско-Черноморском регионе связаны с определенными рисками, создаваемыми растущей конкуренцией на рынках энергоносителей и зависимостью от государств, через территории которых осуществляется транзит энергоносителей. Ситуация осложняется и тем, что ведущие государства Причерноморья яв-

ляются членами НАТО и находятся под массовым прессом США. Словом, надежное доминирование России на Черном море осталось в прошлом.

Транзитная стратегия Запада «в обход России» не сбавляет темпов. Евросоюз при участии Азербайджана, Туркмении прилагает всё больше усилий для реализации комплексного проекта «Южный газовый коридор» - ЮГК, состоящего из пяти автономных энергетических трубопроводов: Набукко, Транскаспийский газопровод, «Белый поток», Трансадриатический газопровод, Газопровод Турция – Греция – Италия (ITGI). Помимо этих пяти трубопроектов, Азербайджан инициирует создание ещё одного, шестого транспортного коридора – Azerbaijan – Georgia – Romanian Interconnector (AGRI), предусматривающий поставки сжиженного газа из Азербайджана в Румынию через черноморское побережье Грузии.

Одним из названных транспортных противесов «Южному потоку» выступает трубопроводный блок, получивший название **Набукко (Nabucco)**. Его маршрут должен пройти из Каспийского региона в Европу в обход России через Азербайджан, Грузию, Турцию, Болгарию, Венгрию, Румынию до газовой базы Баумгартен в Вене (Австрия). В проекте участвуют болгарская государственная энергетическая фирма «Булгаргаз», турецкая государственная компания «МОЛ», австрийская энергокомпания OMB, немецкая энергетическая фирма «РВЕ» и румынская «Трансгаз». Активную политическую поддержку проекту оказывают Вашингтон и руководство НАТО. Трубопровод рассчитан на ежегодный транзит 31 млрд. кубометров газа, что составляет примерно 5% потребности ЕС в газе в 2020 году. По проектной мощности он уступает «Южному потоку» вдвое.

Первоначально планировалось приступить к его строительству в 2012 году и закончить в 2015 году. Однако поиск источников обеспечения трубы газом показал его инициаторам, что может получиться конфуз, подобный происшедшему с трубопроводом «Одесса – Броды». И это нельзя исключать. Около 10 млрд. обещает поставить Азербайджан. Недостающие миллиарды кубометров надеются получить из Туркмении посредством создания **Транскаспийского газопровода – ТКГ** (Туркмения – Азербайджан, протяжён-

ность 200 км.), как существенной части проекта Набукко. Но на современном этапе у Туркмении нет лишнего газа, потому что она поставляет его в Россию, Иран, Китай, и спрос на него в этих странах не снижается, а у Китая постоянно повышается весьма быстрыми темпами.

ЕС рассчитывает наполнить ТКГ газом с недавно открытого месторождения «Южный Иолотань». Но здесь газ залегает на большой глубине, содержит много вредных примесей, и его себестоимость, по мнению экспертов, будет одной из самых высоких в мире.

К тому же есть сомнения в реальности поставок туркменского газа через Каспий в Азербайджан через планируемый ТКГ, поскольку для его строительства надо получить согласие других стран Каспия. Если Казахстан пока занимает нейтральную позицию, то Россия и Иран – категорически против ввиду отсутствия правового статуса Каспия. Виртуальный оптимизм инициаторов проекта пока ещё не стыкуется с реальностью. Этот проект обсуждается уже около 20 лет, но в связи с известными обстоятельствами обсуждение может быть продолжено. И реализующий проект «Набукко» консорциум «Набукко Газ Пайплайн Интернэшнл» перенёс строительство газопровода с 2012 года на 2013 год, а коммерческие поставки сырья – с 2015-го на 2017 год. И никто не может гарантировать, что не будут установлены новые сроки, тем более что заметно возрастает стоимость проекта: если в 2006 году она оценивалась в 5 млрд. евро, то в 2011 году уже достигла 15 млрд. евро. Кроме того, существуют острые противоречия между Азербайджаном и Туркменией по вопросу принадлежности ряда месторождений энергоресурсов («Сердар», «Омар», «Осман»), приводивших в недавнем прошлом к опасным конфликтам. Это тоже не может не сказаться на сроках реализации Набукко.

Основные запасы газа Каспийского региона находятся на территории Туркмении, Казахстана и Азербайджана, но их уровень добычи не позволяет беспрепятственно наполнять газом уже действующие трубопроводы, в частности, «Голубой поток». Повышает риски проектировщикам Набукко действующий с 2007 года Южно-Кавказский газопровод (SCP) длиной 692 км, прокачивающий газ из азербайджанского месторождения «Шах-Дениз» до турецкой границы.

Конкурирующей с российскими транзитными путями по экспорту энергоресурсов представляется программа ТРАСЕКА (TRACESA – TRANsport Corridor Europe – Caucasus – Asia), разработанная в 1993 г. в Брюсселе Комиссией ЕС при поддержке США и с участием других 13 государств: Азербайджана, Армении, Болгарии, Грузии, Казахстана, Киргизии, Молдавии, Румынии, Таджикистана, Туркменистана, Турции, Узбекистана и Украины. Программа «Европа – Кавказ – Азия», получившая название «Возрождение Великого Шелкового пути», с самого начала создавалась в обход нашей страны для того, чтобы отрезать ее от Центральной Азии и вывести республики Южного Кавказа из-под ее влияния. Среди главных задач стратегии развития ТРАСЕКА – решить проблему поставок углеводородов из центральноазиатских и каспийских источников на европейские и мировые рынки; создать для этого современную инфраструктуру и установить взаимодействие (соединить) ТРАСЕКА с системой транспортных европейских коридоров; привлечь для решения проекта международные финансовые институты и частных инвесторов; обеспечить безопасность транспортировки энергоносителей через морские и авиационные линии.

Затем, в 1994 г., на Общеввропейской конференции (о.Крит) по транспорту была определена направленность Программы, охватывающая строительство железнодорожного, автомобильного, воздушного и морского транспорта; были выдвинуты технические проекты, предусматривающие создание в рамках ТРАСЕКА системы магистралей, соединяющих по кратчайшему пути два конечных пункта – ст. Дружба (Казахстан) и черноморский порт Батуми по двум параллельным коридорам. Первый: Ташкент – Самарканд (с ответвлениями на Душанбе и Термез) – Байрам-Али – Ашхабад – Туркменбаши (Красноводск) – Баку. Второй: Актюбинск – Гурьев – Актау – Баку – Тбилиси – Поты – Батуми.

Средства на реализацию проекта выделяют ряд международных финансовых институтов, в частности, ЕБРР, ВБ, МВФ, Азиатский банк развития, Кувейтский фонд, Исламский банк развития. Реализация проекта диверсифицирует международное сотрудничество, значительно расширяет его географию и число энергопотоков, вместе с тем

отсекает от них российскую транспортную инфраструктуру. Чувствуется, что у организаторов проекта, наряду с соображениями энергетической безопасности, присутствует значительная доля политических устремлений, идущих вразрез с экономическими расчетами. В самом деле, Центральная Азия и Европа уже соединены хорошо оснащенными двумя двухпутными железнодорожными магистралями, проходящими по российской территории (очевидно, именно это не устраивает Запад): Ташкент – Москва – Брест и Ташкент – Харьков – Чоп, где 50% линий электрифицированы и к тому же не нуждаются в перевале с воды на железную дорогу и обратно. Особенно важно, что себестоимость перевозок по этим коммуникациям значительно дешевле, чем по проектируемым линиям в рамках ТРАСЕКА (нефти – дешевле в 1,2 раза), а скорость доставки грузов – почти в два раза быстрее. Не случайно северные страны ЕС не считают этот проект приоритетным для себя, поскольку они в большей мере заинтересованы в энергосотрудничестве с Россией и обустройстве Балтийского региона.

Даже те страны, которые стали участниками ТРАСЕКА (в частности, Казахстан), особых иллюзий не испытывают. Этот маршрут, как уже было отмечено, невыгоден и экономически, и вообще неудобен из-за кавказского рельефа, конфликтной обстановки в регионе, нестабильности в центральнокавказской зоне. Не случайно исторический Шелковый путь проходил не через Азербайджан и Грузию, а через Иран и Армению. Известный казахстанский политик и государственный деятель Нигматжан Исингарин (бывший министр транспорта Казахстана) подчеркивает, что «самостоятельного маршрута, проходящего через Кавказ, в природе нет». Проект выглядит очень сложным: железная дорога – море, железная дорога – море. Четыре пункта задержки, где железнодорожные вагоны должны переходить на морские паромы и наоборот. Не густо здесь и с грузами, на которые может рассчитывать этот транскавказский коридор.

Серьезным препятствием для развития этого проекта являются инфраструктурные диспропорции портов западного и восточного побережий. По мощности и технической оснащенности западные порты (Одесса, Ильичевск, Южный, Варна, Бургас, Констанца) значительно превос-

ходят восточные – Сухуми, Батуми, Поти. По этим же показателям и на Каспии порты Актау и Туркмен-Баши весьма существенно уступают мощностям Баку.

Но Запад, США всячески поддерживают этот проект прежде всего по политическим соображениям, видят в нем возможность «изоляции России в рамках новых границ» и «самый эффективный способ помешать ей вновь стать сверхдержавой» (Бжезинский). К тому же ТРАСЕКА имеет и определенные сильные стороны. Одна из них – в проект входят немало стран, богатых запасами энергоресурсов и другими полезными ископаемыми.

Несмотря на названные негативные факторы, проект ТРАСЕКА тем не менее реализуется. Обустроивается инфраструктура черноморских портов Поти и Батуми, расширяется магистраль Грузия – Турция. Руководство Польши, Литвы, Украины, Турции и Азербайджана в мае 2007 г. на саммите в Кракове подтвердили коллективное намерение строить две железнодорожные линии. Первую – Баку – Тбилиси – Поти и далее через паромную переправу до Керчи; вторую – Ахалкалаки – Тбилиси – Баку. Из Поти и Батуми осуществляются перевозки грузов к паромным переправам, ведущим к портам Бургас, Варна, Констанца, Новороссийск, Антверпен, связывающих с транспортными коридорами Восточной Европы.

И все же ТРАСЕКА далека от намеченной цели, не решила ряд ключевых задач, ради которых создавалась: не стала Великим Шелковым Путем и не изолировала Россию от европейских и мировых энергетических рынков, хотя и проявляются определенные успехи на отдельных участках трассы. Азербайджан получает значительные доходы на своем отрезке магистрали. Казахстан действует не в ущерб себе. В рамках стратегии ТРАСЕКА он запланировал до 2015 года реализовать примерно 80 серьезных проектов; модернизирована инфраструктура аэропортов, морских портов на Каспии, намечено построить 1600 км новых железных дорог, 50 тыс. км автодорог. По расчетам экспертов, к 2012 году доля казахстанских грузов на Каспии может составить 50% от общего объема в 65 млн.т.

Более того, Казахстан выступил с проектом строительства трансказахстанской железнодо-

рожной магистрали от казахстанско-китайской границы до границы с Туркменистаном, стоимостью 4 млрд. долл. Протяженность китайского отрезка – 3070 км, туркменского – 700 км и 90 км по территории Ирана.

Турция под проливом Босфор начала строительство туннеля для прокладки 12 железнодорожных путей (по 6 в каждую сторону) в целях обеспечения транспортного сообщения между Европой и турецкой частью побережья. В результате построенная железная дорога станет еще одной веткой коридора ТРАСЕКА.

Поскольку проект ТРАСЕКА не просто конкурирующий с транспортными коридорами России, но направлен против ее геополитических и экономических интересов, то Россия не поддержала его создание и воздержалась от участия в нем. В то же время вместе с Казахстаном выступила с инициативой создания конкурентного транспортного коридора (канала) между Каспийским и Черным морями с выходом на Дунай. Президент Казахстана Н.Назарбаев в своем выступлении на Международном экономическом форуме в Петербурге в июне 2007 г. подчеркивал, что «прикаспийский регион и регион Центральной Азии богаты энергоресурсами», которые нуждаются в доставке на мировые рынки. «Знаковым проектом в связи с этим может стать строительство нового судоходного канала «Евразия» от Каспийского моря к Черному морю».

Важную роль в обеспечении как российских экономических интересов, так и интересов европейских государств, а также в установлении климата политического доверия на европейском континенте призван сыграть трубопровод «Северный поток» (Nord Stream) – российско-германская газовая магистраль - с его запланированной мощностью в 55 млрд. кубометров в год и способностью обеспечить четверть прироста потребления газа в ЕС.

В условиях снижения собственной добычи газа Европа не может обойтись без увеличения импорта российского газа. Речь идет о Великобритании, Дании, Чехии и других странах континента, и не случайно Евросоюз квалифицировал «Северный поток» как «проект общеевропейского интереса». Подписано несколько долгосрочных контрактов на поставку российского газа через данный трубопровод с рядом западных компаний, в частнос-

ти, с E.ON Ruhrgas и Wingas (Германия), Dong Energy (Дания), GdF Suez (Франция).

Доминирующие позиции в проекте принадлежат России, что закреплено в доле владения акциями участниками газопровода: «Газпром» (Россия) – 51%, E.ON Ruhrgas и Wintershall (Германия) – по 20%, N.N.Nederlandse Gasunie (Нидерланды) – 9%.

На начальном этапе были преодолены политические препятствия в строительстве газопровода, выдвигавшиеся Польшей, Литвой, Латвией Эстонией, раздраженных тем, что он пройдет, минуя их сухопутные территории, и они лишатся «даровой» платы за транзит. Проект одобрили Германия, Финляндия, Швеция, Дания, и трасса фактически уже успешно проложена по дну Балтийского моря (1224 км) от бухты Портовая (район Выборга) до немецкого порта Грайфсвальд, минуя экономические зоны названных стран – противников трубопровода. 8 ноября 2011 года в немецком городе Любмине канцлер Германии Ангела Меркель и Д.Медведев открыли первую очередь газопровода «Северный поток» мощностью 27,5 млрд. кубометров в год. С вводом второй очереди трубопровода в четвёртом квартале 2012 года Россия сможет ежегодно поставлять напрямую европейским потребителям без участия транзитных стран по 55 млрд. кубометров газа на протяжении 50 и более лет.

Основным источником наполнения трубопровода является газовый Ямал (Штокмановское месторождение), где открыто 27 газовых и нефтяных месторождений. По данным экспертов, на полуострове имеется разведанных запасов газа 12 трлн. куб. м, а прогнозных – свыше 50 трлн. куб. м.

Для доставки добытого газа к потребителю и экспорта за рубеж планируется построить трубопроводную систему общей протяженностью до 2,5 тыс. км и соединить ее с газопроводом «Северный поток».

По данным Международного энергетического агентства (МЭА), к 2030 г. страны ЕС будут удовлетворять 70% своих энергетических потребностей за счет импорта. Они будут импортировать 90% необходимой им нефти, 70% газа, 100% угля. На современном этапе Европа потребляет 500 млрд. куб. м газа в год, а к 2015 году, по мнению председателя наблюдательного совета компании

Nord Stream AG Герхарда Шредера, ей понадобится дополнительно еще 200 млрд. «Северный поток» сможет обеспечить транспортировку 55 млрд. куб. м, а где взять недостающие объемы?

Приведенные цифры свидетельствуют, что газопровод, идущий по дну Балтийского моря, не имеет цели соперничать с существующими маршрутами по транспортировке энергоресурсов через Украину, Белоруссию или Балтику. Растущий объем потребления энергоресурсов гарантирует занятость всех транзитных трубопроводов, хотя и с неизбежным понижением мощностей некоторых из них.

Реализация транспортных маршрутов «Южный поток» и «Северный поток» станут фактором дальнейшего развития взаимовыгодного сотрудничества России со странами ЕС и будут стимулировать тенденции к энергоинтеграции, повышать уровень экономической безопасности ее участников. Поскольку работы по добыче газа на Штокмановском месторождении идут из-за природных условий медленнее запланированного, то наполнение газом первой ветки «Северного потока» произойдет за счёт перевода части газа с

украинского маршрута. Это необходимо, чтобы не сорвать подписанные контракты на поставку в 2012 году 25 млрд. кубометров газа по новому маршруту. В связи с этим, по мнению экспертов, объём транспортировки российского газа по украинскому маршруту может сократиться на 5-10%.

Трубопроводная политика является важной составной частью энергетической дипломатии России, направленной на достижение энергетической безопасности, укрепление и расширение геополитических позиций, создания предпосылок для дальнейшего экономического развития.

Современные темпы глобализации и вступление России во Всемирную торговую организацию (ВТО) ещё более повышают роль российских трубопроводных проектов, свидетельствуют о необходимости усиления их конкурентоспособности и разнообразных форм и методов энергетической дипломатии. Тем более что политическая составляющая начинает доминировать над реальными объёмами добычи энергоресурсов, а трубопроводы всё более испытывают дефицит своей наполняемости.

Библиография

1. Колесниченко О. Борьба за сырьевые ресурсы Евразии. ВПК, №24 (190).2010.
2. Независимое военное обозрение, №15, 2007, 18.05.2007
3. Бетмакаев А.М., Юдина И.Н. «Нефть Каспия и российские интересы». <http://ficus/rzfei/barnaulru/yudina/oil.htm>; <http://www.caspianenvironment.org/newisrw/Caspian Background-R.htm>
4. Бжезинский З. Великая шахматная доска. 2000г., с. 168, 178.
5. Жильцов С.С. Новые маршруты для нефти // НГ-Энергия, 8 ноября 2011г.
6. Огирчук Ю. Бензин из Одессы //НГ-Энергия, 8 ноября 2011 г.
7. Жильцов С.С., Зонн И.С. Каспийская трубопроводная геополитика. М., Восток – Запад. 2011, С.75.
8. Гриневецкий С.Р., Жильцов С.С., Зонн И.С. Черноморский узел. М., Международные отношения; 2007, с. 70.
9. Mediapool, 15.06.2010 г.
10. REGNUM. Информационное агентство. 16 ноября 2010.
11. <http://www.regnum.ru/news/1295096.html>.
12. <http://ru.wikipedia.org/wiki/>
13. Кириллов Д. Балканский узел. – Корпоративный журнал ОАО «Газпром», №1 – 2, 2009, с. 7 – 9.
14. Независимая газета, 23 марта 2011 г.
15. Астахова А. «Газпром» вылезает из окопа // Независимая газета, 8 ноября 2011 г.
16. Дружинин А.Г. Регионы юга России и Большое Причерноморье: императивы интеграции в интересах развития. – Мир и Политика, №11 (26), 2008, с. 54.

17. Мамедов С. Азербайджан делает ставку на «Южный коридор» // Независимая газета, 23 марта 2011 г.
18. Николаев Б., Никифорова О. Венская дискуссия // НГ-Энергия, 8 февраля 2011 г.
19. Пашковская И. Европейский союз: энергетическая политика в отношении новых независимых государств. М., МГИМО-Университет, 2009, С.53.
20. Мамедов С. На азербайджанский газ нацелилась Турция // Независимая газета, 7 июня, 2011 г.
21. Правосудов С. Nabucco раздора // НГ-Энергия, 11 октября 2011 г.
22. Жильцов С.С. Туркменистан обостряет игру // НГ-Энергия, 31 мая 2011 года.
23. Жильцов С. Отсутствие необходимых объемов нефти и газа на Каспии ставит под вопрос реализацию трубопроводных проектов. // Независимая газета, 14.12.2010
24. Мамедов С. Баррозу продвигает Nabucco // Независимая газета, 14.01.2011
25. Никифоров О. Каспий становится фокусом новой энергетической холодной войны // Независимая газета. 14.09.2010.
26. www.trasesa.org.
27. Болгова И.В. Энерготранспортные проекты ЕС в Закавказье и Центральной Азии. – Европейские страны СНГ, с. 297.
28. АПН – Агентство Политических Новостей. 26 октября 2010 г.
29. Тимоненко А. Великий Шелковый Путь XXI века // АПН, 26.10.2010.
30. Гриневицкий С.Р., Жильцов С.С., Зонн И.С. Черноморский узел. М. Международные отношения, 2007, с. 49.
31. АПН, 26.10.2010.
32. Интерфакс, 10 июня 2007 г.
33. Вечерняя Москва, 8 ноября 2011 г.
34. Кавешников Н.Ю. «Северный поток»: состояние и перспективы. Фонд исторической перспективы, 29 сентября 2009.
35. Панфилова В. Перипетии газоснабжения Европы // НГ-Энергия, 8 ноября 2011 г.
36. Хайтун А. Крупные ставки сделаны на защиту приоритетов монополистов // НГ-Энергия, 12.10.2010
37. Мир и Политика, №8 (23), 2008, с. 95.
38. «Сибирское Агентство Новостей»: 09.11.2011.
39. Ивженко Т. «Северный поток» ударит по украинскому транзиту // Независимая газета, 10.11.2011.

References (transliteration)

1. Kolesnichenko O. Bor'ba za syr'evye resursy Evrazii. VPK, №24 (190).2010.
2. Nezavisimoe voennoe obozrenie, №15, 2007, 18.05.2007
3. Betmakaev A.M., Judina I.N. «Neft' Kaspija i rossijskie interesy». <http://ficus/rzfei/barnaulru/yudina/oil.htm>; <http://www.caspiannenvironment.org/newisrw/Caspian Background-R.htm>
4. Bzhezinskij Z. Velikaja shahmatnaja doska. 2000g., s. 168, 178.
5. Zhil'cov S.S. Novye marshruty dlja nefti // NG-Jenergija, 8 nojabrja 2011g.
6. Ogirchuk Ju. Benzin iz Odessy // NG-Jenergija, 8 nojabrja 2011 g.
7. Zhil'cov S.S., Zonn I.S. Kaspijskaja truboprovodnaja geopolitika. M., Vostok – Zapad. 2011, S.75.
8. Grineveckij S.R., Zhil'cov S.S., Zonn I.S. Chernomorskij uzел. M., Mezhdunarodnye otnoshenija; 2007, s. 70.
9. Mediapool, 15.06.2010 g.
10. REGNUM. Informacionnoe agentstvo. 16 nojabrja 2010.
11. <http://www.regnum.ru/news/1295096.html>.
12. <http://ru.wikipedia.org/wiki/>
13. Kirillov D. Balkanskij uzел. – Korporativnyj zhurnal OAO «Gazprom», №1 – 2, 2009, s. 7 – 9.

14. Nezavisimaja gazeta, 23 marta 2011 g.
15. Astahova A. «Gazprom» vylezaet iz okopa // Nezavisimaja gazeta, 8 nojabrja 2011 g.
16. Druzhinin A.G. Regiony juga Rossii i Bol'shoe Prichernomor'e: imperativy integracii v interesah razvitija. – Mir i Politika, №11 (26), 2008, s. 54.
17. Mamedov S. Azerbajdzhan delaet stavku na «Juzhnyj koridor» // Nezavisimaja gazeta, 23 marta 2011 g.
18. Nikolaev B., Nikiforova O. Venskaja diskussija // NG-Jenergija, 8 fevralja 2011 g.
19. Pashkovskaja I. Evropejskij sojuz: jenergeticheskaja politika v otnoshenii novyh nezavisimyh gosudarstv. M., MGIMO-Universitet, 2009, S.53.
20. Mamedov S. Na azerbajdzhanskij gaz nacelilas' Turcija // Nezavisimaja gazeta, 7 ijunja, 2011 g.
21. Pravosudov S. Nabucco razdora // NG-Jenergija, 11 oktjabrja 2011 g.
22. Zhil'cov S.S. Turkmenistan obostrjaet igru // NG-Jenergija, 31 maja 2011 goda.
23. Zhil'cov S. Otsutstvie neobhodimyh ob#emov nefti i gaza na Kaspii stavit pod vopros realizaciju truboprovodnyh proektov.//Nezavisimaja gazeta, 14.12.2010
24. Mamedov S. Barrozu prodvigaet Nabucco//Nezavisimaja gazeta, 14.01.2011
25. Nikiforov O. Kaspij stanovitsja fokusom novej jenergeticheskoi holodnoj vojny//Nezavisimaja gazeta. 14.09.2010.
26. www.traceca.org.
27. Bolgova I.V. Jenergotransportnye proekty ES v Zakavkaz'e i Central'noj Azii. – Evropejskie strany SNG, s. 297.
28. APN – Agentstvo Politicheskikh Novostej. 26 oktjabrja 2010 g.
29. Timonenko A. Velikij Shelkovyj Put' XXI veka//APN, 26.10.2010.
30. Grinevickij S.R., Zhil'cov S.S., Zonn I.S. Chernomorskij uz. M. Mezhdunarodnye otnoshenija, 2007, s. 49.
31. APN, 26.10.2010.
32. Interfaks, 10 ijunja 2007 g.
33. Vechernjaja Moskva, 8 nojabrja 2011 g.
34. Kaveshnikov N.Ju. «Severnyj potok»: sostojanie i perspektivy. Fond istoricheskoi perspektivy, 29 sentjabrja 2009.
35. Panfilova V. Peripetii gazosnabzhenija Evropy //NG-Jenergija, 8 nojabrja 2011 g.
36. Hajtun A. Krupnye stavki sdelany na zavitu prioritetov monopolistov//NG-Jenergija, 12.10.2010
37. Mir i Politika, №8 (23), 2008, s. 95.
38. «Sibirskoe Agentstvo Novostej»: 09.11.2011.
39. Ivzhenko T. «Severnyj potok» udarit po ukrainskomu tranzitu // Nezavisimaja gazeta, 10.11.2011.