

# ПОЛИТИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ В СОВРЕМЕННОМ МИРЕ

## ПОЛИТИКА ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РОССИИ И СТРАН ЕВРОСОЮЗА: ДИВЕРСИФИКАЦИЯ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

**М.Г. Анохин**

Кафедра сравнительной политологии  
Российский университет дружбы народов  
*ул. Миклухо-Маклая, 10а, Москва, Россия, 117198*

**Т. Малек**

Кафедра политических наук  
Российский университет дружбы народов  
*ул. Миклухо-Маклая, 10а, Москва, Россия, 117198*

Статья посвящена изучению конкретных инфраструктурных проектов, которые должны обеспечить диверсификацию экспортных и импортных направлений энергоресурсов.

**Ключевые слова:** энергетическая безопасность, экспорт/импорт нефти и газа, диверсификация энергоносителей, ЕС.

Энергетическая безопасность — важный элемент энергетической политики, как для ЕС, так и для России. Страны стремятся диверсифицировать как источники получения энергоресурсов, так и системы экспорта, все это требует крупных инвестиций для создания новых транспортных коридоров.

Главной целью ЕС является диверсификация основных направлений транспорта энергоресурсов. Это касается в основном стран восточной части Союза, которые в большей степени зависят от поставок из России. Ставка делается на энергоносители, идущие из Средней Азии, Северной Африки и области Персидского залива. Фактология следующая.

**Адриатический нефтепровод «ADRIA»** является самым давним проектом. Первые дискуссии о строительстве этого трубопровода велись уже в 1964 г. Нефтепровод должен был соединить югославский нефтяной терминал в поселке Омишаль с НПЗ в Югославии, Венгрии, Чехословакии и Австрии. Строительство началось только в 1984 г. и завершено было в 1990 г. Значение нефтепровода существенно обесценилось в связи с гражданской войной в Югославии (часть труб была уничтожена). В настоящее время (после восстановления) трубопровод пропускной способностью до 10 млн тонн нефти в год соединяет хорватский Омишаль с вен-

герским НПЗ в городе Сазхаломбатте, где соединяется с южным ответвлением нефтепровода «Дружба». Именно посредством «Дружбы» нефть поступает в Словакию (не более чем 3,7 млн тонн ежегодно) и Чехию. Хотя значение Адриатического нефтепровода для стран Средней и Восточной Европы ограничено, он поддерживает определенный стратегический потенциал и возможность диверсификации. После реконструкции в 2002 г. нефтепровод может действовать и в реверсном режиме [15].

**Нефтепровод «IKL»** соединяет немецкий город Фолбург ан дер Донау, где ответвляется от трансальпийского «TAL», с чешским городом Кралупы-над-Влтавой. Потребность построить нефтепровод возникла у бывшей Чехословакии в связи с политико-экономическими изменениями в Средней и Восточной Европе. Решающим фактором стали возникающие проблемы у российских нефтедобывающих компаний, вызванные непрозрачной приватизацией, а также недостатком денежных средств для содержания нефтепровода «Дружба» на территории стран бывшего СССР. Другим фактором, игравшим в пользу осуществления проекта, было увеличение потребления нефти в Венгрии и в Словакии. Адриатический нефтепровод невозможно было считать надежным, а географическая близость германских магистральных нефтепроводов была очень выгодной. Пропускная способность «IKL» составляет 10 млн тонн нефти ежегодно, но она в настоящее время используется на 30—40% [8]. Это обусловлено не только более высокой ценой этой нефти, но и фактом, что ее может перерабатывать только на НПЗ в Кралупах-над-Влтавой. Остальных 80% нефти ЧР получает посредством нефтепровода «Дружба». С точки зрения энергетической безопасности всего центрально-европейского региона роль «IKL» весьма мала, так как он снабжает только одно государство. Оператором нефтепровода является чешская газотранспортная компания «MERO» [31].

**Нефтепровод «Баку—Тбилиси—Джейхан»** является, по мнению многих европейских политиков, одним из самых важнейших для обеспечения энергетической безопасности объектов. Его огромное значение заключается именно в том, что он сможет транспортировать нефть, добываемую в Каспии в обход России.

**Газопровод «Баку—Тбилиси—Эрзурум»** (Южнокавказский газопровод) можно обозначить сопутствующим проектом вышеупомянутого нефтепровода «BTC». В его строительстве заинтересованы, в основном, политические группировки ЕС, поддерживаемые США, о чем свидетельствует состав дольщиков проекта (доли BP-Azerbaijan и StatoilHydro — по 25,5%). Газопровод соединяет азербайджанское шельфовое газоконденсатное месторождение Шах-Дениз с турецким городом Эрзурум, в котором газопровод в будущем продолжится как газопровод «Набукко» в Юго-Восточную и Центральную Европу. Он пока не полностью достроен — его пропускная способность достигает около 8,8 млрд м<sup>3</sup> ежегодно, а проектная мощность — 20 млрд м<sup>3</sup>.

**Газопровод «Nabucco»**, по заявлениям многих политиков ЕС, является одним из ключевых проектов по обеспечению энергетической безопасности ЕС. Началом разработки проекта можно обозначить февраль 2002 г., когда состоялись первые переговоры между компаниями «OMV» и «Botas». В 2010 г. к ним присоеди-

лись газотранспортные компании всех стран, по территории которых должна пройти трасса, и подписали соглашение о намерении реализовать проект. С точки зрения представителей ЕС главным преимуществом проекта является факт, что трубопровод пройдет в обход территории России, что внесет большой вклад в диверсификацию транспортных коридоров [11].

Вопреки тому, что проект пользуется поддержкой органов ЕС, до сих пор не было в достаточном объеме обеспечено нужное количество природного газа, которое «Набукко» будет транспортировать. Единственным из государств-производителей, готовым поставлять газ в эту систему, пока является только Азербайджан. Проблема заключается в том, что общая добыча природного газа в этой стране достигает отметки 15 млрд м<sup>3</sup> ежегодно, а проектная пропускная способность «Набукко» должна быть 20 млрд м<sup>3</sup> ежегодно. Кроме Азербайджана нужны еще и другие поставщики, которых пока нет. Если газопровод не будет заполнен полностью, то его строительство станет нерентабельным [27]. Предполагается, что значительную долю природного газа может поставлять Туркменистан, но для этого необходимо построить Транскаспийский газопровод. Препятствием скорой реализации являются и некоторые аналогичные российские проекты, которым «Набукко» должен стать альтернативой.

Взаимосвязанность газопроводных сетей Южной Европы является в последнее время для ЕС одной из приоритетных целей для достижения энергетической безопасности. Об этом намерении свидетельствуют три отдельных проекта магистральных газопроводов, соединяющих Грецию с Италией. Этими проектами являются «ITGI» [28; 34] (Турция, Греция, Италия).

**Трансадриатический газопровод** [31] и газопровод «Poseidon» [29]. Все эти проекты являются прямой конкуренцией уже упомянутого газопровода «Набукко». Задача всех — транспорт природного газа из Каспийского региона или из Средней Азии в обход России — через Грузию и Турцию в Грецию и потом через Италию в другие страны ЕС. Основная проблема всех этих газопроводов схожа с проблемами, которые сопровождают и «Набукко». Она заключается в недостаточном обеспечении объемов газа.

**Строительство терминалов для приема СПГ в Польше** является одним из крупнейших проектов по обеспечению энергетической безопасности страны путем географической диверсификации. Польша, по данным компании «BP», потребляет ежегодно около 14 млрд м<sup>3</sup> природного газа. На долю России приходилось в 2010 г. около 10 млрд м<sup>3</sup>. Остальные 4 млрд м<sup>3</sup> страна получает из собственных месторождений [23]. Новый терминал для приема СПГ должен появиться в городе Свиноуйсьце в северо-западной Польше. Его проектная мощность должна составить 5 млрд м<sup>3</sup> природного газа в год, с возможностью увеличения до 7,5 млрд м<sup>3</sup>, что равно почти половине ежегодного польского потребления. Решение осуществить этот проект было принято 3 марта 2010 г., когда компания «Польский СПГ» подписала предварительное соглашение с Европейским банком реконструкции и развития (ЕБРР), а также соглашения с 11 банками о финансировании проекта [12]. Кроме того, в ноябре 2010 г. Европейская комиссия решила предоставить

Польше для проекта дотацию в размере 80 миллионов евро из фондов, поддерживающих именно энергетическую диверсификацию [24].

Главным импульсом для этого проекта стал именно газовый кризис в начале 2009 г., когда Украина сделала невозможным транзит природного газа через свою территорию (заметим, что именно через Украину в ЕС поступает около 80% этого сырья). Были увеличены объемы поставок через газопроводы «Ямал—Европа» и «Голубой поток», проходившие через Белоруссию и Турцию, но отсутствие соединяющих линий воспрепятствовало эффективному снабжению части стран Средней и Юго-Восточной Европы.

России также нужна диверсификация. Если в случае ЕС речь идет о диверсификации направлений импорта, то России нужна противоположенная аналогия — диверсификация направлений экспорта. Россию и восточную часть ЕС соединяет ряд крупных магистральных нефтепроводов и газопроводов, а также достаточно плотная железнодорожная транспортная сеть. В такой обстановке быстрая диверсификация экспорта практически невозможна, так как изменить направление уже построенной трубы нельзя. Конечно, существует возможность поставлять определенные виды энергоресурсов при помощи железнодорожного транспорта, но это малоэффективно.

«**Голубой Поток**» является первым крупным газопроводом, поставляющим природный газ потребителю напрямую, без участия транзитных государств (он дополняет уже существующий газотранспортный коридор в Турцию через Украину, Молдавию, Румынию и Болгарию). Газопровод был построен на основании российско-турецкого соглашения от 1996 г., по которому Россия должна была поставить в Турцию в 2000—2025 гг. 364,5 млрд м<sup>3</sup> природного газа. Строительство велось в 1999—2003 гг., и уже в феврале 2003 г. были осуществлены первые коммерческие поставки [5]. Общая протяженность сооружения, соединявшего город Изобильный Ставропольского края с Анкарой, составляет более чем 1200 км, из которых около 370 проложено по дну Черного моря [6]. Предполагается, что проектная мощность — 16 млрд м<sup>3</sup> ежегодно — будет в будущем удвоена, в связи с чем предполагается строительство «**Голубого Потока 2**», который будет поставлять газ не только в Турцию, но и в Ливан и Сирию.

Одним из самых важнейших для России проектов, связанных с экспортом природного газа в ЕС, является «**Северный Поток**». Газопровод должен связать российский Выборг с немецким Грайфсвальдом двумя нитками труб общей пропускной способностью до 55 млрд м<sup>3</sup> ежегодно. Расстояние между двумя городами в 1200 км трубопровод должен преодолеть по дну Балтийского моря, и таким образом соединить Россию и Германию напрямую в обход всех ненадежных транзитных государств. Первый проект был разработан уже в 1997 г. (участвующие компании — Газпром, Ruhrgas, BASF) [16]. Кроме Германии предполагается, что природный газ, поступающий «Северным потоком», будет снабжать еще Нидерланды и Великобританию. Громче всех против его строительства выступали Польша, Литва, Эстония, Белоруссия и даже Чехия. Александр Лукашенко проект обозначил «самым непродуманным проектом России» [7], так как труба должна пройти по дну Балтийского моря, где до сих пор захоронено огромное количество

боеприпасов времен Второй мировой войны. Экологическую карту со ссылкой на захороненные боеприпасы подняли Эстония, Литва, Финляндия и Швеция, хотя две последние страны впоследствии строительство в своих акваториях одобрили. Очень резко высказался литовский депутат Европейского парламента Витаутас Ландсбергис, который заявил, что «этот новый альянс немцев и русских был спланирован для изменения политической карты Европы» [22].

Похожие отрицательные реакции можно было наблюдать и в Польше, где бывший президент Александр Квасьневский назвал «подписанный пакт Путина—Шрёдера плохим с точки зрения экологии и слабым с экономической и политической точек зрения» [26]. Кроме того, польский сейм принял декларацию, в которой было объявлено, что российско-германское соглашение о строительстве газопровода «угрожает безопасности и независимости Польши» [30].

Но, к примеру, министр иностранных дел Латвии Артис Пабрикс допустил возможность, что Латвия к проекту присоединиться. В 2008 г. новый премьер-министр Ивар Годманис даже заявил, что «Для Евросоюза и балтийского региона вместе с Россией очень важна физическая инфраструктура — это означает больше передач, больше кабелей, больше труб» [32], больше диверсификации.

Разработка месторождения «Штокман» тесно связана с проектом «Северного потока», так как именно это месторождение в будущем должно стать главной базой проекта. Первым источником должно стать месторождение «Южнорусское», содержащее разведанные запасы в объеме около 800 млрд м<sup>3</sup> газа. «Штокмановское месторождение» является одним из крупнейших месторождений в мире — оно содержит около 3,9 трлн м<sup>3</sup> газа. Его разработка планируется в три очереди, реализацией которых будет постепенно увеличение добычи вплоть до 71,1 млрд м<sup>3</sup> газа ежегодно. Заметим, что проектная мощность «Северного потока» составляет только 55 млрд м<sup>3</sup> ежегодно, в связи с чем разработка этого месторождения не будет ограничиваться только этим направлением. Оно будет соединено с единой системой газоснабжения России, будет также построен терминал для сжижения природного газа, что откроет России совершенно новые перспективы [21].

Третьим в отношении к ЕС важным газовым проектом является проект газопровода «Южный поток». Этот газопровод должен соединить Россию и страны ЕС через Черное море. Его маршрут после пересечения Черного моря должен затрагивать Болгарию, Грецию, Сербию, Хорватию, Словению, Венгрию и Италию. «Южный поток», таким образом, должен стать сложной системой, состоящей из нескольких ответвлений, одно из которых должно преодолеть и Адриатическое море. Практически все страны, которых проект касается, в 2008—2010 гг. подписали межправительственные соглашения по реализации строительства (Австрия, Болгария, Венгрия, Греция, Сербия, Словения и Хорватия). Исполнителями должны стать совместные предприятия «Газпрома» и национальных энергетических компаний.

Предполагается, что часть объемов газа, которая в настоящее время поступает через Украину, будет перенаправлена. «Южный поток» является прямым конкурентом вышеупомянутого газопровода «Набукко».

С большей вероятностью можно предполагать, что если Россия этот проект осуществит раньше «Набукко» и найдет для него достаточное количество газа, позиция последней будет значительно осложнена.

Помимо проектов новых газопроводов в России разрабатываются также и новые линии нефтепроводов. Таковым является **Балтийская трубопроводная система (БТС)**, соединяющая Тимано-Печорский, Западно-Сибирский и Урало-Поволжский нефтедобывающие районы с морским терминалом в городе Приморске Ленинградской области [1]. Строительство первой очереди нефтепровода проектной пропускной способностью 12 млн тонн в год было завершено уже в 2001 г. Одновременно со строительством БТС был возведен совершенно **новый терминал для перекачки нефти в Приморске**. Порт начал работу в 2002 г., грузооборот составил 12,4 млн тонн, что соответствует первой очереди БТС. В настоящее время Приморск является крупнейшим нефтяным портом в России.

Вторым крупным проектом, относящимся к экспорту нефти, является **Балтийская трубопроводная система 2 (БТС-2)** [2]. Она направлена на то, чтобы достичь при экспорте нефти максимальной независимости от транзитных государств. Решающим импульсом для строительства БТС-2 стали события начала января 2007 г., когда Белоруссия перекрыла России транспортные потоки нефти в ЕС из-за неуплаты транзитной пошлины. Нефтепровод должен соединить нефтепровод Дружба (от нефтеперекачивающей станции (НПС) № 1 Унеча) через НПС № 5 Андреаполь с морским терминалом Усть-Луга. Реализация строительства началась в июне 2009 г., ввод в эксплуатацию предполагается в 2012 г. Строительство БТС-2 с экономической точки зрения спорное [20]. С политической точки зрения БТС-2 является одним из важнейших проектов реализации современной энергетической политики России. Его основное преимущество заключается в том, что увеличится степень независимости России от транзитных государств и других посредников.

Одновременно со строительством БТС-2 началось строительство **нефтяного терминала в многофункциональном порту Усть-Луга** [4]. Сам порт в целом можно считать новым «окном в Европу», так как он должен принимать или отправлять почти все виды грузов.

Важным российским проектом, посвященным транспорту нефти из Западной Сибири, является Мурманский нефтепровод с запланированной проектной мощностью до 80 млн тонн нефти в год [19]. В связи с отрицательным отношением Правительства РФ к появлению трубопроводов, которые не находятся под его контролем, проект до сих пор не был осуществлен. Компания Транснефть предложила альтернативный проект **нефтепровода Харьяга—Индига** мощностью 50 млн тонн нефти в год, но он в настоящее время также заморожен. С географической точки зрения самым выгодным потребителем нефти, поступающей в Мурманск, можно назвать США, но этот маршрут для России резко ограничен, так как НПЗ в США не приспособлены для переработки тяжелой российской нефти.

Хотя Россия делает ставку на экспорт нефти северным путем через Балтийское море, южному направлению через Черное море тоже уделяется внимание. Важнейший российский черноморский торговый порт — Новороссийск — являлся со времен СССР до 2004 г. крупнейшим нефтяным портом страны. Ежегодно здесь

транспортируется до 50 млн тонн нефти, в основном из прикаспийских стран и стран Средней Азии. Другим нефтяным портом в этом регионе является Туапсе, который используется в качестве запасного.

**Транс-Балканский нефтепровод**, соединяющий Бургас и Александруполис — два порта в Черном и Эгейском морях в обход обоих перегруженных проливов. Началом проекта можно считать 2007 г., когда был создан ООО «Трубопроводный консорциум Бургас Александруполис» при участии Роснефти, Транснефти и Газпром нефти. В том же году в Афинах было подписано межправительственное соглашение России, Болгарии и Греции о строительстве нефтепровода [18]. Парламенты России и Греции это соглашение ратифицировали, но позиция Болгарии неоднозначна [3].

С экономической точки зрения проект Транс-Балканского нефтепровода для транспорта российской нефти проблематичен, так как значительно растет стоимость транспортировки в связи с двумя перевалками. Более выгодным он может быть для казахстанской нефти, транспортируемой в Новороссийск нефтепроводом Каспийского трубопроводного консорциума (КТК). Вероятность осуществления проекта в ближайшее время крайне низка в связи с позицией Болгарии. Вероятность строительства снижает существование проекта-конкурента в виде **нефтепровода Самсун—Джейхан**, проложенного по территории Турции. В этом проекте российские компании уже не участвуют, хотя его возможная реализация в перспективе тоже может увеличить возможности российского экспорта.

**Прикаспийский газопровод** является один из ключевых проектов, которые должны России обеспечить доступ к запасам природного газа на территории бывших республик СССР Туркменистана и Казахстана. Его проектная пропускная способность должна составить 40 млрд м<sup>3</sup> в год — 10 млрд м<sup>3</sup> из Казахстана и 30 млрд м<sup>3</sup> из Туркменистана. Газопровод длиной 1200 км должен соединиться с российской газопроводной системой [13]. Значение этого газопровода прежде всего политическое.

Большую конкуренцию действующим уже в настоящее время газопроводам создал газопровод в направлении Китая. Его значение заключается в том, что она сможет экономически и политически более точно позиционировать среднеазиатский регион по отношению к России. Первый шаг для строительства газопровода был сделан 20 декабря 2007 г., когда было заключено межправительственное трехстороннее соглашение между Россией, Казахстаном и Туркменистаном о сотрудничестве при строительстве газопровода. В сентябре 2008 г. конкретные компании (ОАО «Газпром», НК «АО КазМунайГаз» и ГК «ТуркменГаз») подписали соглашение об основных принципах строительства и было одобрено базовое задание технических характеристик сооружения.

Аналогичным проектом к Прикаспийскому газопроводу в области транспортировки нефти является проект **расширения мощностей Каспийского Трубопроводного Консорциума (КТК)**. В настоящее время работает только одна очередь нефтепровода, соединявшего казахстанское месторождение Тенгиз с портом Новороссийск. Пропускная способность системы составляет около 30 млн тонн нефти в год, но она первоначально задумывалась с пропускной способностью до 67 млн тонн. В связи с тем что добыча на месторождении Тенгиз постоянно растет (в на-

стоящее время уже начинает превышать пропускную способность КТК), необходимо искать новые транзитные коридоры [14].

Современные направления экспорта энергоресурсов в России направлены не только на запад в Европу, но и на восток. Хотя объемы этих поставок пока на порядок меньше, предполагается, что в будущем будут заметно увеличиваться. Все это связано с разработкой месторождений в новых нефтяных и газовых регионах в Восточной Сибири и на Сахалине.

Крупнейшим российским проектом по транспорту нефти в восточном направлении является **Нефтепроводная система Восточная Сибирь — Тихий океан**. Идея открыть это направление существовала уже в СССР с 1970 г., но осуществляться начала только на основе распоряжения Правительства Российской Федерации № 1737-р от 31.12.2004. В связи с огромным масштабом работ сооружение нефтепроводной системы производится поэтапно [10].

С экономической точки зрения проект строительства ВСТО спорен, так как правление Федеральной службы по тарифам определило сетевой тариф за транспортировку одной тонны нефти по системе в размере 1598 руб.

По подсчетам компании «Транснефть», которая является оператором ВТСО, себестоимость транспорта одной тонны нефти составляет 130 долл. США (около 3900 руб.) [9]. Очевидно, что главным мотивом строительства ВТСО были не экономические, а политические, которые полностью соответствуют идеям диверсификации направлений экспорта российских энергоресурсов. Заметим, что основными партнерами в этом регионе являются Китай и Япония, одни из крупнейших потребителей всех видов энергоресурсов.

С точки зрения экспорта весьма интересными являются проекты по освоению шельфа острова Сахалин. В настоящее время были реализованы два нефтегазовых проекта (Сахалин 1 и Сахалин 2) [25].

Нефть и природный газ не являются единственными энергетическими товарами для российского экспорта. Среди рассматриваемых возможностей имеют свое место и более высокотехнологичные отрасли российской экономики, в частности ядерная энергетика. Речь идет не только о поставках ядерного топлива или о его переработке, но и о строительстве совершенно новых АЭС в других странах. В настоящее время атомная энергетика практически во всем мире возрождается, в связи с чем растут и экспортные возможности российской атомной промышленности. Не менее перспективной является продажа уже выработанной на АЭС электроэнергии в регионах, где географические условия не позволяют использовать другие источники энергии. Одним из таких проектов можно считать и проект **Балтийской АЭС**, которая в настоящее время строится в Неманском районе Калининградской области. Строительство АЭС общей мощностью 2300 МВт задумывалась для полного энергетического обеспечения Калининградской области, а также для экспорта электроэнергии в соседние страны, в частности в Литву и Польшу [17].

Эти проекты и результаты их реализации показывают, как отличается диверсификация с точки зрения России и диверсификация с точки зрения ЕС. Россия ведет себя как любой субъект, заинтересованный в продаже своего товара. Зависимость только от одного рынка потенциально опасна, так как единственный покупатель теоретически может найти и других продавцов. Позиция ЕС анало-



гична, так как слишком большая зависимость от одного продавца тоже вредна, так как монополист может диктовать свою цену, которая не всегда выгодна покупателю. В энергетике все осложняет тот факт, что без энергоресурсов любое современное государство не может существовать.

### ЛИТЕРАТУРА

- [1] Балтийская трубопроводная система (БТС) // 47 Новостей из Ленинградской области. URL: <http://www.47news.ru/2006/04/07/21985>
- [2] Балтийская трубопроводная система 2 // Транснефть — проекты, 08.01.2011. URL: <http://www.transneft.ru/projects/project/?zpID=8115>
- [3] Болгария отказывается от проекта строительства нефтепровода Бургас—Александруполис // Радио Эхо Москвы. URL: <http://echo.msk.ru/news/686888-echo.html>
- [4] Большой порт Санкт-Петербург. Официальный сайт — Статистика. URL: [http://www.pasp.ru/gruzooborot\\_za\\_poslednie\\_tri\\_goda](http://www.pasp.ru/gruzooborot_za_poslednie_tri_goda)
- [5] Второе открытие «Голубого потока» // Новая Политика — интернет-журнал. URL: <http://www.novopol.ru/vtoroe-otkryitie-golubogo-potoka--text4185.html>
- [6] Газопровод Голубой Поток. Справка // РиаНовости. URL: <http://www.rian.ru/conomy/20090130/160571213.html>
- [7] Лукашенко назвал «самый дурацкий проект России» // Lenta.ru. URL: <http://lenta.ru/news/2007/01/14/project/>
- [8] Министерство промышленности и торговли ЧР. URL: <http://www.mpo.cz/dokument58003.html>
- [9] Нефтепроводная система Восточная Сибирь — Дальний Восток // Транснефть — официальный сайт. URL: <http://www.transneft.ru/projects/project/?zpID=4248>
- [10] Окно на Восток // Ведомости. URL: <http://www.vedomosti.ru/newspaper/article.shtml?2009/12/29/222419>
- [11] Официальный сайт RWE Transgas. URL: <http://www.rwe.com/web/cms/en/257318/rwe/press-news/archive/special-nabucco/nabucco-gas-pipeline-project>
- [12] Польша строит СПГ-терминал в Свиноуйсьце // Вокруг газа (электронный журнал). URL: <http://www.trubagaz.ru/issue-of-the-day/polsha-stroit-spg-terminal-v-svinoujstse>
- [13] Прикаспийский газопровод // Газпром — официальный сайт, 10.11.2011. URL: <http://gazprom.ru/production/projects/pipelines/pg>
- [14] Принято окончательное решение об инвестировании по Проекту расширения // Caspian Pipeline Consorciium. URL: <http://www.cpc.ru/portal/alias!press/lang!ru/tabID!3706/DesktopDefault.aspx>
- [15] Сайт компании Транспетрол. URL: <http://www.transpetrol.sk/index.php?mact=News,cntnt01,print,0&cntnt01articleid=27&cntnt01showtemplate=false&cntnt01returnid=90>
- [16] «Северный поток» (Nord Stream) // Газпром (официальный сайт). URL: <http://www.gazprom.ru/production/projects/pipelines/nord-stream>
- [17] Сергей Кириенко заглянул в котлован Балтийской АЭС // Комсомольская Правда, Калининград. URL: <http://kaliningrad.kp.ru/daily/24542/720950>
- [18] Соглашение между Правительством Российской Федерации, Правительством Республики Болгарии и Правительством Греческой Республики о сотрудничестве при сооружении и эксплуатации нефтепровода Бургас—Александруполис. — Афины, 2007.
- [19] Транспортировка нефти. URL: <http://is.park.ru/doc.jsp?urn=8374813>
- [20] Труба раздора // РБК daily, 03.09.2007. URL: <http://www.rbcdaily.ru/2007/09/03/tek/290529>
- [21] Штокмановский проект // Газпром — официальный сайт. URL: <http://www.gazprom.ru/production/projects/deposits/shp>
- [22] Энергетическая безопасность Европы мешает геополитическим интересам США. URL: <http://rus.ruvr.ru/2011/01/17/40012636.html>

- [23] BP Statistical Review of World Energy 2010.
- [24] Brusel finančně podpoří stavbu LNG terminálu v Polsku // *Moje energie*. URL: <http://www.mojeenergie.cz/cz/2434.brusel-financne-podpori-stavbu-terminalu-na-lng-v-polsku>
- [25] Exxon Neftegaz — официальный сайт компании. URL: [http://www.sakhalin1.com/Sakhalin/Russia-Russian/Upstream/about\\_phases.aspx](http://www.sakhalin1.com/Sakhalin/Russia-Russian/Upstream/about_phases.aspx)
- [26] Nałęcz: Rozumiem, że Kaczyński myślał o wojnie z Rosją i Niemcami // *TVN24*, 24.10.2010. URL: <http://www.tvn24.pl/12690,1679248,0,1,nalecz-rozumiem--ze-kaczynski-myslal-o-wojnie-z-rosja-i-niemcami,wiadomosc.html>
- [27] Plynovod Nabucco zajistí svobodu. Říká Topolánek. URL: [http://ekonomika.idnes.cz/plynovod-nabucco-zajisti-svobodu-rika-topolank-fbc-/eko\\_euro.aspx?c=A090128\\_111039\\_eko\\_euro\\_fih](http://ekonomika.idnes.cz/plynovod-nabucco-zajisti-svobodu-rika-topolank-fbc-/eko_euro.aspx?c=A090128_111039_eko_euro_fih)
- [28] URL: <http://todayzaman.com/news-213461-memorandum-of-understanding-signed-for-itgi-pipeline.html>
- [29] URL: [http://www.infrasite.net/news/news\\_article.php?ID\\_nieuwsberichten=7257&language=en](http://www.infrasite.net/news/news_article.php?ID_nieuwsberichten=7257&language=en)
- [30] URL: [http://www.lenta.ru/news/2005/09/16/baltia/\\_Printed.htm](http://www.lenta.ru/news/2005/09/16/baltia/_Printed.htm)
- [31] URL: <http://www.mero.cz/provoz/ropovod-ikl/>
- [32] URL: [http://www.ng.ru/economics/2008-06-06/5\\_pribalty.html](http://www.ng.ru/economics/2008-06-06/5_pribalty.html)
- [33] URL: [http://www.trans-adriatic-pipeline.com/tap-project/concept-2\\_.html](http://www.trans-adriatic-pipeline.com/tap-project/concept-2_.html)
- [34] URL: <http://www.turkishweekly.net/news/101609/itgi-pipeline-to-boost-turkey-39-s-energy-transit-capacity.html>

## **THE POLITICS OF ENSURING OF ENERGY SECURITY OF RUSSIA AND THE EU COUNTRIES: DIVERSIFICATION OF TRANSPORT CORRIDORS**

**M.G. Anokhin**

The Department of Comparative Politics  
Peoples Friendship University of Russia  
*Mikluho-Maklaya str., 10a, Moscow, Russia, 117198*

**T. Malek**

The Department of Political Science  
People's Friendship University of Russia  
*Mikluho-Maklaya str., 10a, Moscow, Russia, 117198*

The article is dedicated to the study of particular infrastructure projects, assigned to provide transport diversification of export and imports directions of energy resources from Russia to the European Union. The article is divided into two parts: the first part includes descriptions and characteristics of projects, which are politically supported by the European Union. The second part analogically comprises projects, patronised by the Russian Federation. All introduced projects are closely described and characterised through their role in the diversification of the import and export directions and in relationship between the Russian Federation and the European Union.

**Key words:** energy security, export/import of oil and gas, diversification of energy resources, the EU.