

Министерство образования Республики Беларусь  
Белорусский государственный университет  
Географический факультет

# **Демографические риски XXI века** **(к Международному дню народонаселения)**

Материалы  
III Межвузовской студенческой конференции  
с международным участием  
13 мая 2016 г., Минск, Беларусь

Минск



БЕЛСЭНС

2016

УДК 314+33:911.3+338.48(063)  
ББК 60.7+65.04+65.433я431  
ДЗ1

Рекомендовано Советом географического факультета  
28 апреля 2016 г., протокол № 9

Редакционная коллегия:  
зав. кафедрой экономической географии зарубежных стран,  
д-р геогр. наук, проф. *Е.А. Антипова*  
(главный редактор);  
доц. кафедры экономической географии зарубежных стран,  
канд. геогр. наук *Л.В. Фокеева*  
(зам. главного редактора).

Рецензенты:  
канд. экон. наук *С.В. Ионцева* (Россия, МГУ им. М.В. Ломоносова)  
канд. геогр. наук, доц. *В.М. Зайцев* (Беларусь, БГУ).

ДЗ1 **Демографические риски XXI века:** (к Международному дню народонаселения): материалы III Межвузовской студенческой конференции с международным участием, 13 мая 2016 г., Минск, Беларусь / БГУ, геогр. фак. ; редкол.: Е.А. Антипова (гл. ред.). – Минск : Белсэнс, 2016. – 219 с. : ил. – Библиогр. в конце ст.

ISBN 978-985-6946-64-9

В издании отражены научно-методические и практические результаты научных исследований в области современных проблем географической науки, демографических рисков и социально-экономического развития стран и регионов мира, современных проблем развития туризма и геоэкологии, картографического обеспечения демографических и социально-экономических процессов.

Адресуется преподавателям, научным работникам, студентам и аспирантам вузов.

УДК 314+33:911.3+338.48(063)  
ББК 60.7+65.04+65.433я431

Подготовлено в рамках проекта «Поддержка реализации национальной программы демографической безопасности Республики Беларусь», финансируемого Правительством Российской Федерации, Фондом ООН в области народонаселения (ЮНФПА) и Детским Фондом ООН (ЮНИСЕФ).  
Национальное исполнительное агентство –  
Министерство труда и социальной защиты Республики Беларусь.

ISBN 978-985-6946-64-9

© Оформление. ООО «Белсэнс», 2016

*М.А. Басюль*

Смоленский государственный университет, Россия

E-mail: basyl.m@yandex.ru

## **Тенденции формирования территориальной организации нефтепроводного транспорта России в постсоветский период**

Большую роль в размещении производства, географическом разделении труда и, как следствие, развитии экономики любого государства играет транспортная система. Поэтому отечественная экономико-географическая школа всегда рассматривала территориальную организацию транспорта в качестве одного из основных предметов исследования [1, 2, 4 и др.].

При этом для нефтедобывающих стран с большой площадью особую значимость имеет нефтепроводный транспорт, так как он обладает рядом преимуществ. Среди них: низкая себестоимость строительства нефтепроводов; низкая себестоимость транспортировки; малый расход топлива при транспортировке нефти и ее продуктов по трубам; возможность увеличения объема перевозимого груза за счет изменения давления; независимость функционирования от времени года; независимость функционирования от орографических особенностей местности, что позволяет прокладывать нефтепроводы наиболее коротким путем и др. Для России с ее традиционно лидерскими позициями в мировой добыче и экспорте нефти, а также значительными территориальными разрывами между местами добычи и местами потребления нефти важность нефтепроводного транспорта очевидна. Основным элементом нефтепроводного транспорта – это различные виды нефтепроводов (промысловые, технологические, магистральные) [5]. Однако для формирования территориальной организации данного транспорта наиболее важными являются магистральные нефтепроводы, которые предназначены для перемещения нефти и нефтепродуктов из районов производства, добычи или хранения до конечного места потребления. Отличительной особенностью подобного нефтепровода является высочайшая пропускная способность, связанная с большим диаметром труб и высоким давлением.

Проведенное исследование показало, что формирование территориальной организации нефтепроводной системы в России проходило под влиянием разных факторов. Исходя из них, можно выделить следующие этапы: I этап (30-е – 70-е гг. XX в.), II этап (70-е – 90-е гг. XX в.), III этап (90-е гг. XX в. – XXI в.).

*I этап (30-е – 70-е гг. XX в.)* – формирование нефтепроводной системы под влиянием внутренних потребностей государства и стран социалистического сотрудничества. Заключается в приоритете транспортировки нефти от мест добычи до потребителя в рамках государства. Нефтепроводы строились первоначально от месторождений Каспийского моря, а затем Волго-Уральского и Западно-Сибирского экономических районов до основных мест потребления в Европейской части СССР. В этот период было построено более 20 магистральных нефтепроводов. Наиболее протяженный из них – нефтепровод «Дружба» (1964 г.). Его строительство имело под собой важную геополитическую задачу – продемонстрировать позиции СССР к открытости и интеграции со странами социалистического сообщества. Такими странами стали: ГДР (комплектующие для насосных станций), Венгрия (автоматическое оборудование), Польша и Чехословакия (трубы и арматура соответственно).

*II этап (70-е – 90-е гг. XX в.)* – формирование территориальной организации нефтепроводной системы России под влиянием конъюнктуры мирового нефтяного рынка. Мировой энерго-сырьевой кризис 1973 г., возникнув как результат согласованного действия стран Организации арабских стран – экспортеров нефти по повышению цен на нефть, привел к появлению на мировом рынке новых нефтедобывающих стран, в том числе и СССР. Это стимулировало строительство в стране нефтепроводов экспортной направленности. В результате было построено около шести нефтепроводов. Самый известный из них – «Сургут – Полоцк», расширивший ресурсную базу уже существовавшего нефтепровода «Дружба» [7].

Выделение *III этапа (90-е гг. XX в. – XXI в.)* связано с распадом СССР и, как следствие, возникновением транспортных разрывов в ранее единой транспортной системе страны. Это привело к тому, что нефть из России к своим основным внешнеэкономическим партнерам – странам ЕС стало возможно транспортировать только через территорию стран-транзитеров (Беларусь, Украина, Латвия), что требовало наличия согласованной внешней политики. Другими словами, геополитический фактор стал определяющим при проектировании всей нефтяной системы современной России. В этот период были построены такие нефтепроводы, как «Балтийская трубопроводная система – 1», «Балтийская трубопроводная система – 2», «Суходольная – Родионовская», «Тенгиз (Казахстан) – Новороссийск (Россия)», «Восточная Сибирь – Тихий океан» [3]. Часть из них была создана как попытка обойти страны-транзитеры при осуществлении экспортных операций («Балтийская трубопроводная система – 1», «Балтийская

трубопроводная система – 2», «Суходольная – Родионовская»). Вместе с тем, Россия после распада СССР сама стала транзитной страной для других стран постсоветского пространства, добывающих нефть, – Казахстан, Азербайджан. Они стали создавать альтернативные России нефтепроводы, идущие через территории других государств в обход России к основным потребителям. Борьба за этот транзит стимулировала появление таких новых нефтепроводов, как «Тенгиз (Казахстан) – Новороссийск (Россия)», «Восточная Сибирь – Тихий океан».

Таким образом, формирование территориальной организации нефтепроводного транспорта в России происходило под влиянием не только значительных запасов и добычи нефти, но и под влиянием постоянно увеличивающегося внутреннего спроса на нефть, благоприятной конъюнктуры мирового нефтяного рынка и характера взаимоотношений России с соседними странами.

#### **Список литературы**

1. Бугроменко, В.Н. Современная география транспорта и транспортная доступность // Известия Российской академии наук. Серия географическая. – 2010. – № 4. – С. 7–16.
2. Никольский, И.В. География транспорта СССР. – М. : МГУ. – 1978. – 284 с.
3. Потоцкая, Т.И. Геополитика. – Смоленск : СмолГУ. – 2014. – 380 с.
4. Тархов, С.А. География транспортных систем. Курс лекций / С.А. Тархов, С.Б. Шлихтер. – М. : РОУ, ИГ РАН. – 1995. – 148 с.
5. Транснефть. – URL: <http://www.transneft.ru/>.