

Черноморская Стратегия Евросоюза: некоторые основные положения

А.В. Вотинов (Туапсе, Россия)

к.т.н.

Продолжение авторского анализа политики ЕС в Черноморском регионе с позиций вызовов и угроз для стратегий расширения российского присутствия на региональном рынке нефтепродуктов

Ключевые слова

ЕС, Черноморская стратегия, транспортные проекты ЕС, транспортно-энергетические проблемы

European Union Black Sea Strategy: some basic provisions

Authors

A.V. Votinov (Tuapse, Russia)

PhD

Abstract

Continuation of the author's analysis of EU policy in the Black Sea region from the position of calls and threats for expansion strategy of Russian presence in the regional market of oil products

Keywords

EU, Black Sea strategy, EU transport projects, transport and power problems

В январе 2011 г. Европейский парламент утвердил резолюцию по Черноморской стратегии (EU Strategy for the Black Sea (2010/2087(INI))¹.

Указанная Стратегия была принята с учетом ряда документов, в частности: Черноморская Синергия (COM(2007)0160), Резолюция от 17 января 2008 г. о подходах к Инициативе по Черноморской синергии, Совместное Заявление министров иностранных дел стран ЕС и черноморского региона (Киев, 14 февраля 2008 г.) и ряда других.

Текст Черноморской стратегии ЕС (далее — Стратегия) состоит из трех разделов: «Безопасность и успешное управление», «Энергетика, транспорт и окружающая среда», «Экономическое, социальное и человеческое развитие».

Анализ содержания документа убедительно доказывает превалирование в нём положений, носящих политический характер, над экономической и социально-экономической проблематикой. Это со всей очевидностью проявляется уже в наличии в нём обширного перечня угроз, с которыми столкнется Европа в XXI веке, и характер этих угроз. Отмечается, что в черноморском регионе наиболее явно просматриваются пять угроз, — возможное распространение оружия массового уничтожения, терроризм, региональные конфликты, распад государств, организованная преступность. Большое внимание уделяется политическим аспектам, в частности, консолидации демократических правительств, развитию рыночных подходов к решению энергетических проблем, международной безопасности, недопущению международных конфликтов. Кроме этого, на высоком теоретическом уровне отслеживаются и подвергаются проработке и осмыслению проблемы энергетической безопасности, создания энерго-транспортных коридоров в черноморском регионе.

В п.25 документа выражается особая озабоченность относительно условий, которые предоставлены в Крыму Черноморскому флоту России, и отмечается, что данное обстоятельство представляет собой возможные осложнения для стабильности в этом регионе. Таким образом, ЕС практически напрямую заявляет, что российский флот является причиной возможной нестабильности на Черном море. При этом в тексте нет упоминания об американском флоте, который заходит в Черное море, являясь, в свою очередь, причиной явной и очевидной дестабилизации ситуации в регионе. Представляется, что это следствие обычной политики двойных стандартов, принятой на Западе.

В п.32 отмечается озабоченность ЕС тем, что в оккупированных Южной Осетии и Абхазии ежедневно имеют место грубые нарушения прав человека. Как следствие, сделан вывод о том, что ЕС и Европейская

служба внешних действий (EEAS) должны активно действовать с целью предотвращения нарушения прав человека в черноморском регионе.

Примечательно, что практически в начале текста Стратегии, в п.10 подчеркивается необходимость привлекать к реализации проектов в регионах, которые находятся в рамках действия Черноморской стратегии, не только местные правительства, бизнес-сообщества, но и неправительственные организации и другие организации гражданского общества. Учитывая накопленный за десятилетия опыт участия подобных сил в процессах т.н. «цветных революций» на территории постсоветского пространства, подобные призывы так же выглядят настораживающе и способны вызвать закономерные вопросы.

В тексте отмечается, что черноморский регион является стратегическим мостом, соединяющим Европу с Каспийским морем, Центральной Азией, Ближним Востоком (п.А. Стратегии). Указывается, что ЕС будет связан через Черное море со странами Юго-Восточной Азии, КНР, в процесс будут вовлечены партнеры ЕС — Армения, Азербайджан, Грузия, Молдавия, Украина. Показательно, что Россия определяется как «стратегический партнер».

В Стратегии отмечается, что принятая ранее Черноморская синергия впервые определила Черное море как зону стратегических интересов ЕС (п.Д). Поскольку черноморский регион определен в качестве стратегического региона для ЕС, т.к. несколько стран территориально входят в ЕС, создатели документа определяют в качестве одной из целей проведение политики демократизации, безопасности, стабильности, регионального сотрудничества и устойчивого развития на Черном море (п.В).

Начиная с 2008 г., времени известных событий в Южной Осетии и Абхазии, в черноморском регионе региональное сотрудничество развивалось преимущественно в экономической и социально-экономической сферах — техническое сотрудничество, совместные работы в области экологии, образования. Однако, по мнению ЕС, сотрудничество не развивалось из-за конфликтов на Кавказе, и в Приднестровье. Особенно это касается таких сфер, как безопасность судоходства, спасательные операции, миграция населения, нарушение демократических свобод. В документе отмечается, что по отдельным сегментам ситуация даже ухудшалась (п.І).

Анализ документа даёт веские основания утверждать, что он, как и целый ряд других документов по вопросам и проблемам безопасности в Черноморском регионе, носит отнюдь не пророссийский, а достаточно выраженный антироссийский характер. Объявляя конфликты в Абхазии, Южной Осетии и Приднестровье главными

вызовами безопасности для всех стран черноморского побережья, авторы резолюции призывают руководство ЕС взять на себя ведущую роль в переговорах и миротворческих процессах, направленных на урегулирование этих конфликтов. При этом Абхазия и Южная Осетия впервые в официальном документе ЕС обозначаются как «оккупированные территории». В Стратегии также подчеркивается обеспокоенность Европарламента продлением пребывания российского флота в Крыму (п.25). Можно предположить, что для Евросоюза более предпочтительным вариантом является присутствие на черноморском побережье военно-морских баз США².

Черное море, отмечается в документе (п.К), представляет собой геостратегический для ЕС регион, особенно, в части касающейся энергетической безопасности ЕС. Черное море представляет собой регион для решения проблем диверсификации поставок энергосырья в страны ЕС.

В п.М. Стратегии указывается, что при рассмотрении проблем Черного моря необходима увязка с Дунайским регионом.

Далее в Черноморской Стратегии говорится о том, что она (Стратегия) должна стать составной частью политики ЕС в области безопасности. Это весьма важное обстоятельство, т.к. не все документы подобного характера получают в ЕС статус «составной части политики ЕС». В Стратегии говорится о том, что требуется создание особой строки в бюджете ЕС для целевого финансирования наиболее приоритетных региональных программ. В принятой резолюции говорится о намерении наладить плотный мониторинг ситуации в Причерноморье и создать для этого соответствующую правовую базу, определить размер финансирования механизмов воздействия на страны региона (п.9).

В раздел «Энергетика, транспорт и окружающая среда» включено 17 статей. Коротко представим и проанализируем их содержание.

В ст.34 говорится, что с одной стороны, черноморский регион является стратегическим для обеспечения энергетической

безопасности ЕС. С другой стороны указывается, что сотрудничество в области энергетики, транспорта и окружающей среды является ключевым для гармоничного и устойчивого развития региона.

В ст.35 подчеркивается необходимость укрепления многостороннего сотрудничества в области энергетики в контексте положений ВТО и Энергетической Хартии. Отдельно отмечается поддержка рыночных и регулятивных мер по интеграции на основе законодательства ЕС по энергетике и охране окружающей среды, участия стран «широкого Причерноморья», в процессах модернизации энергетической инфраструктуры в черноморском регионе в контексте Договора о европейском энергетическом сообществе. Подчеркивается важность достижения странами ЕС подходов к проблемам Черного моря на общей платформе с целью обеспечения безопасности при поставках энергосырья и стабильности добрососедских настроений (п.36).

В документе содержится призыв к принятию мер со стороны ЕС по диверсификации поставок газа и по созданию общей нормативной рамочной базы для продвижения прозрачных, конкурентных и основанных на правилах отношений на рынке газа; призыв к ЕС активно развивать сотрудничество с черноморскими странами и предложить им большие возможности по поддержке энергетических проектов ЕС; приветствовать допуск Республики Молдова и Украины к Энергетическому Сообществу (п.37).

ЕС призывается диверсифицировать маршруты и источники поставок энергоресурсов, настойчиво повторяется необходимость активизировать разработку проектов по созданию южных коридоров поставок энергии, особенно, по продвижению проекта «Набукко», отмечается развитие проекта «Южный поток». В документе указывается на необходимость развития транспортировки сжиженного природного газа в контексте выполнения проекта AGRI («Азербайджан-Грузия-Румыния Соединение») и строительство СПГ-терминалов в черноморских портах, а также европейского нефтепровода Констанца–Триест (п.39).

В документе указывается на необходимость разработки Пакета мер по созданию энергетической инфраструктуры в регионе Черного моря. Содержится утверждение, что создание транзитных маршрутов на территории черноморских стран ЕС позволит значительно улучшить безопасность поставок газа в страны Евросоюза (п.41).

Далее отмечается необходимость активизации работ по использованию возобновляемых источников энергии и проведения научных исследований и т.д.

В п.43 ставится задача включить страны-члены ЕС в регион партнерства по передаче технологий и знаний по таким направлениям, как возобновляемая энергия, энергосбережение, создание сети по распределению энергии (нефть, газ, электроэнергия), разработка научно-обоснованных мер по вопросам изменения климата, снижения выбросов вредных газов в атмосферу.

Интерес представляет п.44., в котором отмечается необходимость продолжить поддержку инициативных проектов 1995 г. TRACECA и INOGATE. Далее, в следующем п.45., указывается, что проекты TRACECA и INOGATE следует увязывать с планируемой разработкой планов по развитию портов ЕС на Черном море и на Дунае. Имеется в виду подключение их к трансевропейским транспортным проектам вдоль осей 7,18,21, 22 согласно принятым ранее документам.

Интерес представляет п.46., в котором говорится о следующем. После начала реализации одного из весьма интересных транспортных проектов ЕС — «Motorways on the Sea» — перевод части автомобильных перевозок с автомобильных трасс на морские. В этом случае автопоезда или их части, например, прицепы и полуприцепы, перевозятся на паромках. Например, в рамках проекта предполагается перевозка транспорта паромками по маршруту Барселона — Рим. ЕС считает необходимым инвестировать значительные средства в реализацию проекта «Motorways on the Sea» на Черном море. Таким образом, ЕС планирует создать огромную дугу, соединив Балтийское, Северное, Средиземное и Черное моря в единое целое.

¹ В апреле 2010 г. Азербайджан, Грузия и Румыния подписали меморандум о взаимопонимании относительно реализации проекта по поставкам сжиженного природного газа из Азербайджана через Грузию и Румынию в Европу. Стоимость проекта по предварительным подсчетам составит от 2 до 4 млрд. евро.

предполагается строительство двух терминалов для СПГ с возможностью перевалки до 7 млрд. куб.м СПГ в год, в т.ч. 2 млрд. куб.м будет поставляться в Румынию, а остальные объемы пойдут на Европу. На первом этапе планируется построить газопровод из Азербайджана через Кавказ на грузинский порт Кулеви. В порту газ будет сжижаться и затем перевозиться по морю в Констанцу (Румыния), где будет построена установка по регазификации.

После этого газ через газораспределительную систему Румынии будет поставляться в страны ЕС. Некоторые специалисты считают, что этот проект может быть реализован достаточно быстро, и он не конкурирует с «Набукко». Румыния входит и в состав стран-участниц проекта «Набукко», вместе с Австрией, Венгрией, Турцией, Болгарией и Германией. Однако реализация проекта имеет некоторые сложности: Турция и Азербайджан пока не могут договориться по ценам на газ и транзитным тарифам. Это означает, что проект AGRI может быть реализован быстрее.

² Речь идет об осях по проекту Motorways on the Sea. См. Annex II to Decision No 884/2004/EC of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 amending Decision No 1692/96/EC on Community guidelines for the development of the trans-European transport network and their progressive assimilation with the TRACECA corridor, the central axis. См. также, Commission to the Council and the European Parliament on 'Extension of the major trans-European transport axes to the neighbouring countries – Guidelines for transport in Europe and the neighbouring regions' (COM(2007)0032) and of Pan-European Transport Corridors 8 and 9.

Естественно, в основном для своих транспортных операторов.

Кроме того, в п.47. речь идет о развитии авиасообщений в регионе Черного моря. В частности, отмечается, что Еврокомиссия должна установить диалог с Республикой Молдова относительно либерализации ее воздушного транспорта и скорейшего открытия переговоров с допуском воздушного флота Республики Молдова в «Общую авиационную зону ЕС».

Рассматриваемый документ содержит немало иных принципиальных положений, достойных самостоятельного вдумчивого анализа, однако нам хотелось бы в заключении обратить внимание на следующие моменты.

Сам факт существования и характер положений этого и целого ряда иных документов, принятых в рамках ЕС последние годы, даёт все основания утверждать, что ЕС начинает уделять повышенное внимание транспортной проблематике в черноморском регионе. Об этом свидетельствуют не только положения Стратегии, которые позволяют говорить о возобновлении внимания к запущенным ранее проектам, которые в силу ряда причин не получили развития. Речь идет, в частности, о проектах TRACECA и INOGATE. Эту посылку подтверждает, в частности, тот факт, что на Мировом транспортном форуме (г. Лейпциг, май 2012 г.) впервые был представлен достаточно объемный стенд о проекте TRACECA, продемонстрированы усилия ЕС и дальнейшие планы по его реализации.

В Стратегии значительное внимание уделяется транспортно-энергетическим проблемам. ЕС настойчиво ищет пути развития альтернативных поставок энергоносителей, стремится поставить преграды «монополю России». Безусловно, к этому следует относиться спокойно, поскольку имеющая место в транспортном сообществе России идея о создании альтернативных путей в обход России исключительно с целью «навредить» нашей стране, относится, явно к разряду «теорий заговора» и не вполне верна. Надо понимать логику стран ЕС, которые, как это и принято в рыночной среде, всегда ищут возможности для создания пространства конкуренции, приводящей к желаемым экономическим результатам. Мы согласны с правильностью этой логики. История ЕС не раз демонстрировала ситуации, когда доминирование политических резонансов, политической силы над целями и логикой экономической интеграции, приводило к неожиданным и плачевным результатам.

Полагаем, что уже в ближайшее время следует ожидать более конкретных шагов со стороны ЕС на Черном море и в первую очередь в транспортно-энергетическом сегменте.



п.А — ЕС будет связан через Черное море со странами Юго-Восточной Азии, КНР

п.Д — Черное море зона стратегических интересов ЕС

п.В — Проведение политики демократизации и устойчивого развития на Черном море

п.І — Сотрудничество не развивалось из-за конфликтов на Кавказе и в Приднестровье

п.К — Черное море геостратегический для ЕС регион в части энергетической безопасности

п.М — Указывается необходимость увязки Черного моря с Дунайским регионом

п.9 — Намерение наладить плотный мониторинг ситуации в Причерноморье

п.10 — Подчеркивается необходимость привлекать к реализации проектов неправительственные организации

п.25 — Особая озабоченность условиями предоставленными Черноморскому флоту России

п.25 — Так же подчеркивается обеспокоенность пребывания российского флота в Крыму

п.32 — Отмечаются грубые нарушения прав человека в Южной Осетии и Абхазии

п.36 — Подчеркивается важность достижения странами ЕС подходов к проблемам Черного моря

п.37 — Приветствуется допуск Республики Молдова и Украины к Энергетическому Сообществу

п.39 — Необходимость развития транспортировки сжиженного природного газа

п.41 — Создание транзитных маршрутов значительно улучшит поставки газа в страны Евросоюза

п.43 — Ставится задача включить страны-члены ЕС в регион партнерства по передаче технологий и знаний

п.44 — Необходимость продолжить поддержку проектов 1991 г. TRACECA и INOGATE

п.45 — Проекты TRACECA и INOGATE следует увязывать с развитием портов ЕС на Черном Море и на Дунае

п.46 — Необходимо инвестировать в реализацию проекта «Motorways on the Sea» на Черном море

п.47 — Развитие авиасообщений в районе Черного моря

Список использованной литературы

1. EU Strategy for the Black Sea P7_TA(2011)0025 A7-0378/2010.
2. России необходимо разрабатывать стратегию на Черноморском направлении // <http://www.riss.ru/?newsId=483>