

## *Трансграничное сотрудничество Украины со странами ЕС как залог экономической и энергетической безопасности*

*Михайлюк Елена Леонидовна,  
доцент кафедры региональной экономики и экологии  
ОГЭУ, Одеса, Украина*

Одной из новых форм внешнеэкономической деятельности в условиях глобализации экономики является трансграничное сотрудничество.

Государственные границы влияют на развитие приграничных районов и страны в целом через свои основные свойства – барьерность и контактность. Обособляясь от внешнего мира посредством границ, государство защищает интересы национальных производителей и потребителей, и тем самым реализует свою протекционистскую политику.

Контактность выражается в использовании государственных границ для перемещения через них товаров, людей, финансов, информации.

Изменение соотношения между контактностью и барьерностью государственных границ происходит неравномерно у стран разного уровня социально-экономического развития с различной степенью их участия в международном разделении труда. Развитые страны стремятся устранить барьеры на пути движения капиталов, информации, услуг, и одновременно поставить мощный барьер на пути перемещения рабочей силы и товаров из развивающихся стран.

Трансграничное сотрудничество играет важную роль в европейской интеграции. Украина, занимая выгодное геополитическое положение в Европе, но далеко не в полной мере использует этот фактор в решении своих социально-экономических проблем. В частности, это касается и внешнеэкономических связей посредством формирования трансграничных объединений.

Экономическая безопасность Украины – это комплекс геополитических, правовых, экономических, экологических, этнических и других условий, которые обеспечивают предпосылки для ее развития.

Одним из условий экономической и политической безопасности страны есть энергетическая безопасность – то есть независимость от источников топлива и электроэнергии. В мировой практике считается, что если больше 30% поставок топлива зависит от одного поставщика, это может привести к экономическому или даже политическому диктату с его стороны. Сейчас 74% необходимой Украине нефти поступает из единственной страны – России. Поэтому диверсификация источников снабжения нефтью может служить фактором усиления энергетической безопасности.

Нефтепровод Одесса-Броды-Гданьск – один из вариантов решения проблемы. При этом отмечается мощное противодействие реализации проекта со стороны России, которая видит в нем конкурента на европейском рынке.

В ближайшие 5-10 лет мировой экономике предстоит пережить ряд новых крупных нефтяных кризисов, связанных с тем, что объем добычи на месторождениях, - от Северного моря и Аляски до Ливии и Саудовской Аравии достигнет предела и начнет снижаться. На многих крупных месторождениях максимальный объем добычи уже достигнут - например, в Северном море. При этом новых месторождений, эквивалентных североморским, которые могли бы их заменить, пока не открыто.

В будущем спрос на нефть в мире будет расти в среднем на 2% в год, тогда как объем добычи на существующих месторождениях будет, по естественным причинам, снижаться не меньше чем на 3% в год. Это значит, что до 2010 года понадобится дополнительно около 50 миллионов баррелей в день, что в шесть раз превышает объем нефтедобычи в Саудовской Аравии.

Борьба за контроль над Украиной напрямую связана с вопросом о функционировании нефтепровода Одесса-Броды-Гданьск. 75% нефти и 35% газа, импортируемого странами ЕС из России и Центральной Азии, проходит по территории Украины.

В ближайшем будущем, благодаря началу эксплуатации крупных нефтяных и газовых месторождений в Азербайджане, Казахстане, Туркменистане и Узбекистане, объем поставок энергоносителей в ЕС через Украину должен существенно увеличиться. Украина является одной из важнейших фигур на шахматной доске как США так и России, и функционирование нефтепровода в сторону Европы – это еще один шаг Украины навстречу ней.

Пока что страны каспийского региона не достаточно активно участвуют в переговорах относительно увеличения поставок нефти через Украину. Украина же рассматривает проект нефтепровода как один из главных инструментов внешней политики, нацеленной на евроинтеграцию, поэтому нефтепровод Одесса – Броды – Гданьск являются действенным механизмом его реализации.

Запасы нефти на шельфе Каспийского моря оцениваются в 27.5 млрд. тонн, в 2015 году экспорт нефти из региона может достичь 115-150 млн. тонн.

Страны каспийского региона заинтересованы в расширении сотрудничества с Украиной, что даст возможность заключить долгосрочные соглашения относительно поставки нефти.

Газовый кризис между Украиной и Россией еще раз показал остроту проблемы. После ценовой атаки на Украину, "Газпром" объявил о желании повысить среднюю европейскую цену на экспортируемый газ до 250 долларов за тысячу кубометров.

Некоторые европейские державы выразили недовольство высокими ценами на российский газ и серьезно задумались о вариантах альтернативных поставок. Так, Венгрия совместно с другими странами намерена закупать среднеазиатский газ через Турцию и Австрию. Кроме того, страна совместно с Хорватией, Словенией, Австрией и Словакией обсуждает проект

строительства трубопровода для поставок сжиженного газа с Ближнего Востока и из Северной Африки.

В этой связи можно вспомнить о проекте прокладки газопровода Иран-Армения, который может быть продолжен через Грузию до Украины и далее до стран Европейского Союза. Не исключается вариант прокладки маршрута трубопровода из Ирана через Армению и Грузию и дальше по дну Черного моря - до Украины. После реализации российского проекта "Голубой поток" строительство подобных морских газопроводов являются реальностью.

Поставки газа из Ирана на украинский и европейский рынки соответствуют курсу этих стран на доступ к альтернативным источникам приобретения природного газа.

Европа рассчитывает продлить к себе пересекающий Армению газопровод с иранским и туркменским газом. Технико-экономическое обоснование проекта газопровода по маршруту Иран-Армения-Грузия-Украина-Европа с прокладкой 550 км труб по дну Черного моря от грузинского порта Супса до крымского города Феодосия еще в 2000 году разработал один из киевских проектных институтов. Стоимость проекта Министерство топлива и энергетики Украины оценивало в 5 млрд. долл., объем поставок газа - до 60 млрд. м<sup>3</sup> в год, в том числе 10 млрд. м<sup>3</sup> - для Украины.

Вопрос о строительстве армяно-иранского газопровода обсуждается с 1992 года. Кроме основных участников проекта, к его реализации проявляют интерес Россия, Туркменистан, Украина, страны Евросоюза и Китай. Европейский банк реконструкции и развития заявлял о готовности участвовать в финансировании проекта.

"Газпром," в свою очередь, стремясь избежать подорожания газа за счет сокращения транзитных платежей, предполагает в течение ближайших нескольких лет ввести в строй Северо-Европейский газопровод, который пройдет по дну Балтийского моря до Германии.

Ввод СЕГ в эксплуатацию намечен на 2010 год. На первом этапе планируется строительство одной нитки пропускной способностью около 27,5 млрд. м<sup>3</sup> газа в год, вторая нитка увеличит пропускную способность до - до 55 млрд. м<sup>3</sup> (через Украину «Газпром» перекачивает 100-120 млрд. м<sup>3</sup> газа). Суммарные инвестиции, необходимые для реализации проекта (строительство морского участка), превысят 4 миллиарда евро.

Новый газопровод по дну Балтийского моря экологически небезопасен и к тому же лишает Польшу и страны Прибалтики доходов за транзит по их территории. Недавняя ситуация с уменьшением на 40% поставок российского природного газа в Европу через территорию Украины, вызывает у европейцев опасения, что со временем Россия может использовать такой же сценарий в любой момент для давления на страны Европы.

В Украине, после распада СССР, постоянно усиливается роль российского капитала в развитии ее экономики. Страна представляет собой стратегический буфер между Россией и государствами, которые присоединились к Организации Североатлантического договора, на

территории которых разворачиваются новые базы НАТО. В результате президентских выборов Украина предприняла решающий шаг в сторону Европы, однако проблемы, которые отдаляют страну от Европы, разрешены не были. Из-за этого в России нарастает страх потерять Украину, которую она уже много столетий рассматривает как свою собственность.

Россия пытается усилить влияние на Украину экономическими методами. Украина для российских инвесторов имеет ряд преимуществ: отсутствие языкового барьера, традиционные контакты и уже существующие инвестиции, к которым можно „привязать” последующие. Российским инвесторам выгодно закрепиться в Украине - через 10-15 лет страна может вступить в Евросоюз, после чего украинские активы приобретут такую же ценность, как немецкие или английские.

Политические условия, в которых сейчас оказался крупный российский и украинский бизнес, существенно отличаются. После президентских выборов в России крупный российский бизнес может действовать только в жестких рамках, определенных государством. Таким образом, в самой России инвестиционная активность финансово - промышленных групп (ФПГ) ограничена, рассчитывать на политическую поддержку со стороны власти в реализации своих инвестиционных проектов относительно российских предприятий могут не все ФПГ. Некоторые из них (прежде всего, те, что вытесняются из российской экономики лояльными к политическому руководству страны ФПГ) вынуждены размещать свои активы за пределами России.

Осуществить это проще в странах СНГ, среди которых Украина (а точнее, ее стратегические предприятия) - приоритет для россиян. Здесь интересы российского бизнеса и власти совпадают. Российский капитал проявляет интерес к отраслям, влияющим на национальную безопасность Украины, регулирующим поступления средств в бюджет, определяющим социальную ситуацию в регионах страны. Это нефтяная промышленность, энергетика, цветная и черная металлургия. В то же время, российский капитал мало интересуется вложением средств в машиностроение, медленно продвигаются проекты в авиа- и ракетостроении и других отраслях, связанных с привлечением новейших технологий. Причин здесь две: Россия не та страна, что способна удовлетворить требования наивысших мировых стандартов относительно внедрения новейших технологий; российские инвестиции в украинскую экономику часто рассматриваются больше как политические, нежели экономические.

Еще одной из возможностей усиления трансграничного сотрудничества Украины со странами ЕС стал ввод в строй ГСХ «Дунай-Черное море». Строительство глубоководного судового хода (ГСХ) „Дунай-Черное море” дало возможность Украине вернуть утраченные позиции на Дунае и усилить свое присутствие на этой транспортной артерии европейского значения. Правда в Придунавье имеется ряд не решенных острых проблем: не решены геополитические проблемы между Румынией и

Украиной, в регионе остро стоят проблемы притока инвестиций для выхода из экономического кризиса.

Румыния вступила в НАТО и стала членом Евросоюза, Брюссель провозгласил Констанцу – воротами Евросоюза, а Украина утратила свое лидерство в этом регионе, которое долго удерживал здесь в свое время Советский Союз.

ГСХ Украине нужен как стратегический канал. Это даст возможность участвовать в реализации европейского проекта „Рейн-Черное море”, рассчитывать на нефтяные, газовые и другие грузопотоки из Азербайджана, Туркмении и других стран.

Позитивным является использование транспортных возможностей канала для присутствия Украины в транспортных коридорах, а также с точки зрения членства страны в ОЧЭС.

Украина, будучи членом ОЧЭС, может играть ведущую роль в качестве зоны трансграничного сотрудничества. За последние годы она существенно усилила свои позиции относительно участия в создании четырех транспортных коридоров: построен нефтяной терминал в Южном, топливный терминал в Ильичевске, нефтепровод Одесса-Броды, судоходный канал на Дунае. Ведется реконструкция морских портов, аэропортов, железных дорог. Строятся новые автомобильные трассы, припортовые элеваторы, комплексы для перевалки машинных и растительных масел. Все это дает возможность увеличить пропускную способность транспортных узлов Украины.

Существенной проблемой является низкое качество транспортных услуг, простой грузов в транспортных узлах, устаревший подвижной состав наземного и водного транспорта, отсутствие новейшей технической базы для складирования, перевалки, учета грузов в портах. Одним из условий быстрого перемещения грузов является разработка научно обоснованных логистических схем, информационная поддержка, согласование таможенных условий, то есть то, что уже действует в Европейском Союзе.

Россия по-прежнему претендует на роль лидера в мировой и европейской политике. Украина, в силу ряда геоэкономических и геополитических причин играет роль буфера, который нивелирует острые углы этой политики и служит своеобразным полигоном для реализации амбиций северного соседа. Европейские страны имеют возможность использовать для себя этот негативный опыт, одновременно помогая Украине противостоять экспансии.

#### Литература

1. Газопровод ИРАН-Армения может быть продолжен до Украины и стран ЕС 27 марта 2004 // Подробности .- По материалам: УНИАН
2. Енгдаль У. Столетняя война: англо-американская нефтяная политика и новый мировой порядок .- (A Century War: Anglo-American Oil Policy and New World Order) // Подобиці, 20 січня 2005р.- <http://www.podrobnosti.ua>
3. Михайлюк О.Л., Стеценко С.В. Каспійська нафта як чинник

енергетичної та економічної безпеки України // Вісник соціально-економічних досліджень .- Одеса .- 2005 .- Вип. 20 .- С.210-216.

4. Михайлюк О.Л., Хумарова Н.І. Напрямки розвитку економічного співробітництва України з країнами ОЧЕС // Экономические инновации .- Одеса .- 2005 .- Вип. 21 .- С. 204-213.

5. Пирог О.В. Іноземні інвестиції як фактор економічного зростання в Україні // Актуальні проблеми економіки .- 2005 .- № 5(47) .- С.15-19.

6. Сікора Б. Російська економічна експансія в Україні .- Київ: Економіка і право .- 2003 .- 500с.

