

Карпенко Н.В.*

ПОЛІТИЧНА МІФОЛОГІЯ УКРАЇНИ В АЗІЙСЬКОМУ, ЄВРО-АЗІЙСЬКОМУ ТА ЄВРОАТЛАНТИЧНОМУ ВИМІРАХ

Стаття піднімає актуальне питання адекватного позиціонування України у світі з урахуванням її реальних геополітичних та гео економічних пріоритетів. У статті проаналізовані різноманітні зовнішньополітичні, економічні та комунікаційні можливості нашої країни в аспекті формування політичних міфів про Україну «як провідну ланку Великого Шовкового Шляху» та «енергетичного і транспортного мосту між Європою і Азією». Здійснено пошук смислового навантаження та «образного ряду» відповідних міфологічних сюжетів.

Ключові слова: транспортно-комунікаційна інфраструктура, Великий Шовковий Шлях, енергоресурсний потенціал, сланцева Мекка, транзитність території.

Article mentions current question of adequate positioning of Ukraine in the world taking into account its real geopolitical and geoeconomic priorities. Different economic and communicative possibilities of our country as well as those of foreign policy are analysed in terms of creation of political myths about Ukraine «as a link of the Great Silk Way» as well as «an energy and transport bridge between Europe and Asia.» Search of semantic loading and figurative number of appropriate mythological plots is carried out.

Keywords: transport and communication infrastructure, Great Silk Way, energy resource potential, shale Mecca, transit area.

Статья затрагивает актуальный вопрос адекватного позиционирования Украины в мире с учетом ее реальных геополитических и геоэкономических приоритетов. В статье проанализированы различные внешнеполитические, экономические и коммуникационные возможности нашей страны в аспекте формирования политических мифов про Украину «в качестве связующего звена Великого Шелкового Пути» и «энергетического и транспортного моста между Европой и Азией». Осуществлен поиск смысловой нагрузки и «образного ряда» соответствующих мифологических сюжетов.

Ключевые слова: транспортно-коммуникационная инфраструктура, Великий Шелковый Путь, энергоресурсный потенциал, сланцевая Мекка, транзитность территории.

Постановка наукової проблеми. Будь-яка країна у сучасному світі має не створювати проблем та загроз для міжнародного оточення, яких у нинішньому глобалізованому світі

* здобувач кафедри міжнародної інформації Інституту міжнародних відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка
Науковий керівник: доцент Романенко Ю.В.

є занадто, а збагачувати економічний, культурний та інформаційний обмін. І лише участь у глобальних політичних проектах, мета яких – глобальна безпека та економічне процвітання – може перетворити країну шляхом адекватного позиціонування на поважного політичного актора.

Після виявлення засад та передумов політичної міфологізації України у якості «геополітичного мосту» на геополітичній осі «ЄС – Росія – Китай» постає необхідність формування відповідного «образного ряду» – сукупності знакових подій і фактів.

Розглянувши роль України на осі ЄС – Росія у формуванні Великої Європи, а також взаємовигідність співробітництва з Китаєм, виникає необхідність осмислення шляхів реалізації національних інтересів нашої держави у Центрально-Азійському регіоні в аспекті популяризації ідеї про відродження Великого шовкового шляху, який у минулому виступав гарантом стабільності на кордонах євразійських цивілізацій, а у сучасному є спробою відновлення економічних, транспортних та культурних комунікацій у регіоні.

Аналіз досліджень та публікацій, в яких започатковано розв'язання наукової проблеми. Геополітична значущість України була високо оцінена західними вченими Х. Макіндером, А. Мехеном, Н. Спайкменом, З. Бжезинським, Г. Кіссінджером, широким колом відомих німецьких дослідників Ф. Науманном, П.Рорбахом, М. та А. Веберами, Г. Шульце-Геверніцем, Г. Дельбрюком, А. Шмідтом у проекті «Середня Європа».

Сучасна вітчизняна наукова думка підходить до даного питання більш детально і критично, досліджуючи різні виміри та аспекти питання знаходження України в сучасному геополітичному просторі. Проблеми нової геополітики та міжцивілізаційного діалогу досліджуються українськими науковцями Ф. Рудичем, Л. Кушнір, А. Кудряченком, Ю. Пахомовим, Г. Почепцовим, Є. Макаренко, А. Чічановським, А. Гуцалом, О. Зернецькою, В. Андрущенко, І. Бураковським, В. Буткевичем, Є. Камінським, В. Манжолою, Б. Кухтою, М. Драгомановим, Д. Донцовим, М. Сціборським, В. Липинським, С. Рудницьким, Ю. Липою та ін. Необхідність перегляду інформаційних аспектів геостратегій держав доводиться у наукових працях закордонних та вітчизняних дослідників Т. Умесао, М. Пората, А. Глюксмана, М. Маклюена, Т. Стоуньєра, Г. Щокіна, Т. Фрідмена, Дж. Шерра та ін.

Цілі статті та постановка завдань. Ціллю статті є винайдення основних зовнішньополітичних, економічних та комунікаційних передумов та пріоритетів в аспекті політичної міфологізації України у якості провідної ланки ВШШ.

Завданням статті є пошук смислового навантаження міфологічних сюжетів «Україна – енергетичний та транспортний міст між Європою і Азією», «Провідна роль України у відродженні Великого Шовкового Шляху (ВШШ)».

Невирішені наукові проблеми, яким присвячена стаття. Стаття присвячена нерозв'язаній науковій проблемі адекватного позиціонування України з урахуванням її реальних та потенційних гео економічних можливостей.

Виклад основного матеріалу дослідження та обґрунтування отриманих наукових результатів. «Великим шовковим шляхом» (ВШШ) сьогодні називають всі транспортно-комунікаційні проекти на території ШОС, так звану систему, що має об'єднати Китай (і далі Південно-Східну і Південну Азію) і Європу через Центральну Азію, тобто за напрямком Китай – Росія – Європа.

У перспективі новий ВШШ здатний зв'язати 40 країн з населенням понад 2 млрд. чол. і скоротити термін доставки вантажів з Китаю до Європи з 20-40 до 11 діб. Він передбачає формування у макрорегіоні ЦАР інтегрованого економічного простору та відносно однорідної транспортно-комунікаційної інфраструктури відповідно до міжнародних стандартів. Енергетичною передумовою відродження ВШШ є розбудова Євразійського на-

фототранспортного коридору (ЄАНТК). Саме Каспійсько-Чорноморсько-Балтійський енерготранзитний простір виступає його складовою частиною.

За експертними даними, головний інтерес для країн ЦАР на найближчу перспективу становитиме розвиток азіатського енергоринку, передусім у рамках ШОС, а також можливість постачання природного газу з Центральної Азії європейським, у т.ч. українським, споживачам за сприятливими цінами на основі домовленості з ВАТ «Газпром» [1].

За словами провідних вітчизняних експертів з питань зовнішньої політики В. Мармазова та І. Піляєва, пріоритетом вітчизняної дипломатії має стати «обов'язкове врахування інтеграційних тенденцій у рамках ШОС та ЄврАзЕС, передусім щодо формування «енергетичного клубу ШОС», зокрема, « формування нової парадигми зовнішньої політики України, що передбачає конструктивну інтегруючу роль нашої держави для Великої Європи, поєднання євроінтеграційного вектора зі стратегічним партнерством на пострадянсько-євразійському просторі, активне використання форматів Ради Європи, СНД, ЄврАзЕС та ШОС...» [2].

Практичним завданням Енергетичного клубу ШОС має стати створення «Євро-азійського енергетичного агентства», здатного залучити, за фінансової підтримки держав-членів та приватних бізнес-структур потужні інформаційні, експертні та дослідницькі ресурси, співставні із ресурсами Міжнародної енергетичної асоціації, що обслуговує енергетичні інтереси країн Атлантичного альянсу [2].

Відтак, вважаю за необхідне виділити ряд знакових подій та фактів, які можуть стати структурними елементами вищенаведених міфів. Спочатку розглянемо енергетичну складову:

1) З 1 лютого 2011 р. Україна стала повноправним членом Європейського енергетичного співтовариства, що, за словами президента В.Януковича, стало «стратегічно важливим кроком для забезпечення енергетичної безпеки України та Європи у цілому. Це також є свідченням того, що Київ виконує свої зобов'язання з реформування енергетичного сектору.» За твердженням міністра палива та енергетики Ю.Бойка, приєднання надало можливість впливати на прийняття рішень співтовариством, отримувати право голосу у європейських комісіях у якості партнерів енергетичних компаній Європи (наприклад, стосовно будівництва газопроводів «Набукко» та «Південний потік»), та кредитні засоби від Європи на модернізацію обладнання. Європейський Союз, у свою чергу, отримав можливість впливати на формування законодавства в енергетичній сфері України. Для України це доступ до європейських ринків газу, електроенергії, технологій та інвестицій [3].

При вступі до співтовариства Україна підписала Енергетичну Хартію (режим впливу на клімат після виконання Кіотських угод), яка, за словами А.Пієбалгса (члена Єврокомісії з питань енергетики), мала на меті «формування навколо ЄС безпечної енергетичної зони (вдосконалення внутрішнього енергетичного ринку, збільшення використання відновлюваних джерел енергії, диверсифікації та забезпечення безпеки поставок, контроль за попитом за рахунок радикальних заходів підтримки енергетичної ефективності» [4].

У перспективі країна отримала можливість нарощування постачань теплової та атомної енергії у країні Східної Європи, враховуючи зростання споживання електроенергії та зростання тарифів у Європі на традиційні види електроенергії. [5] На думку Б.Тарасюка, «ці кроки здатні покращити функціональність та технічну спроможність належного постачання енергоресурсів територією України до країн ЄС. При цьому для безпеки і стабільності на європейському континенті важливо не допустити можливої втрату контролю України над будь-якою частиною її енергетичної системи (в т.ч. і атомного сектору) – з метою уникнення політичного впливу третіх сторін» [6].

Постає необхідною популяризація політичних намірів України вибудовувати українську енергетичну політику, координуючись принципами ЄС, що передбачає застосування європейського енергетичного законодавства в Україні. За словами представниці Єврокомісії Марлен Холзнер, «це посилить безпеку поставок» [7]. З іншого боку, з метою уникнення політичного впливу третіх сторін країна матиме право залучати інші країни (Росію, Китай) до співробітництва у зазначених проектах;

2) активізується пошук вуглеводнів на території України. За даними НАК «Нафтогаз України», потенційні запаси шельфу Чорного моря становлять 2,3 млрд. тонн умовного палива. Запаси нетрадиційних газів (сланцевий газ і метан вугільних родовищ) складають до 30 трлн. куб. м, зокрема, сланцевого газу – близько 5 трлн. куб.м. [8] Дослідження консалтингової компанії IHS CERA (Кембриджська група з енергетичних досліджень) довели, що такі запаси традиційного та нетрадиційного газу цілком дозволяють Україні взагалі не імпортувати газ [9].

У 2012 р. було обрано компанії, що видобуватимуть газ на Скіфській ділянці шельфу Чорного моря (консорціум у складі ExxonMobil, Shell, Petrom та «Надра України»). Очікується, що із ділянки площею у 16,698 тисяч квадратних кілометрів можна буде видобувати до 3-4 мільярдів кубометрів газу щороку. При цьому інвестиції у розробку родовища оцінюються у 10-12 мільярдів доларів. 1 вересня 2011р. було оновлено договір про спільну діяльність між ДК «Укргазвидобування» та корпорацією Shell Exploration and Production Ukraine. Договір забезпечить можливість застосувати в Україні новітні технології з пошуку вуглеводнів в Дніпровсько-Донецькому басейні, що дозволить видобувати раніше незадіяні ресурси газу, у тому числі нетрадиційні. Відповідно до договору, загальна кількість пошуково-розвідувальних свердловин складатиме приблизно 15-20, а повномасштабна розробка потребуватиме від 500 до 1000 свердловин [10].

«Попередні дані свідчать, що в Україні можуть бути значні запаси нетрадиційних джерел газу в Західному та Дніпровсько-Донецькому басейнах, а також запаси на шельфі. Якщо це так, то це може кардинально змінити ситуацію для України з точки зору енергетичної безпеки та перетворити її із імпортера енергетичних ресурсів на значного експортера впродовж якихось кількох років» – відзначає посол США в Україні Джон Теффт [11];

3) на сьогодні Україна володіє одними з найбільших в Європі родовищами сланцевого газу, зацікавленість у розробці яких висловлювали представники США та Польщі через їх місцезнаходження по обидва боки польсько-українського кордону [12]. Відтак у травні 2012 р. було обрано компанії (британсько-голландська Shell та американська Chevron), які видобуватимуть сланцевий газ на Юзівському та Олеському родовищах [13].

На думку міністра екології та природних ресурсів України Е. Ставицького «завдяки видобутку сланцевого газу до 2020 року Україна має вийти на повну енергетичну незалежність» [11].

Тому міф «про Україну, як сланцеву Мекку», що фігурував у ЗМІ, виступає ще одним структурним елементом політичної міфологізації. Серед деяких дослідників домінує думка, що саме країни Східної Європи можуть виступати лобістами України щодо набуття асоційованого членства в ЄС [14]. Зокрема, Польща є важливою для України з точки зору налагодження співробітництва з ЄС у галузі електроенергетики. Україна спроможна виробляти значний обсяг електричної енергії для експорту, а також надавати ремонтні та будівельні послуги по даному напрямку. Відомо, що НАЕК «Енергоатом» посідає 4 місце в Європі з генерації електричної енергії.

Згідно з експертними даними взаємодія з Польщею є важливою з точки зору пришвидшення інтеграції української електроенергетичної системи з європейською систе-

мою ENTSO-E. Що стосується Хмельницької АЕС, то «станція побудована в рамках Варшавського договору для компенсації дефіциту електроенергії в сусідніх Польщі, Угорщині та Чехословаччині. Запуск 3 і 4 енергоблоків на Хмельницькій АЕС планується відповідно у 2016 та 2018 рр., що на декілька років раніше запуску першого польського енергоблоку АЕС. Крім того, єдина в Польщі лінія 750 кВ (не діюча сьогодні) ХАЕС-Жешув поєднує енергосистеми і може стати стратегічно важливим містком між енергосистемами Західної та Східної Європи» [14].

Таким чином, складовими політичних міфів можуть виступати наступні характеристики: «Україна – країна з потужним енергоресурсним, і зокрема, атомним потенціалом», «енергетичний міст», «сланцева Мекка»;

4) на транспортування газу, нафти та нафтопродуктів магістральними газо- і нафтопроводами через Україну припадає 70-80 % прибутку від усього транзиту через Україну до європейських країн. Тому актуальності набуває добудова магістралі «Одеса-Броди» до Балтійського моря (Плоцька та Гданська) задля створення додаткового маршруту постачання каспійської нафти до країн Західної та Центральної Європи. Розбудовуючи транзитні транспортні коридори під егідою ЄС, неможливо залишати поза увагою наявність транзитних маршрутів енергоресурсів ЦАР через Казахстан і Росію, як найкоротших та найдешевших. З іншого боку, Україна виявила бажання брати участь у реалізації Транскаспійського нафтопроводу, який має бути прокладений з Туркменістану по дну Каспійського моря до Азербайджану, підключивши його до будь-якої з гілок газопроводів, які є в регіоні. Проект, до якого приєднався ЄС, полягає у транспортуванні палива в обхід Росії [15];

5) в акваторії Чорного моря було розбудовано нафтовий термінал та з'єднаний з ним нафтопровід, інтегрований в мережу європейських нафтопроводів. За словами президента В.Януковича, термінал та нафтопровід спроможні забезпечити надійне та економічно вигідне транспортування якісної каспійської (Caspian Light) нафти до Словаччини, Чехії, Угорщини, Польщі та Румунії, в перспективі – Австрії, Німеччини та Хорватії та виходом до експортних терміналів Балтійського, Північного та Середземного морів [16];

б) у якості альтернативи існуючого магістрального газопроводу «Середня Азія – Центр» у 2015р. також заплановано введення в експлуатацію терміналу з прийому зрізженого природного газу та збудовано газопровід «Схід-Захід».

16 листопада 2011 року на XII Всесвітньому LNG- саміті у Римі відбулося залучення України до всесвітнього LNG – клубу. Таким чином, будівництво «LNG-терміналу» поблизу Одеси – терміналу з прийому і регазифікації скрапленого газу – є ще одним напрямком диверсифікації шляхів отримання енергоносіїв та забезпечення енергетичної безпеки держави. 8 серпня 2012 р. уряд затвердив ТЕО проекту, згідно із яким перший скраплений газ має надійти в Україну у 2016 році [13].

Наступна складова, без якої неможливе представлення України у якості транспортного мосту та проект відродження ВШШ з провідною роллю нашої країни, – транспортно-комунікаційна (продовження):

7) Україна є найдовшою європейською державою, що володіє високим показником транзитності території. Чотири з десяти європейських транспортних коридорів проходять через Україну. Британський інститут з проблем транспорту «Рендел» присвоїв в 2002 році Україні найвищий коефіцієнт транзитності в Європі, тому що Україна не тільки створює, але й забезпечує сприятливі умови для збільшення обсягів транзитних перевезень (між Європою та Азією) [2];

8) Україна бере участь у міжнародній програмі співробітництва у галузі транспорту між ЄС та країнами-партнерами у Східній Європі, Південному Кавказі та Центральній

Азії під назвою TRASECA (транспортний коридор Європа–Кавказ–Азія). Межі співробітництва охоплюють морський, автомобільний та залізничний транспорт, авіацію, забезпечення безпеки транспортної інфраструктури. На інвестиційному форумі TRASECA-2012, що відбувся у Брюсселі 28 лютого 2012 р., комісар ЄС з політики європейського сусідства Ш.Фюле підкреслив важливість розвитку ефективної транспортної системи, яка дозволить поєднати Чорне та Каспійське моря з Китаєм [17];

9) за прогнозами обсяг міжрегіональних наземних вантажних перевезень між ЄС і країнами-сусідами збільшиться до 2020 року в два рази. Тому Євросоюз зацікавлений у трансконтинентальному співробітництві з євразійськими країнами в плані розширення своїх транспортних комунікацій. Оскільки ТРАСЕКА не покриває потреб ЄС у вантажопотоках з Азії, а Росія через економічну кризу не спроможна перерозподілити свої вантажопотоки в напрямку держав Середземноморського басейну, країн Південно-Східної Європи та прогнозованих напрямків – Індія та Іран, то українським транспортним потужностям надається особлива роль – транс'євразійського транзитного мосту.

В рамках даного проекту розробляється проект будівництва автокоридору «Західна Європа – Західний Китай» з відповідною модернізацією автотранспортної інфраструктури проміжних країн (Узбекистан, Казахстан, Туркменістан, Туреччина та ін.), яка на даний момент є досить активною. Взагалі, співробітництво у сфері транспорту нараховує 11 проектів і є одним із найбільш перспективних для розвитку економічної взаємодії держав Центральної Азії;

10) окрім перевезень по міжнародному транспортному коридорі ТРАСЕКА по території України та через українські порти проходять три пан'європейських коридори (№ 3, 5 і 9). Розвиваються перевезення за напрямком Чорне море – Балтійське море;

11) швидкість доставки по сухопутних транзитних маршрутах в рамках ШОС у два-три рази вище, ніж на морських трасах зі Східної Азії до Західної Європи. Тому істотна частина транзиту, що тяжіє до «чиннику часу» може бути спрямована у напрямку ШОС – Україна – Євросоюз;

12) за обсягами перевезених вантажів українські залізниці посідають четверте місце на Євразійському континенті (після Китаю, Росії та Індії) і шосте місце в світі.

Висновки. Таким чином, на порядку денному актуальними для нашої країни є дві складові – енергетична та транспортно-комунікаційна. Володіючи потужним енергетичним потенціалом, перебуваючи на перетині глобальних енергетичних коридорів, а також – чотирьох з десяти європейських транспортних коридорів, Україна спроможна перетворитись на ланку не лише так званого «другого євразійського трансконтинентального мосту», але і стати головним міфоутворюючим чинником для відродження «Великого шовкового шляху».

Список використаних джерел

1. Зовнішньополітичні пріоритети України на Євро-Азійському просторі в контексті позаблокової політики. Аналітична записка// Національний інститут стратегічних дослідж. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/527>.
2. Мармазов В., Піляєв І. Україна на перехресті європейської та євразійської інтеграції: SOS чи шанс?// В.Мармазов, І.Піляєв. Зовнішні справи № 1. – 2010, – С. 26-30.
3. Імідж пішов по проводах. // Економіка. – 29.09.2010. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://economica.com.ua/oil/article/624928.html>.

4. Маслов О.Ю.Геополітика «труб»./ Олег Юрієвич Маслов. Незалежний аналітичний огляд. – 24.03.2009. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.newsland.ru/news/detail/id/500708>.
5. О.Гавриш. Україна застосує до Європи силу струму. / Олег Гавриш. КоммерсантЪ Україна №168. – 18.10.2011. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://kommersant.ua/doc/1797372>.
6. Дії влади у сфері зовнішньої політики: позиції фахівців. Зовнішня політика / [позиції фахівців В.Огризко, О.Чалий та ін] – Національна безпека і оборона. – 2011. №3(121). – С. 57.
7. А.Зануда. Україна стає членом ЄЕС.// Анастасія Зануда. Огляд ВВС від 24 вересня 2010 р. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.bbc.co.uk/ukrainian/news/2010/09/100924_ukraine_eu_energy_az.shtml.
8. Oil and gas industry. Industry overview.// Investukraine.com. – 16 с. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://investukraine.com/wp-content/uploads/2012/05/Oil-gas-industry-of-Ukraine_www.pdf.
9. А.Зануда. IHS CERA: Україна може бути енергетично незалежною.// Анастасія Зануда. Огляд ВВС від 25 травня 2012 р. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.bbc.co.uk/ukrainian/business/2012/05/120525_cera_ukraine_gas_az.shtml.
10. «Укргазвидобування» і Shell Exploration and Production Ukraine підписали договір про інвестиції на 800 млн. дол.// РБК-Україна. – 01.09.2011. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.rbc.ua/ukr/top/show/-ukrgazdobycha-i-shell-exploration-and-production-ukraine-podpisali-dogovor-01092011103600>.
11. А.Зануда. Сланцевий газ – альтернатива. Поки на папері.// Анастасія Зануда. Огляд ВВС від 24 травня 2012 р. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.bbc.co.uk/ukrainian/business/2012/05/120524_shale_gas_ukraine_poland_usa_az.shtml.
12. Підсумки дня за 10.12.10. 21.00. – Перший національний канал України.
13. Розробляти шельф Чорного моря буде консорціум на чолі з ExxonMobil. Огляд ВВС від 15 серпня 2012р. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.bbc.co.uk/ukrainian/business/2012/08/120815_black_see_exxonmobil_az.shtml
14. Оновлення Енергетичної стратегії України на період до 2030 р. //Проект документу для громадських обговорень від 7.07.2012. – К.: Міністерство енергетики та вугільної промисловості України (офіційний веб-сайт). – 148с. [Електронний ресурс] – Режим доступу: mre.kmu.gov.ua/fuel/doccatalog/document?id=222032.
15. Азаров трубить в обхід Росії.// Економіка. – 06.04.2012. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://economics.com.ua/oil/article/3014856.html>.
16. Янукович: Україна хоче добувати «Одеса-Броди» до Балтійського моря.// Дзеркало тижня. – 28.04.2011 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://news.dt.ua/articles/80357>.
17. TRACECA (transport corridor Europe-Caucasus-Asia) – офіційний веб-сайт. – Режим доступу: <http://www.traceca-org.org/en/countries/ukraine>