

УКРАЇНА НА ШЛЯХУ МІЖНАРОДНОЇ ЕНЕРГЕТИЧНОЇ СПІВПРАЦІ В КОНТЕКСТІ ШЕЛЬФОВОЇ ЕНЕРГЕТИКИ І БЕЗПЕКИ

Наукові праці МАУП, 2009, вип. 1(20), с. 16–21

Аналізуються міжнародно-політичні стратегії для України в регіоні Балто-Чорноморсько-Каспійської співпраці та шельфової енергетичної безпеки.

Реальне підвищення рівня національної і регіональної енергетичної безпеки є одним з пріоритетів політики України. Стратегія позиціонування України як потенційного регіонального лідера вимагає від неї активізації участі в регіональних утвореннях. Робота України в ГУАМ, Вишеградській групі, Організації Чорноморського економічного співробітництва (ОЧЕС), Центральноєвропейській ініціативі (ЦЄІ), Пакті стабільності для Південно-Східної Європи і Спільноті демократичного вибору є дійовим внеском у справу регіональної безпеки, а особливо в її енергетичну складову.

У травні 2006 р. представники України, Азербайджану, Грузії і Польщі на саміті у Кракові ініціювали багатосторонній переговорний процес щодо переходу від моделі “індивідуальної” до “колективної” системи гарантування енергетичної безпеки. В основі Краківської ініціативи — співробітництво й об’єднання зусиль на створення системи регіональної енергетичної безпеки. Вже на другому Вільнюському саміті у жовтні 2007 р. ініціативу підтримали Румунія, Латвія, представники Європейської Комісії, США та інших країн. У розвиток Краківської ініціативи 22–23 травня 2008 р. в Україні відбувся черговий третій Саміт з питань енергетичної безпеки. Одним з ключових питань порядку денного цього Саміту була ідея створення “Балто-Чорноморсько-Каспійського енерготранзитного співтовариства”. Завдання цього співтовариства — сприяння встановленню нової культури енерготранзиту в дусі Європейської енергетичної Хартії, до якої приєдналася Україна, при забезпеченні балансу інтересів між виробниками, споживачами і державами — транзитерами енергоносіїв.

Головна мета — вирішення питань, пов’язаних з транснаціональним транзитом за такими напрямками: практичне забезпечення вільного доступу споживачів і постачальників до трубопровідних магістралей і сховищ; підвищення надійності транзиту і зберігання енергоносіїв; створення резервних транспортних коридорів і сховищ; уніфікація транзитних тарифів; уніфікація рівнів компетентності і відповідальності держави в забезпеченні надійного транзиту і зберігання енергоносіїв господарюючими суб’єктами. Україна має всі необхідні складові для виконання такого сценарію у Чорноморсько-Каспійському регіоні, який є регіоном загальної зацікавленості й суперництва через нафтові та газові запаси, які вважаються значними. Оприлюднені останнім часом результати геологічних розвідок свідчать про те, що запаси нафти тут істотно вищі, аніж це вважалося за радянські часи.

Чорне і Азовське моря омивають Україну з півдня. Протоками вони сполучаються із Середземним морем. Ізольоване внутрішньоматерикове положення та прісноводний стік річок, що впадають у ці моря, визначають особливості їх фізико-географічних умов. Чорне море — внутрішнє море басейну Атлантичного океану, омиває береги України, Росії, Грузії, Туреччини, Болгарії і Румунії. Площа 422 тис. км², середня глибина 1271 м, максимальна — 2245 м. Керченською протокою Чорне море сполучене з Азовським, протокою Босфор — з Мармуровим морем [17].

Попередніми сейсмічними, геохімічними дослідженнями у Прикерченській зоні окреслено 14 структур, оцінка яких підтверджує їх насиченість нафтою та газом. За дуже приблизними оцінками, сумарні запаси нафти на цих структурах

оцінюються понад 500 млн тонн. Це означає, що Україна вступає у новий етап освоєння морських нафтогазових родовищ, що після Прикарпаття та Дніпровсько-Донецької западини вона здатна ліквідувати залежність України від іноземних поставок нафти у найближчому майбутньому. Ці родовища лежать у дуже сприятливій для розгортання бурових і нафтогазовидобувних робіт зоні. Але зразу ж за цією зоною починається крутий схил до глибини моря 2200 м, і цей схил великою дугою простягається від Керченської протоки до гирла Дунаю. До будь-яких робіт у цій зоні Україна не готова ні фінансово, ні технічно, ні технологічно. За прогнозами буріння однієї свердловини коштуватиме близько 60 млн доларів, перекинути обладнання в Чорне море коштуватиме 40 млн доларів, транспортування та видобування нафти теж становитиме близько 30 млн доларів. Здійсненню масштабного прориву в освоєнні нового нафтогазового регіону заважають брак коштів, організаційна структура управління нафтовою та газовою промисловістю, технологічне відставання українських буровиків, нестача кадрів, що могли б тісно співпрацювати із західними компаніями, брак власного обладнання для проведення масштабних бурових робіт. І багато інших факторів, серед яких збереження навколишнього середовища у такому важливому регіоні, яким є Чорне море [16].

У доповіді Держдепартаменту США Конгресу зазначається, що потенційні (ті, що уможливають видобуток) запаси сягають майже 27,5 млрд тонн. За оцінками Міністерства енергетики США, експорт нафти з Каспію може дорівнювати у 2015 р. 100–200 млн тонн щорічно, а це 3,5–7,0 % світового видобутку. В ньому видобуток туркменського газу може скласти 10 % [18]. Але, за сучасними російськими джерелами, на цей час запаси нафти, придатної до видобутку в Каспійському регіоні, становлять в Азербайджані – 2,3 млрд тонн, а в Казахстані – 3,5 млрд тонн, а також понад 2 трлн м³ природного газу. Невідкриті запаси нафти в Азербайджані становлять 3 млрд тонн. До середини 90-х років минулого століття було розвідано всього лише 7 % території морського шельфу Каспію. Ресурси зосереджені насамперед у тому секторі Каспійського моря, який на початку 70-х років був відведений Азербайджану. Ресурси інших держав, що примикають до Каспію, вивчені значно слабше. Нафтогазові родовища Каспійського регіону поділяються на дві групи. Перша (сухопутні території прибережних держав) є визначеною влас-

ністю цих держав. Друга – нафта і газ, що зосереджені в надрах Каспійського моря. Щодо цих покладів точаться гострі юридичні і політичні дискусії. Основні нафтові родовища зосереджені в азербайджанському секторі. У 90-ті роки частка “морської” нафти становила 75–80 % загального її виробництва в Азербайджані. До цього часу з морських родовищ Каспію видобуто 420 млн тонн нафти і 200 млрд м³ газу [4].

Проте геологічна розвідка, можливість видобутку мають бути відповідно юридично та політично забезпеченими. Розглянемо проблему шельфу детальніше.

У Світовому океані виокремлюють моря, які повністю чи значною частиною акваторії лежать на континентальному шельфі. Серед цих акваторій є чотири моря, які мають високий біоресурсний потенціал: Баренцове, Балтійське, Жовте, Північне. Ці акваторії належать до найпродуктивніших районів Світового океану чи до ВМЕ (“велика морська екосистема”). Поняття ВМЕ (“Large Marine Ecosystems” – LME) введено у науковий обіг К. Шерманом [21]. ВМЕ – це райони, які мають високий біоресурсний (поліресурсний) потенціал й перебувають під зростаючим антропогенним навантаженням. До ВМЕ ще належить Ірландське море (разом з Біскайською затокою, яка не є шельфовою акваторією), Азовське море складає ВМЕ разом з Чорним, а Берингове – з Охотським [20].

Концепція ВМЕ дає можливість розкрити її потенціал – природно-господарські закономірності розвитку морських геосистем. Однак морські шельфові райони не можуть виступати в ролі повних аналогів територіально-виробничих систем суходолу [2], які називаються територіальними соціально-економічними системами (ТСЕС). Одною з основних особливостей парадигми ВМЕ є перехід від організації товарного виробництва (риби, ПЕР) до організації продуктивного потенціалу екосистем й життєво важливих для людини нетоварних цінностей [5]. Традицією для акторів морських відносин є ставлення до морських і енергетичних ресурсів як до стратегічного національного резерву. Паливно-енергетичні ресурси шельфів являють собою свого роду мобілізаційну складову національної енергетики, яка може бути використана у критичні моменти. Сутність поняття мобілізації полягає у здатності держави адекватно реагувати на виклики й загрози [19]. Особливе значення й ставлення до ПЕР шельфів існує у Норвегії. Тут цей сектор безпеки називається шельфовою безпекою [12].

Щодо енергетичної та морської безпеки України має низку домовленостей міжнародного характеру. Забезпечення морської безпеки має досить широку міжнародну законодавчу базу, обов'язкову для виконання всіма учасниками процесу організації морської діяльності. Це низка резолюцій, конвенцій і протоколів ООН, у тому числі Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства, Протокол про боротьбу з незаконними актами, які спрямовані проти безпеки стаціонарних платформ, що розташовані на континентальному шельфі 1988 р. Безумовно, окрім зобов'язань за міжнародними угодами, на морську безпеку України впливають й інші чинники. Як відомо, загрозу для національної безпеки завжди становило питання контролю за іноземною військовою присутністю на території країни. З часів надбання Україною державного суверенітету проблема бази Чорноморського флоту РФ залишалася однією з реальних загроз її морській безпеці. Окрему групу загроз національній безпеці України з морського напрямку становлять загрози, пов'язані з незавершеністю міжнародно-правового розмежування морських просторів, зокрема претензій Румунії і РФ до ділянок територіального моря, виключної економічної зони і континентального шельфу України і вирішенню проблем наростаючого ресурсного дефіциту за рахунок експлуатації морських багатств України.

Проте наведені проблеми характерні для кожної акваторії ВМЕ. Загальні тенденції розвитку морських (таласократичних) й континентальних (теллургічних) цивілізацій вже достатньо повно досліджено [10]. Причому відзначають, що у другому випадку внесок морської діяльності у виробництві ВВП поступається іншим галузям і складає не більше 10 % загального обсягу, а національні інтереси країни спрямовані на розвиток внутрішніх територій. Для таких країн характерна політика ізоляціонізму, закритості соціально-економічного розвитку, орієнтація здебільше на власні ресурси й науково-технічний потенціал. Такі країни не мають національних інтересів у Світовому океані, які з'являються із зародженням у суспільстві основ морської цивілізації. На жаль, така практика вже склалася, що підтверджується фактами численних аварій на морі, піратством. Проте, певні спроби морського відродження України ми спостерігаємо в наш час. Звичайно, привабливість морської діяльності для населення України обмежена здебільшого внутрішніми мо-

рями — Чорним, Азовським. Однак сучасний перебіг подій міжнародного життя свідчить, що географічне положення держави (розміри території, протяжність кордонів на суші й морі, можливість виходу до морів й океанів, доступ до морських ресурсів, рельєф місцевості, забезпеченість ПЕР, гідрометеорологічні й кліматичні умови), які певною мірою визначають геополітичні погляди, під тиском стрімкого суспільного (у тому числі технологічного й інформаційного) розвитку втрачає вплив на побудову геополітичних конструкцій та економічних стратегій. Така ж еволюція є характерною для національної морської політики провідних морських держав, пріоритетом для яких стало не стільки володіння морським простором, скільки можливість використання морського простору й ресурсів з метою соціально-економічного розвитку, тобто економічного володіння морем. В геоекономічній конструкції практично всіх держав, які навіть не мають виходу до моря, присутні стратегії обох цивілізацій [3].

На геополітичному й геоекономічному просторі континентальної України може успішно сформуватися й розвиватися регіональна морська цивілізація. Саме цю перспективу для себе бачать норвезькі, російські вчені [1] стосовно морів Арктики, у цьому полягає сутність концепції нового регіоналізму (неорегіоналізм): кожний регіон має власний вектор розвитку та особливу, тобто відмінну від національної, спрямованість цього вектора [6, 522].

Крім того, Україна на початку XXI ст. отримала невирішені колись питання, які нині стали серйозними проблемами. Дипломатія, котра займалася питаннями повоєнного влаштування світу, не передбачала, що і через півстоліття точитимуться дискусії навколо “золотого” трикутника в Чорному морі. У сусідній Румунії через суд намагаються назвати український острів Зміїний “скелею”. Звісно, що назвати острів скелею ще не означає зробити його таким. Але основна причина полягає сьогодні у вирішенні питання делімітації континентального шельфу й винятково економічних зон Чорного та Азовського морів, де є розвідані та прогнозовані поклади паливно-енергетичних ресурсів. Прогнозовані поклади на одній ділянці біля острова Зміїний — 10 млн тонн нафти і 10 млрд м³ газу. У вересні 2008 р. завершилися слухання в Міжнародному суді ООН у справі про розмежування континентального шельфу й виняткових економічних зон Чорного моря між Україною та Румунією. На даний момент розвідана лише одна ділянка шельфу. Як там виявиться

насправді, ще належить з'ясувати, а на сьогодні розвідка, тим більше видобуток, поки що призупинена через українсько-румунську суперечку. Румунія є фактично єдиною країною, з якою Україна не вирішила питання делімітації кордону, причому і морської ділянки, і сухопутної.

Існують певні проблеми через наявність інтересів РФ в Чорному та Азовському морях. Національні інтереси РФ у Світовому океані [7], в морях Європейської Арктики [8] у морській стратегії являють собою систему масштабних цілей національного значення, реалізація яких забезпечується ефективним використанням комплексного (економічного, ресурсного, військово-морського) потенціалу морської діяльності [14]. Економічне освоєння морських родовищ ПЕР в РФ позиціонується як система цілей національної енергетичної політики та функціональної складової національної морської політики, основні параметри якої визначені в Морській доктрині РФ [9]. Тобто викладена вище теза про зростання конкуренції на акваторіях морів діє й у нашому випадку. Вплив глобалізації на господарську морську діяльність Каспійського, Чорного та Азовського морів є відчутним.

Існує певний (в рамках морської цивілізації безпосередній, при континентальній — опосередкований) зв'язок між процесами глобалізації й розвитком морської діяльності прибережних держав. Спираючись на райони, які виходять до моря, держава веде освоєння океанічних просторів й ресурсів. Такі райони можуть мати суттєвий вплив на формування океанічної політики, оскільки співвідносять її з реальним соціально-економічним життям. Таке погодження підходів та інтересів в морській сфері, з одного боку, окремих держав й світового співтовариства, а з іншого — приморського населення й господарських суб'єктів, трансформується в одне з ключових завдань формування й реалізації Морської стратегії України. В умовах глобалізації суттєво зростає роль прибережних суб'єктів окремих країн як учасників системи міждержавної регіональної співпраці й управління морською діяльністю на морських просторах, які використовуються спільно [15]. При такому підході головним питанням стає не виробництво в якісно й кількісно більшому масштабі, а пошук алгоритму розподілу результатів світової господарської діяльності. Економічний зміст нового поділу праці полягає в тому, що такі країни, як США, Великобританія, ФРН, Франція, Японія, стають виробниками інновацій, інші країни втягуються в технологічну

мережу як постачальники комплектуючих, а решта країн виконують роль постачальника сировини та ринку збуту продукції лідерів.

Такі прибережні країни, як Данія, Норвегія, Швеція, Фінляндія, адаптували свою економіку до глобальних вимог, використовуючи спочатку вигоди від свого приморського позиціонування, а потім розвиваючи інноваційні технології та логістику. Саме у Скандинавських країнах була доведена до втілення методологія організації й стратегії розвитку морегосподарського комплексу Світового океану, зокрема в Арктиці. Саме в цьому регіоні очікується розгортання змагання з РФ за ПЕР. До того ж важливо враховувати той аспект просторової переорієнтації національних інтересів РФ на акваторію Арктики, що він відбувається внаслідок більш вагомих обставин, ніж тільки звуження театру й гео економічного атласу на Балтиці й Чорному морі. Це не проста компенсація втрат, а стратегічне утримання конкурентної переваги країни в умовах наростаючої глобалізації та економічної експансії світових держав і зміни клімату [11; 13].

Реалізація цієї мети важлива для Російської Федерації як у просторовому, так і у функціональному аспектах. Це стратегія подолання зростаючих викликів і загроз з морських та океанічних напрямів в Арктиці, причому переважно з боку морських держав, ефективне використання унікального географічного й військово-стратегічного положення, обумовленого вільним виходом в Атлантичний, а через Північний морський шлях у Тихий океан, наявність морських біологічних ресурсів й запасів ПЕР промислового значення в акваторії континентального шельфу. Крім того, РФ має віковий досвід освоєння Півночі й організації економічної (у тому числі морської) діяльності в цьому регіоні. На нашу думку, конкуренція в Арктиці матиме доброякісний характер. На користь цього сценарію свідчить те, що РФ застосовує ту саму ідеологію ВМЕ, що робить спільним інтересом у розглядуваному регіоні захист населення і довкілля для всіх акторів, у тому числі скандинавських.

Для спеціалістів України важливим є використання ідеології бенчмаркінгу, тобто порівняння позитивного досвіду аналогічних і суміжних галузей. У світовій практиці є приклад того, як можна було б розв'язати наші питання, у тому числі з ПЕР шельфів. Двадцять років тому уряд Бразилії дозволив компанії “Шлямбурже” виконати за її власні кошти масштабні тривимірні сейсмічні дослідження на Бразильському шельфі

Атлантичного океану. Одночасно він дозволив цій компанії продавати результати своїх досліджень нафтогазовидобувним компаніям світу за спекулятивними цінами. Виокремлені ділянки перспективних площ продавалися за ціною від 100 до 500 млн доларів. Тому компанії, які купляли ділянки, щоб повернути вкладені кошти, мусили розгортати бурові роботи, щоб одержати нафту. Уряд Бразилії висунув такі умови: все обладнання, потрібне для буріння та видобування нафти, має виготовлятися у Бразилії здебільше на заводах м. Сан-Паулу; координація всіх робіт має бути зосереджена в руках державної компанії “Петробраз”; отримана продукція (нафта) насамперед має перероблятися на нафтопереробних заводах Бразилії; інженерні та робочі кадри мають бути бразильськими. За останні 20 років Бразилія підвищила рівень видобування нафти з нуля до 120 млн тонн на рік. Нафта видобувається з глибини океану від 10–70 м і до 1900 м. Уже відкрито нові родовища, що залягають в Атлантиці на глибині до 2900 м.

З позицій концепції безпеки та нового регіоналізму пріоритетами політики України у сфері видобутку ПЕР мають стати розвиток економіки регіону на основі лідерства морської енергетики; забезпечення національної безпеки в районах освоєння морських родовищ ПЕР і в стратегічній перспективі підвищення ролі морської енергетики в системі енергетичної безпеки України. Новий регіоналізм означає початок формування морського світогляду, виокремлення приморських регіонів, розвиток яких закладає основи морської цивілізації. З часом цей імператив поширюється на всю країну, тобто визначає напрям вектора соціально-економічного розвитку країни — від морської периферії до континентального центру.

Освоєння морських родовищ ПЕР стає пріоритетним напрямком економічної морської діяльності, яка визначатиме перспективи регіону і в міжрегіональному, і в міжнародному поділі суспільного виробництва.

Проте становлення раціональної (з позицій забезпечення енергетичної безпеки) морської економіки нафти й газу вимагає певних затрат і стимулює зростання енергоспоживання (у тому числі первинних енергоресурсів — ПЕР). Особливо гостро ця проблема стоїть в період зростання національної економіки. Важливо підкреслити, що у РФ, в Україні, Азербайджані з багатьох причин темпи споживання ПЕР значно випереджають темпи зростання економік країн.

Тому цим державам необхідно в умовах зростання енергоспоживання забезпечити, з одного боку, консолідацію всіх джерел енергії для стабілізації національного ПЕК, здатного забезпечити енергетичну (внутрішню й зовнішню) безпеку країни, а з іншого — врегулювання неминучої конкуренції між ними. Крім того, диспропорція розподілу ПЕР через значні матеріальні й фінансові витрати на розвиток й підтримку міжконтинентальних енергетичних систем трансформується в проблему подорожчання енергії з усіма відомими соціально-економічними й політичними наслідками.

У цих умовах для України зростає значення співпраці у сфері енергетичної політики та безпеки з усіма країнами регіону та Євросоюзу. Використання потенціалу Чорного та Азовського морів вимагає зваженого підходу до ВМЕ цих акваторій з метою підвищення конкурентоспроможності морського господарства та енергетики України в цілому.



Література

1. Бурцев О. В., Козьменко С. Ю., Шиян Г. Н. Современная Россия и морская цивилизация // Морской сборник. — 2006. — № 6. — С. 17–21.
2. Денисов В. В. Эколого-географические основы устойчивого природопользования в шельфовых морях. — М.: Апатиты, КНЦ РАН, 2002. — 502 с.
3. Ершов А. М. Морская энергетика в экономическом развитии России // Вестник МГТУ. — Т. 10, № 4(200). — С. 673–679.
4. Жильцов С. С., Зони И. С., Ушков А. М. Геополитика Каспийского региона. — М.: Междунар. отношения, 2003. — 280 с.
5. Козьменко С. Ю., Семенов С. В., Кибиткин Ю. А. Экономическая мобилизация морского хозяйства в целях обеспечения военно-морской деятельности // Морской сборник. — 2005. — № 3. — С. 51–52.
6. Корзун В. А. Интересы России в Мировом океане в новых геополитических условиях. — М.: Наука, 2005. — С. 522.
7. Крамаренко В. Г. Национальные интересы России в Мировом океане // Морской сборник. — 2006. — № 6. — С. 39–42.
8. Литовка О. П., Столбов А. Г., Соловьева И. С. Национальные интересы России в морях Европейской Арктики // Морской сборник. — 2006. — № 6. — С. 43–47.
9. Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года // Независимое военное обозрение. — 2001. — 3 авг.
10. Панов А. В. Морская сила России. 300 лет в погоне за океаном. — М.: Эксмо, 2005. — 448 с.

11. Савельева С. Б. Региональный хозяйственный комплекс в Европейской Арктике: методология организации и стратегия развития. — СПб.: СПбГУЭФ, 2006.
12. Северная Европа. Регион нового развития. — М.: Весь мир, 2008. — 213 с.
13. Соловьева И. С. Глобализация и корпоративные отношения в морской экономике Севера // Морской сборник. — 2006. — № 11. — С. 51–56.
14. Столбов А. Г. Научные проблемы по обоснованию Морской стратегии России // Морской сборник. — 2007. — № 6. — С. 52.
15. Теория и практика морской деятельности / Под ред. Г. К. Войтоловского. — М.: СОПС, 2006. — Вып. 9. — С. 219.
16. Яремчук Р. Енергетична незалежність України і вуглеводні ресурси Чорного та Азовського морів. — http://www.universum.org.ua/journal/2007/yarem_3.html
17. Bologa A., Bodeanu N., Petran A. et al. Major modifications of the Black Sea benthic and biotic biota in the last three decades // Les mers tributaires de Mediterranee. Bulletin del' Institut oceanographique (Monaco) / Ed. by F. Briand. — 1995. — № 15. — CIESM Science Ser. № 1. — P. 85–110.
18. Cordesman Anthony H. The US Government View of Energy Developments in the Caspian, Central Asia, and Iran.- Washington, DC: Center for Strategic and International Studies 1800 K Street N. W., 2000, April 27. — 69 p.
19. Kvitrud Arne, Ersdal Gerhard, Leonhardsen Roger L. On the Risk of Structural failure on Norwegian Offshore Installations. — Norwegian Petroleum Directorate Stavanger (Norway). — Paper No. 2001–2 p.
20. McGinley Mark. Black Sea large marine ecosystem. — http://www.eoearth.org/article/Black_Sea_large_marine_ecosystem]
21. Sherman K. Sustainability, biomass yields, and health of coastal ecosystems // An ecological perspective. Marine ecology progress series. — 1994. — V. 112. — P. 15–26.

Встановлено, що для України в регіоні Балто-Чорноморсько-Каспійської співпраці для забезпечення шельфової енергетичної безпеки необхідно активно застосувати стратегію “нового регіоналізму” на основі розвитку ВМЕ.

Определено, что для Украины в регионе Балто-Чорноморско-Каспийского сотрудничества для обеспечения шельфовой энергетической безопасности необходимо активно использовать стратегию “нового регионализма” на основе развития ВМЭ.

It is realized that for Ukraine in Balto-Black sea-Caspian cooperation for offshore energy security can be used strategy of “new regionalism” on the basis of LME.

Надійшла 19 січня 2009 р.