

МОРСКАЯ ПОЛИТИКА ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА В СВЕТЕ ИНТЕГРАЦИОННЫХ ТЕОРИЙ

ОВЛАЩЕНКО Александр Владимирович,
доктор права, доцент Балтийской международной
академии (Рига, Латвия).

В июне 2006 г. Европейская комиссия выдвинула идею "целостной", или "интегрированной", морской политики Европейского Союза. Комиссар Евро пейской комиссии Дж.Борг в своем обращении к будущим участникам кон ференции *EurOCEAN 2007* (Абердин, Шотландия) подчеркнул: "Мы находимся у истоков новой и целостной морской политики ("*holistic Maritime Policy*")" [*A Vision...* 2007]. Подобная характеристика морской политики такого инте грационного объединения, как Европейский Союз, имеет достаточно глубокий смысл. Почти три года дискуссий дают возможность осмыслить основные при нципы складывающейся морской политики ЕС в рамках некоторых теорий европейской интеграции, а также ряда геополитических концепций.

ЕВРОЦЕНТРИЗМ И АТЛАНТИЗМ

На формирующуюся морскую политику ЕС оказывает влияние *евроцентризм* (европоцентризм, европеизм) — теоретическая установка современных концепций общественно-политического развития, которая подчеркивает аван гардную роль Европы в мировом развитии, превращает ценности европей ской культуры в критерий идентификации и систему отсчета для исследова ний других культур, а европейскую модель развития — в универсальный спо соб решения всех сложнейших проблем человечества. Д. Никхем обращал вни мание, что "фундаментальной ошибкой евроцентризма является постули рование того, что современная наука и техника, сформировавшиеся в Евро пе эпохи Возрождения, универсальны, а следовательно, универсально все, исходящее из Европы" [цит. по Глухарев 2006: 165]. С другой стороны, *про странственная стратегия* Евросоюза представляет собой сложный и неод нозначный феномен, диалектика которого включает и сближение, и дистан цирование, и дифференциацию пространств. Она предстает и как стратегия, и как тактика маневрирования для обеспечения преемственности, собственных интересов и традиций евроцентризма [там же: 139].

Сложно переплетаясь с идеями евроцентризма, идейно-политические осно вы новой морской политики Европейского Союза были генерированы в нема лой степени и *атлантизмом*, имевшим в разные исторические периоды нео динаковое смысловое наполнение. В историческом прошлом *атлантизм* обоз начал первоначально западную цивилизацию, распространяющуюся из Сре диземноморья на север, до Британских островов и затем на запад, до Север ной Америки. В геополитическом отношении *атлантизм* делил Западную Европу на морскую и континентальную (центральноевропейскую), борьба которых в ходе двух мировых войн увенчалась победой первой. Экспансия *атлантизма* во второй половине XX в. проявилась, например, в том, что в основу институтов и практик такого *международного сообщества*, как Европейский Союз, были положены принципы, ранее специфические для англо-амери канского мира и протестантского Севера Европы. Современный *атлантизм*, таким образом, существенно поменял перспективу, наметившуюся в эпоху Средневековья и Возрождения: доминанта католического Юга Европы сме нилась доминантой протестантского Севера как носителя модернизационного сдвига [Степин 2001: 196]. Последний момент принципиально важен для понимания генезиса морской политики ЕС.

европа - держава. концепции равновесности и устойчивого развития

В условиях проходящей реформы институциональной структуры Евросоюза из тени выходит идеология и философия доктрины "*Европа — держава*" [Глу харев 2006: 73], на наших глазах эволюционно трансформируясь в доктрину "*Европа - держава морская*". При этом *европейская идентичность* как при надлежность к определенной цивилизации должна подчеркивать принад лежность европейцев к морской цивилизации.

В основе многих теорий развития европейской интеграции лежал *принцип рав новесности* основателя классической механики И. Ньютона [см. Frank 1957:234]). В соответствии с ним физическая реальность мира в своем постоянном движении находится в состоянии равновесности и имеет временную симметрию. Изме нения в конечном итоге приводят к точке равновесия и сбалансированности. Общественными науками "догма Ньютона" была перенесена на развитие общества, воспринималась как объективная возможность и необходимость обес печения стабильности, сбалансированности, равновесия

как внутри государства, так и в общественных отношениях. Она легла в основу доктрины "модернизации", "догоняющего развития", "устойчивого развития" и т.д.

Эту идею равновесности, сбалансированности, стабильности, устойчивости как основы европейской интеграции, европейского порядка и международных отношений, можно обнаружить в теории и практике ЕС [Глухарев 2006: 35]. Так, Европейская комиссия, делая обзор своих стратегических целей на 2005-2009 гг., отметила особую потребность во всеобъемлющей ("*all-embracing*") морской политике, направленной на развитие и процветание европейской морской экономики в рамках устойчивого развития ("*sustainable development*") [Why... 2006]. Идея *устойчивого развития*, применительно к морской политике ЕС, упоминается неоднократно [A Vision... 2007].

политическая модернизация и морская политика ЕС

Морскую политику Евросоюза следует рассматривать и сквозь призму дальнейшей *политической модернизации*, роль которой, первоначально подчиненная решению все тех же задач экономического роста [Why... 2006], постепенно усиливается и оказывается решающей для успешной трансформации как политической системы, так и общества. Эту политику правомерно рассматривать в контексте амбициозных планов строительства "Большой Европы" - обширной сферы *преимущественного влияния* Евросоюза в Средиземноморско-Черноморском регионе и даже за его пределами [Lang 1948:995-999; Глухарев 2006:20]. Не следует забывать, что ЕС — это стратегическое пространство, которое формируется в условиях соперничества с другими центрами силы. Это во многом сближает разрабатываемую общую морскую политику ЕС с океанской политикой США [подробнее см. Овлащенко 2007а: 118-148; Овлащенко 2007б: 13-19].

Для складывания *морской политики* важно выявление издавна существующих связей между интеграционными процессами и проблемами Мирового океана [Алхименко, Слевич 1990: 86]. Профессор-медиевист из Университета Сент-Эндрю Р. Бартлет замечает, что, начиная с XI в., невиданное могущество своим странам стали обеспечивать мореплаватели Западной Европы, которая стала не только начинателем одного из главных мировых процессов завоевания, колонизации и преобразования, но одновременно и сама испытала на себе попытки установления гегемонии отдельных стран. Одной из отличительных черт "Высокого Средневековья" стало установление господства на море латинских флотов [Бартлет 2007: 318-319].

Сегодня можно обнаружить, что в нарождающейся морской политике ЕС преломляются различные, более того, порой странные и предельно неоднородные в своем массиве геополитические концепции, как традиционные ("антропогеография"; концепция "Срединной Европы"; концепция "морской силы"; "имперская геостратегия" и далее, вплоть до известной теории недостаточности "жизненного пространства"), так и современные ("региональная геополитика"; геополитика "новых правых"; концепция мондиализма как своеобразный предшественник современной теории глобализации [Глухарев 2006: 72]; неомондиализм и далее, вплоть до европейского неоязычества).

Европейская идея и интеграция в морской сфере

Очевидно, что истоки морской политики Европейского Союза надо искать прежде всего в самой "*европейской идее*", ее содержании и историческом развитии (в самом широком смысле под термином "европейская идея" понимаются различные концепции добровольного объединения стран и народов Европы в общую политическую организацию). Несомненно также, что идея интеграции появилась не 9 мая 1950 г. (см. знаменитое заявление Р. Шумана), а зародилась в период феодализма, а то и того ранее [Rich 1962: 719], выступала и выступает идеологической основой интеграционных процессов как прошлого, так и современности [Burgess 2000: 2-19].

Национальная морская политика ("твердая патриотическая морская политика"), теснейшим образом связанная в любом государстве с его геополитическими воззрениями, имеет высокую инерционность, способную нейтрализовать влияние интеграции в морской сфере. Так, сегодня весьма сложно увязать в едином политическом "морском узле" национальные морские интересы бывшей "ладычицы морей" - Великобритании, видевшей свое призвание в том, чтобы "защищать и поддерживать морские пути мира" [Иванов 1964: 141], и ее когда-то стремительно построившей мощнейший флот соперницы — Германии, которая, тем не менее, с позиции тех лет, все равно предстает в облике "несостоявшейся морской державы".

Нельзя не учитывать и другие "крайности морской политики" [там же: 248] — например, интересы Франции, всегда соперничавшей с Великобританией и противившейся ее гегемонии в европейских морях, а затем (на протяжении почти всей первой половины XX в.) выступавшей на фоне взаимоотношений

Великобритании и Германии в роли "радующегося третьего". Можно вспомнить и о многочисленных примерах периода между двумя мировыми войнами. Так, англо-германское морское соглашение [там же: 141] затрагивало интересы Франции, СССР, Швеции, Норвегии, Дании на Северном и Балтийском морях, поскольку нарушало равновесие морских сил в Северной Европе, установившееся по итогам Первой мировой войны. Можно вспомнить и об "англо-французском морском компромиссе", и о морской кон троверзе между "латинскими сестрами" - остром франко-итальянском морском соперничестве, других сложных комбинациях в морских отношениях европейских государств, особенно накануне Второй мировой войны.

Современная позиция Германии по вопросам внешней морской политики также, фактически, во многом опирается на классические геополитические подходы. Германия будет до тех пор "дееспособна", писал на рубеже XX—XXI вв. М. Штюрмер, пока с Францией она будет поддерживать сотрудничество, а с морскими державами Атлантики сохранять стратегический альянс. Нынешний угрожающий "дрейф" Западной Европы и Северной Америки в противоположные стороны, считает он, достаточно опасен для немецких интересов. Политолог Л. Кюнхардт указывает на то, что ФРГ остается "внешнеполитическим государством", что она *экзистенциально* зависима от внешних факторов и отношений. Германия, как никогда ранее, воплощает сегодня тип *торгового государства* в отличие от прежнего *державного государства*, приматом внешней политики которого являлась проекция воле своей внутренней мощи. Данному типу в особей мере отвечают мультилатеральные условия ее международной деятельности [цит по Павлов 2005:74-75]. Заинтересованность Германии в международных морских перевозках выразилась, например, в том, что в 2000 г. германский министр обороны в числе важнейших приоритетов немецкой оборонной политики называл безопасность морских путей (причем это уже ни у кого не вызывало удивления) [см. Погорельская 2001: 99].

Позиция Великобритании в международных морских отношениях связана с двойственностью ее положения - европейской державы, с одной стороны, и центра мировой *Британской морской империи*, с другой. Вследствие этого, Великобритания была вынуждена в полной мере считаться со сложной и напряженной ситуацией в современной Европе, а также с тенденциями в мировой политике. В вопросах соотношения национальных морских интересов государств Европы и процессов интеграции заслуживает внимания точка зрения историка И. В. Зеленева, заключающаяся в том, что Англия, которая в пределах значительного исторического периода была сильнее любого отдельно взятого европейского государства, оказалась незаинтересованной в объединении континента (особенно, в сегодняшнем, "интеграционном" понимании). Единство Европы представляло угрозу английскому экономическому процветанию, непосредственно зависящему от доминирующего положения Англии в сфере морской торговли и океанских коммуникаций. Нынешнее ее положение обусловлено тем, что, во-первых, ее *Мировая империя* прекратила свое существование, а с ней исчезли и амбициозные планы мирового господства; во-вторых, Великобритания выступает сегодня единственным последовательным союзником США, для которых объединенная Европа - *главный конкурент*. Таким образом, делает вывод И. В. Зеленева, современная ситуация принципиально отличается от той, которая была двести лет назад, но "геополитический код", ставящий Великобританию в обособленное положение по отношению к континентальной Европе, продолжает действовать [Зеленева 2005: 178-179]. Сходную точку зрения можно обнаружить и в других исследованиях [Semmel 1986; Martin 1993: 157-161; Gamble 2003].

В последние десятилетия прошедшего века во многом обострилась проблема защиты национальных интересов как внутри, так и вне интеграционных союзов [Глухарев 2006:349]. Эти проблемы характерны не только для крупных и экономически развитых морских держав, являющихся "ветеранами" и, одновременно, "твердым ядром" Евросоюза. Они обнаруживают себя, при чем весьма остро, в морских отношениях новых государств-членов ЕС. Например, в отношениях между "балтийскими сестрами" — Латвией, Литвой и Эстонией, казалось бы, совсем недавно едиными не только в своих евро-атлантических устремлениях, но и во всех остальных вопросах взаимных отношений. Значительную внешне- и внутривнутриполитическую мифологизированность такого "единства", подтверждают острые морские споры и конфликты между ними в середине-конце 1990-х годов (по ряду вопросов не урегулированные и сегодня) [Овлащенко 2007в: 33-39].

МОРСКАЯ ПОЛИТИКА В СВЕТЕ ТЕОРИИ "ПЕРЕПЛЕСКИВАНИЯ"

Национальное видение мира, включающее географические образы — продукт национальной истории и культуры, результат синтеза взглядов, разделяемых различными слоями политической элиты, академическими экспертами, творческой интеллигенцией и общественным мнением в целом. Формирующаяся сегодня морская политика ЕС не в состоянии пока опираться на общие, "союзные" географические образы. Геополитическое пространство, не исключая и пространство Мирового океана, в сознании не только рядовых граждан, но и профессиональных политиков обычно состоит из

сфор мированных коллективным и индивидуальным опытом *символов* и *мифов*. Политический миф как превращенная форма политического сознания, в кото ром знание и понимание фактов политики замещаются образами, символа ми, вымыслами, легендами и верой в них, используется и при формировании морской политики ЕС. Здесь, в практике Евросоюза, политический миф кон кретизируется применительно к актуальной политике. В морской политике он рационализируется посредством *направленного внушения* (пропагандой, содержанием соответствующей идеологии). Таким образом, он создается и распространяется целенаправленно и используется как эффективное сред ство интеграционной политики.

Центральным элементом *неофункционалистской теории* является концеп ция так наз. *переплескивания (spillover)*, достаточно распространенная в запад ной экономической науке и социологии. Согласно представителю этой тео рии Л. Линдбергу, эффект *переплескивания* имеет место, когда "действие, предпринимаемое с определенной целью, создает ситуацию, при которой дости жение первоначально поставленной цели может быть обеспечено лишь посредством дальнейших действий, которые, в свою очередь, создают необ ходимость дополнительных действий и так далее" [цит. по Шемятенков 2003: 327]. Логика *переплескивания* говорит о неизбежности не только распространения интеграции на все новые и новые области, в том числе и мор скую (здесь любопытны и чисто этимологические параллели) с выходом на *императив* общей морской политики [Овлащенко 2008], предполагающей ее качественное развитие или углубление, т.е. переход от менее к более высоким формам интеграционного строительства. Неофункционалисты в то же время отвергали мысль об автоматическом действии эффекта *переплескивания* и счи тали, что для реализации заложенных в нем объективных возможностей необходимы целеустремленные политические действия, а значит *перепле скивание* должно "культивироваться". Очевидно, что этот эффект имеет большой потенциал именно в морской отрасли, интеграция в которой явля ется, по мнению инициаторов морской политики ЕС, экономически оправ данной. Интересно, что под "культивированием" неофункционалисты пони мали не грубые административные действия интеграционных институтов, а целеустремленное формирование ими интересов различных групп, уча ствующих в интеграционном процессе [там же: 328]. И такие интересы в мор ской политике ЕС сегодня реально формируются. При этом институты Евро союза, как и национальные государственные институты, в рамках уже доста точно давно разработанных подходов [см. Lang 1948: 3-45] широко применяют современные технологии работы с общественным мнением [см. Колосов 2003].

В одном из своих публичных выступлений комиссар по рыболовству и мор ским делам Дж. Борг высказался следующим образом: "Морская политика даст нам возможность определять, координировать и осуществлять в Союзе меро приятия, связанные с морской деятельностью, наиболее рационально. ...Очень надеюсь на совместную работу с обществом и отдельными заинтересованны ми лицами" [European Commission 2005]. Понятно, что рассчитывать на под держку общества можно лишь в том случае, если морская политика принесет ощутимые плоды как самому обществу, так и его различным *социальным груп нам*. Морская политика должна быть направлена не только на достижение общих внешне- и внутривполитических целей ЕС, но и на защиту конкретных *морехозяйственных интересов* групп крупного, среднего и малого европейского бизнеса. Следствием этого будут успехи не только в экономической, но и в социальной, а потому и в политической сфере морского бизнеса. От состояния и функцио нирования морского бизнеса в сильнейшей степени зависят мировая экономика и международные отношения, положение в хозяйстве и социальной обстанов ке государств. *Доминирование* в морской сфере даст ЕС возможность использовать морской бизнес как мощное оружие экономической стратегии против своих кон курентов и соперников как на уровне транснациональных корпораций (ТНК), так и на уровне государств. Рычаги такого воздействия хорошо известны. Оно будет конкретно и осязаемо влиять на формирование внутривэкономического положения каждой отдельно взятой страны, ее социального климата и поли тической ситуации [Могилевкин 1982:135-137].

Как и Лиссабонская стратегия, морская политика ЕС - мера вынужден ная, направленная на обеспечение и сохранение передовых позиций в миро вой экономике, собственного пути и собственной социальной модели, поиск новых вариантов экономического роста, занятости, модернизации науч но-технического потенциала Евросоюза [см. Глухарев 2006: 168]. Точно так же, как и "Лиссабонский процесс", общая морская политика ЕС - это не конъюнктурная или среднесрочная программа действий, а пролонгированный во времени и в пространстве процесс развития и взаимосвязи самых различных сфер — от производственных до цивилизационных. И точно так же, как Лис сабонская стратегия, морская политика ЕС выступает в роли объекта посто янного обновления, переоценок и новых обязательств.

Океанская парадигма развития ес

Единая морская политика Европейского Союза призвана стать "флагман ским кораблем" [What... 2006] "самообновления" ЕС, дальнейшего его *цемен тирования*, интеграционного объединения. На пути решения внутренних проблем, существующих ныне и неизбежных в будущем, ЕС во многом будет

опираться на характер своих внешнеполитических, в т.ч. и *морских отношений* с другими государствами и группами государств. В связи с потребностью идентификации Евросоюза как *экономического и политического центра мирового сообщества* (более того — об обретении Европой статуса самостоятельной экономической и политической силы глобального масштаба) идет активный поиск новых форм и механизмов создания общего политического пространства ЕС. В этих условиях единая морская политика Европейского союза становится *императивом развития*. Без *глубокой интеграции* в морской сфере у ЕС нет экономического будущего, а тем более — социального и политического.

"Целостная" морская политика должна оправдать ожидания того, что поступательное развитие морской деятельности как наиболее перспективной и востребованной в XXI в. составной части экономической интеграции повлечет за собой *институциональные изменения* и поднимет на качественно новый уровень европейскую политическую интеграцию. Переход к *океанской парадигме* в самом широком ее понимании, практическая выработка европейского "океанического мышления" как важнейшей политико-идеологической составляющей единой морской политики ЕС продиктованы самой логикой интеграционного процесса. В итоге, возможно вести речь о том, что сегодня на наших глазах разворачивается радикально новый геополитический вектор, формирующий новый геополитический код развития ЕС — *планетарно-океанический*.

В ближайшие годы Евросоюз в своей морской политике неизбежно должен будет перейти от общих (системообразующих) идей к идеям конкретно-политическим. Причем конкретным настолько, насколько конкретной должна быть и сама морская политика, если она желает стать политикой, адекватно отражающей реалии международных отношений начала XXI в., совершенно не случайно называемого "веком Мирового океана".

Алхименко А. П., Слевич СБ. 1990. Современные внешнеполитические аспекты географии океана и геополитические концепции. - Ягья В.С. (ред.) *География, политика и культура*. Л.: Наука.

Бартлет Р. 2007. *Становление Европы: Экспансия, колонизация, изменения в системе культуры. 950- 1350гг.* М.: РОССПЭН.

Глухарев Л. И. (ред.) 2006. *Европа перемен: концепции и стратегии интеграционных процессов*. М.: Крафт +.

Зеленева И. В. 2005. *Геополитика и геостратегия России (XVIII — первая половина XIX века)*. СПб.: Изд-во СПбГУ.

Иванов Л. Н. 1964. *Морская политика и дипломатия империалистических держав (между первой и второй мировыми войнами): Избранные произведения*. М.: Наука.

Колосов В. А. (ред.) 2003. Общественное мнение и "низкая" геополитика как растущий фактор легитимности внешней политики. — *Мир глазами россиян: мифы и внешняя политика*. М.: Институт ФОМ.

Могилевкин И. М. 1982. *Бизнес и море: морская торговля и судоходство при капитализме*. М.: Мысль.

Овлащенко А. В. 2007а. Политика США в отношении Мирового океана и формирование морской политики Европейского Союза. — Кожокин Е. М. (ред.) *Политика в XXI веке: вызовы и реалии*. Аналитический альманах, № 7 (17). М.: РИСИ.

Овлащенко А. В. 2007б. Морская политика Европейского союза. — *МЭиМО*, № 7.

Овлащенко А.В. 2007в. Курсом в НАТО и ЕС: страны Балтии на контрагалсах морской политики. — *МЭиМО*, № 4.

Овлащенко А. В. 2008. ЕС: единая морская политика как императив. — *Современная Европа*, вып. I.

Павлов Н. В. 2005. Внешняя политика Берлинской Республики: новый "германский путь"? - *МЭиМО*, № 2.

Погорельская С. В. 2001. Внутриполитические аспекты новой германской внешней политики. — *МЭиМО*, № 7.

Степин В. С. (ред.) 2001. *Новая философская энциклопедия*. М.: Мысль.

Шемятенков В. Г. 2003. *Европейская интеграция*. М.: Международные отношения.

A Vision for Marine Science in Europe. A Science Policy Event on the Green Paper on a Maritime Policy. 2007. http://www.ec.europa.eu/maritimeaffairs/conference_en.html

Burgess M. 2000. *Federalism and European Union: the Building Europe, 1950 — 2000*. L.: Routledge.

European Commission to Consult on Future Maritime Policy for the Union. 2005. - *Oil Spill Intelligence Report*. Vol. 28. Issue 11.

Frank P. 1957. *Philosophy of Science: The Link Between Science and Philosophy*. N.Y.: Prentice-Hall.

Gamble A. 2003. *Between Europe and America: The Future of British Politics*. L.: Palgrave Macmillan.

Lang R. 1948. European Federalism. - Gross F. (ed.) *European Ideologies: A Survey of 20th Century Political Ideas*. N.Y.: Philosophical Library.

Martin L. 1993. The United Kingdom. - Weidenfeld W. and Janning J. (eds.) *Europe in Global Change*:

Strategies and Options for Europe. Gutersloh: Bertelsmann Foundation Publishers.

Rich C (ed.) 1962. *European Politics and Government: A Comparative Approach*. N.Y.: The Ronald Press Company.

Semmel B. 1986. *Liberalism and Naval Strategy: Ideology, Interest, and Sea-Power During the Pax Britannica*. Boston: Allen and Urwin.

What Can a Maritime Policy Do for Europe? 2006. http://www.ec.europa.eu/maritimeaffairs/speeches/speech041206_en.html

Why Should the European Union be Involved in a Such a Policy? 2006. http://www.ec.europa.eu/maritimeaffairs/faq_en.html