



28-29 ноября в Вильнюсе состоится саммит организации «Восточное партнерство». На нем предполагалось подписать соглашение об ассоциации Украины и ЕС, а также парифоровать аналогичные соглашения для Грузии и Молдавии. Вокруг этих соглашений развернулись яростные дискуссии, поскольку в них есть как плюсы, так и минусы для постсоветских стран. Эти вопросы обсуждаются в материалах «СВ».

Истинная цена «европейского выбора»

За несколько дней до возможного подписания соглашения об ассоциации с ЕС Украина резко поменяла курс и развернулась в сторону России.

Для европейских политиков такое непредсказуемое поведение Украины показалось шокирующим, но украинская сторона не видит в своем поступке ничего удивительного, более того, похоже, Украина удастся сделать Европу еще и виновной в своем поведении.

Президент Янукович получил «наследство» от предыдущей власти – договоренности, которые ущемляют экономические возможности Украины в случае подписания ассоциации

с ЕС. Но бывший президент Ющенко так хотел поскорее отдалиться от России, что эти «мелочи» его не очень заботили. С некоторого момента действующий президент и новая «пророссийская» власть на Украине взяли тот же курс. И вот за несколько дней до намеченной даты подписания все резко поменялось, правительство Украины решает притормозитьближение с Европой.

Этому предшествовали несколько событий. Во-первых, несмотря на обещания решить вопрос по поводу освобождения Тимошенко в кратчайшие сроки, Верховная рада так и не сделала этого. А Запад ждал не решения Рады, а помилования. Но помиловать Тимошенко Янукович поостерегся: такой конкурент через год на президентских выборах практически гарантирует ему поражение. И какая радость от «европейского

выбора», если ради него придется пожертвовать президентским креслом? Европа этого пока не поняла, но поскольку сближение поставлено на паузу, у нее есть время осознать, что давление по поводу Тимошенко (если ЕС еще нужен украинский рынок) будет лишиным. Во-вторых, как бы резко изрекли, украинские руководители стали считать издержки. Об экономических минусах сближения с ЕС говорилось не один месяц, но только сейчас они вдруг решили озвучить

цифры и заговорить о компенсации европейцами будущих потерь украинской экономики. При этом если правительство Украины называло цифру 160 миллиардов, то Янукович «округлил» компенсации до 500 миллиардов долларов. Фактически именно во столькое оценило украинское руководство украинский рынок сбыта. Ведь большая часть производства Украины будет вынуждена закрываться. То, что производство пострадает, и люди потеряют работу, правительство не очень

беспокоит, если будет компенсация, получив которую можно смело ждать светлого европейского будущего, которое, возможно, начнется через 10–20 лет. Но европейцам и это сложно осознать, они предложили всего 1 миллиард евро, причем «растянутый» на 7 лет.

Впрочем, украинский президент решил не совсем разочаровывать Запад, пожаловавшись президенту Литвы Дале Грибаускайте на давление со стороны России, из-за которого Киев якобы не может подписать соглашение с Евросоюзом. Он

сказал, что Россия шантажирует его, угрожая ограничить импорт украинских товаров, что обернется для страны миллиардными убытками.

Премьер-министр Азаров полагает, что Украина просто взяла паузу. «Я не вижу никакой историчности в этом моменте, если мы через полгода вернемся к этому вопросу». Видимо, он уверен, что Украина нужна Европе, поэтому Брюссель за полгода исправит все ошибки в отношениях с Украиной и больше не будет говорить о том, что не нравится слушать официальную Киеву.

Аналогичного мнения придерживаются и члены возглавляемой Януковичем «пророссийской» Партии регионов.

Депутат от этой партии Илья Богословская сделала красноречивое заявление: «Не верю, что президент Янукович, большой

и сильный лидер, согнется под маленький каблук соседнего восточного императора. Не верю, что мои дети и внуки должны будут снова чувствовать себя малороссами. Не верю, что Европа и США не понимают своей ответственности перед миром и дадут возможность России снова создавать свою империю в грязи, нищете и пьянстве. Не верю, что демократические страны не найдут денег и компенсационных мер, чтобы помочь Украине восместить потери от агрессивных незаконных мер России по закрытию рынков. Верю в то, что мы подпишем договор об ассоциации и станем сильнее».

После «разворота» в стране начали проходить митинги в поддержку ассоциации с ЕС. Интересно, что на соответствующих сайтах люди от 16 до 55 лет (на Украине принятого создавать иллюзию, что в ЕС хотят в

основном молодые люди, а в ТС – лишь пенсионеры) могут узнать, на каких условиях можно принять участие. Цены за это участие на сайтах колеблются в зависимости от того, где придется: на нести флагок или транспарант: от 80 до 130 гривен (примерно 300-500 рублей).

Средств и энтузиазма, безусловно, не хватит, чтобы повторить историю 9-летней давности, когда на этом же самом месте люди отставали и как бы даже отстояли европейский выбор. Однако «оранжевые» лидеры продолжают надеяться, что то, что происходит сейчас на главной площади страны, перерастет в нечто большее, чем просто проплаченное крупномасштабное мероприятие спустя 9 лет с теми же лозунгами...

Виктор ТИМОШЕНКО

Это не Майдан

Бурные события на Украине стали темой прошедшего в РИА «Новости» видеомоста Москва – Киев «Приостановка подготовки к ассоциации Украина – ЕС. Что дальше?». Украинские эксперты в ходе этого мероприятия поделились своим видением ситуации.

Директор Киевского центра политических исследований и конфликтологии Михаил Погребинский считает, что «оранжевая» оппозиция разогревает ситуацию, но не способна ее контролировать. Нынешние выступления в центре Киева либо вообще неуправляемы, либо ими руководят представители крайне правой партии «Свобода». По мнению Погребинского, участники митингов демонстрируют характерный для постсоветского пространства инфанттизм: они до сих пор не выступали ни за какие конкретные европейские ценности. Эти люди просто верят, что надо подписать какую-то бумагу с ЕС – и Украина сразу, без всяких усилий, станет жить, как Европа, причем не как Греция или Португалия, а как Бавария. Погребинский заявил, что считает фальсифицированными либо совершиенно непрофессиональными последние опросы общественного мнения, по данным которых до 60% населения Украины выступает за ассоциацию с ЕС и лишь примерно 15% – за членство в Таможенном союзе. По его данным, мнение делится примерно поровну. Более того, до

30% граждан Украины хотят не только членства в ТС, но вообще жить в одной стране с Россией.

Директор Центра прикладных политических исследований «Пента» Владимир Фесенко сказал, что митинги оппозиции не повлияют на действия Януковича, потому что он не заходит против слабости. При этом он продолжает переговоры с Брюсселем о подписании соглашения об ассоциации на более выгодных для Киева условиях. Для оппозиции нынешние массовые акции являются последним шансом: если они окончатся ничем, то это практически гарантирует ее поражение на президентских выборах, которые состоятся в начале 2015 года. Что касается рядовых митингующих, то на них очень сильно действует эффект завышенных ожиданий. В последние месяцы вся государственная пропагандистская машина, включая официальный сайт, который якобы объясняется именно официальной пропагандой. Если Партия регионов снова решит стать «пророссийской», изменятся и настроения населения.

Политолог, главный редактор еженедельника «Киевский телеграф» Владимир Скачко за-

явил, что на воскресном митинге в Киеве присутствовало не более 25 тысяч человек, а не 150 и не 200 тысяч, как говорят лидеры оппозиции. По его мнению, украинская власть в преддверии президентских выборов просто ведет торги о том, кто ей больше заплатит – ЕС или Россия. Многим кажется, что у них отняли желанную игрушку. Увеличение сторонников евроинтеграции



ФОТО МАКСИМА ЧУКАИНЫХ/ТАСС

Украинская власть в преддверии президентских выборов просто ведет торги о том, кто ей больше заплатит – ЕС или Россия

даже это будет тот самый имплементский проект, которого якобы так боятся украинцы.

В целом, по мнению украинских экспертов, ни о каком втором Майдане не может быть и речи – ситуация в стране принципиально другая, чем 9 лет назад.

Александр ВЕЧНЫЙ

и на одной-двух лентах агентств.

Не следует думать, что неожиданный поворот Украины потряс мир. В Западном полушарии это событие явно попало в третью разрядные, породив короткие информационные сообщения всего лишь в полутора десятках газет и на одной-двух лентах агентств.

Промелькли они и в информационных блоках ТВ. Но серьезных комментариев, которые всегда свидетельствуют о важности темы и интересе к ней аудитории, почти не было. Однако нужно говорить о США или Латинской Америке, если даже это будет тот самый имплементский проект, которого якобы так боятся украинцы.

Александр ВЕЧНЫЙ

и на одной-двух лентах агентств.

Большим интересом у посетителей выставки пользовались достижения робототехники. Но, как уверяют исследователи, настоящая потребность в результатах этого направления инновационной деятельности возникнет только к 2025 году. А пока современники ждут от инноваций конкретного решения тех проблем, с которыми они сталкиваются в повседневной жизни. Взять те же автомобильные пробки. В этом году Москва вышла на первое место в мире по загруженности автомагистралей. Участники форума самого высокого уровня не остались в стороне от дискуссий на эту тему. Своими соображениями поделился и мэр Мехико Мигель Анхель Мансаре:

– Важной для нас является возможность передвижения жителей с комфортом, активизация маршрутов, а также безопасность пассажиров. При этом главная задача – сохранить в мегаполисе такую стратегию, при которой семь из десяти поездок совершаются на общественном транспорте.

– Важной для нас является возможность передвижения жителей с комфортом, активизация маршрутов, а также безопасность пассажиров. При этом главная задача – сохранить в мегаполисе такую стратегию, при которой семь из десяти поездок совершаются на общественном транспорте.

– Важной для нас является возможность передвижения жителей с комфортом, активизация маршрутов, а также безопасность пассажиров. При этом главная задача – сохранить в мегаполисе такую стратегию, при которой семь из десяти поездок совершаются на общественном транспорте.

– Важной для нас является возможность передвижения жителей с комфортом, активизация маршрутов, а также безопасность пассажиров. При этом главная задача – сохранить в мегаполисе такую стратегию, при которой семь из десяти поездок совершаются на общественном транспорте.

– Важной для нас является возможность передвижения жителей с комфортом, активизация маршрутов, а также безопасность пассажиров. При этом главная задача – сохранить в мегаполисе такую стратегию, при которой семь из десяти поездок совершаются на общественном транспорте.

– Важной для нас является возможность передвижения жителей с комфортом, активизация маршрутов, а также безопасность пассажиров. При этом главная задача – сохранить в мегаполисе такую стратегию, при которой семь из десяти поездок совершаются на общественном транспорте.

– Важной для нас является возможность передвижения жителей с комфортом, активизация маршрутов, а также безопасность пассажиров. При этом главная задача – сохранить в мегаполисе такую стратегию, при которой семь из десяти поездок совершаются на общественном транспорте.

– Важной для нас является возможность передвижения жителей с комфортом, активизация маршрутов, а также безопасность пассажиров. При этом главная задача – сохранить в мегаполисе такую стратегию, при которой семь из десяти поездок совершаются на общественном транспорте.

– Важной для нас является возможность передвижения жителей с комфортом, активизация маршрутов, а также безопасность пассажиров. При этом главная задача – сохранить в мегаполисе такую стратегию, при которой семь из десяти поездок совершаются на общественном транспорте.

– Важной для нас является возможность передвижения жителей с комфортом, активизация маршрутов, а также безопасность пассажиров. При этом главная задача – сохранить в мегаполисе такую стратегию, при которой семь из десяти поездок совершаются на общественном транспорте.

– Важной для нас является возможность передвижения жителей с комфортом, активизация маршрутов, а также безопасность пассажиров. При этом главная задача – сохранить в мегаполисе такую стратегию, при которой семь из десяти поездок совершаются на общественном транспорте.

– Важной для нас является возможность передвижения жителей с комфортом, активизация маршрутов, а также безопасность пассажиров. При этом главная задача – сохранить в мегаполисе такую стратегию, при которой семь из десяти поездок совершаются на общественном транспорте.

– Важной для нас является возможность передвижения жителей с комфортом, активизация маршрутов, а также безопасность пассажиров. При этом главная задача – сохранить в мегаполисе такую стратегию, при которой семь из десяти поездок совершаются на общественном транспорте.

– Важной для нас является возможность передвижения жителей с комфортом, активизация маршрутов, а также безопасность пассажиров. При этом главная задача – сохранить в мегаполисе такую стратегию, при которой семь из десяти поездок совершаются на общественном транспорте.

– Важной для нас является возможность передвижения жителей с комфортом, активизация маршрутов, а также безопасность пассажиров. При этом главная задача – сохранить в мегаполисе такую стратегию, при которой семь из десяти поездок совершаются на общественном транспорте.

– Важной для нас является возможность передвижения жителей с комфортом, активизация маршрутов, а также безопасность пассажиров. При этом главная задача – сохранить в мегаполисе такую стратегию, при которой семь из десяти поездок совершаются на общественном транспорте.

– Важной для нас является возможность передвижения жителей с комфортом, активизация маршрутов, а также безопасность пассажиров. При этом главная задача – сохранить в мегаполисе такую стратегию, при которой семь из десяти поездок совершаются на общественном транспорте.

– Важной для нас является возможность передвижения жителей с комфортом, активизация маршрутов, а также безопасность пассажиров. При этом главная задача – сохранить в мегаполисе такую стратегию, при которой семь из десяти поездок совершаются на общественном транспорте.

– Важной для нас является возможность передвижения жителей с комфортом, активизация маршрутов, а также безопасность пассажиров. При этом главная задача – сохранить в мегаполисе такую стратегию, при которой семь из десяти поездок совершаются на общественном транспорте.

– Важной для нас является возможность передвижения жителей с комфортом, активизация маршрутов, а также безопасность пассажиров. При этом главная задача – сохранить в мегаполисе такую стратегию, при которой семь из десяти поездок совершаются на общественном транспорте.

– Важной для нас является возможность передвижения жителей с комфортом, активизация маршрутов, а также безопасность пассажиров. При этом главная задача – сохранить в мегаполисе такую стратегию, при которой семь из десяти поездок совершаются на общественном транспорте.

– Важной для нас является возможность передвижения жителей с комфортом, активизация маршрутов, а также безопасность пассажиров. При этом главная задача – сохранить в мегаполисе такую стратегию, при которой семь из десяти поездок совершаются на общественном транспорте.

– Важной для нас является возможность передвижения жителей с комфортом, активизация маршрутов, а также безопасность пассажиров. При этом главная задача – сохранить в мегаполисе такую стратегию, при которой семь из десяти поездок совершаются на общественном транспорте.

– Важной для нас является возможность передвижения жителей с комфортом, активизация маршрутов, а также безопасность пассажиров. При этом главная задача – сохранить в мегаполисе такую стратегию, при которой семь из десяти поездок совершаются на общественном транспорте.

– Важной для нас является возможность передвижения жителей с комфортом, активизация маршрутов, а также безопасность пассажиров. При этом главная задача – сохранить в мегаполисе такую стратегию, при которой семь из десяти поездок совершаются на общественном транспорте.

– Важной для нас является возможность передвижения жителей с комфортом, активизация маршрутов, а также безопасность пассажиров. При этом главная задача – сохранить в мегаполисе такую стратегию, при которой семь из десяти поездок совершаются на общественном транспорте.

– Важной для нас является возможность передвижения жителей с комфортом, активизация маршрутов, а также безопасность пассажиров. При этом главная задача – сохранить в мегаполисе такую стратегию, при которой семь из десяти поездок совершаются на общественном транспорте.

– Важной для нас является возможность передвижения жителей с комфортом, активизация маршрутов, а также безопасность пассажиров. При этом главная задача – сохранить в мегаполисе такую стратегию, при которой семь из десяти поездок совершаются на общественном транспорте.

– Важной для нас является возможность передвижения жителей с комфортом, активизация маршрутов, а также безопасность пассажиров. При этом главная задача – сохранить в мегаполисе такую стратегию, при которой семь из десяти поездок совершаются на общественном транспорте.

– Важной для нас является возможность передвижения жителей с комфортом, активизация маршрутов, а также безопасность пассажиров. При