

**ИНСТИТУТ ЕВРОПЫ
РОССИЙСКОЙ АКАДЕМИИ НАУК**

Современная **ЕВРОПА**

ЖУРНАЛ ОБЩЕСТВЕННО-ПОЛИТИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ

ОСНОВАН В ЯНВАРЕ 2000 г.
ВЫХОДИТ ЧЕТЫРЕ РАЗА В ГОД

№ 2 (58) апрель–июнь 2014 г.

**ШЕФ-РЕДАКТОР
Н.П. ШМЕЛЁВ**

МЕЖДУНАРОДНЫЙ СОВЕТ

БАР ЭГОН (Германия), ГРИНБЕРГ Р.С. (Россия), ГРУШКО А.В. (Россия),
ЖУРКИН В.В. (Россия), КАРРЕР Д'АНКОС ЭЛЕН (Франция),
НЕКИПЕЛОВ А.Д. (Россия), НИВА ЖОРЖ (Швейцария), РОГОВ С.М. (Россия),
СИМОНИЯ Н.А. (Россия), ФАРА ДЖАН МАРИЯ (Италия),
ЧУБАРЬЯН А.О. (Россия)

**ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
В.И. МИРОНЕНКО**

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

АРБАТОВ А.Г., БЕЛОВ В.Б., БОРКО Ю.А.,
ВОДОПЬЯНОВА Е.В., ГЛИНКИНА С.П., ГРОМЫКО Ал.А.,
ДАНИЛОВ Д.А., ЗОЛОТАРЁВ П.С., КРАСИКОВ А.А.,
КУДРОВ В.М., МАСЛЕННИКОВ А.А., НОСОВ М.Г.,
РУБИНСКИЙ Ю.И., РЫКИН В.С., ФЁДОРОВ В.П.,
ХЕСИН Е.С., ШВЕЙЦЕР В.Я., ШИШКОВ Ю.В.

МОСКВА

СОДЕРЖАНИЕ

Стр.

<i>Громыко Ал.А.</i> О насущном	5
<i>Памяти академика Н.П. Шмелёва</i>	7

ЕВРОПЕЙСКИЙ ПРОЦЕСС: СТРАНЫ И РЕГИОНЫ

<i>Борко Ю.А.</i> Россия – Евросоюз: состоялось ли стратегическое партнёрство?	19
<i>Водопьянова Е.В.</i> Европа в поисках инноваций (размышления философа).....	31
<i>Габарта А.</i> Польская помощь развивающимся странам	42
<i>Ключникова М.В.</i> Швеция: влияние политики мультикультурализма на государство всеобщего благосостояния	54
<i>Эшба Э.Д.</i> Причерноморье: регион соперничества или сотрудничества? ...	69
<i>Мязин Н.А.</i> Уличные праворадикальные группировки Великобритании	81
<i>Лобанов М.М.</i> Отношения России и Сербии: новое содержание старых форм	91
<i>Карпов Г.А.</i> Великобритания: демография против мигрантов и мультикультурализма	106

ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОСТЬ

<i>Швейцер В.Я.</i> СССР-Австрия: на выражах мировой политики.....	121
--	-----

УДК 327

Элана ЭШБА

ПРИЧЕРНОМОРЬЕ: РЕГИОН СОПЕРНИЧЕСТВА ИЛИ СОТРУДНИЧЕСТВА?

Черноморский регион всегда привлекал к себе внимание государств как входящих в него, так и лежащих за его пределами, оставаясь зоной их особых интересов. Об этом свидетельствует и давняя, и не очень история. Даже в советское время, когда большая его часть контролировалась СССР, не вызывал сомнения факт, что регион находится на стыке разнонаправленных интересов геополитических субъектов (учитывая членство Турции в НАТО). В силу всего этого на протяжении веков Причерноморье не отличалось реальной стабильностью, выступая, скорее, ареной соперничества.

Кто хозяин на Босфоре – тот хозяин положения

Черноморские проливы, несомненно, играют важнейшую роль в торгово-экономическом развитии государств Черноморско-Средиземноморского региона. Вместе с тем они постоянно в орбите пристального внимания целого ряда внерегиональных государств из-за, в частности, значительных экономических и политических преимуществ, которые предоставляет контроль над Босфором.

Контроль же тесно связан с режимом Черноморских проливов по причине их географического положения.

Во-первых, необходимо учитывать физические параметры и пропускную способность проливов (на Босфоре ширина самого узкого отрезка равна примерно 600 м, в Дарданеллах – около 1300 м.) [Вышинский А.Я., Лозовский С.А. 1948], что как раз и создаёт возможность осуществлять эффективный контроль над проливами: либо не пропускать суда вообще, либо проводить их сортировку.

Второй важный фактор заключается в том, что оба берега контролируются одним государством – Турецкой Республикой, что ставит её в наиболее благоприятное в геополитическом отношении положение.

И, наконец, в-третьих, что, как представляется, является важнейшей характеристикой проливов, они соединяют закрытое Чёрное море с открытым Средиземным, будучи

© Эшба Элана Джемаловна – аспирантка ИВ РАН, научный сотрудник Центра партнёрства цивилизаций ИМИ МГИМО(У) МИД РФ. Адрес научной организации: 119454, Москва, проспект Вернадского, 76.

E-mail: elana_eshba@mail.ru

Ключевые слова: Черноморский регион, Россия, Турция, соперничество, интересы.

DOI: <http://dx.doi.org/10.15211/soveurope220146980>

единственной водной артерией между бассейнами двух морей. Именно по этой причине режим мореплавания затрагивает интересы всех черноморских государств, и, в частности, Турции, которая в силу своего географического положения и исторически сложившейся традиции контролирует порядок входа судов в Чёрное море.

До начала XIX века Османская империя, обладавшая значительной военной мощью и обеспечившая себе весьма крепкие позиции в регионе, фактически диктовала условия использования проливов. Соответственно каждая из европейских держав стремилась договориться со Стамбулом об условиях прохода своих судов. К этому времени относятся и первые договоры России с Портой об использовании Черноморских проливов. [см.: Кючук-Кайнарджийский мир 1774 г., Русско-турецкие союзные договоры 1799 и 1805 гг., Ункяр-Искелесийский договор 1833 г.].

Тогда задача Османской империи (как и теперь современной Турции) состояла в охране своего суверенитета, что достигалось посредством закрытия проливов для иностранных военных кораблей и стремлением всецело регулировать торговое и военное мореплавание через Босфор. Таким образом, на протяжении всей истории османского владычества на Чёрном море Турция выступала и теперь продолжает выступать в роли гаранта того или иного режима прохода иностранных судов через проливы.

К примеру, во время русско-японской войны 1904–1905 годов Османская империя закрыла проливы для русского военного флота [Вельможко А.В. 2002], что поставило Россию в затруднительное положение, так как Черноморский флот был, таким образом, лишён возможности участвовать в боевых операциях против Японии. А в самом начале Первой мировой войны, в августе 1914 года, когда Османская империя формально ещё сохраняла нейтралитет, она пропустила в Чёрное море немецкие крейсера “Гебен” и “Бреслау”, которые затем атаковали русский флот и черноморские порты России [Кооп Г. 2002]. Позже, в сентябре 1914 года, Стамбул полностью закрыл проливы для прохода торговых судов и тем самым лишил Россию и её союзников важнейших морских коммуникаций.

После падения Османской империи и победы кемалистской революции политика Турции относительно проливов претерпела некоторые изменения. В период Лозаннской конференции 1922–1923 годов для неё основным приоритетом было сохранение Турции как национального государства. Вследствие этого проблемы, связанные с безопасностью в Черноморском регионе, и даже вопрос проливов отошли на задний план. Вместе с тем интересы молодой Турецкой Республики диктовали необходимость обеспечения гарантий безопасности турецкого государства, по крайней мере, в зоне проливов. В результате, добившись не без помощи Советского Союза в 1936 году суверенитета над Босфором, Турция решила одну из основных своих проблем – обеспечение безопасности. При этом статус регулятора Черноморских проливов позволил ей сохранять баланс между великими державами, избегая вовлечения в военные конфликты.

На конференции в Лозанне в 1923 году было подписано соглашение о режиме Черноморских проливов, которое действовало до 1936 года, когда вступила в силу новая конвенция, принятая на международной конференции в г. Монтрё. Эта конвенция действует и по настоящее время. Она не содержит ограничений по тоннажу военных кораблей черноморских стран для прохода через проливы, но существенно ограничивает тоннаж и число военных кораблей нечерноморских государств [Конвенция о режиме проливов 20 июля 1936 г.], что, несомненно, соответствует интересам безопасности на Чёрном море.

Однако стоит отметить и некоторые изменения в позиции России относительно Черноморских проливов. Если в Лозанне советские дипломаты настаивали на закрытии Чёрного моря для *всех* военных кораблей, то в Монтрё советские представители выступали за особый статус черноморских государств, стремясь таким образом закрепить

статус СССР как сильнейшей черноморской державы. Соответственно, логичным выглядело и стремление СССР усилить своё влияние в Черноморском регионе, делая попытки ограничить контроль Турции над проливами.

Современный же этап российско-турецких отношений показывает, что у Москвы и Анкары имеются определённые разночтения относительно реализации контрольных функций в Причерноморье. Сегодня Турция явственно демонстрирует желание укрепить и расширить свое влияние в Черноморском регионе.

Глобальные изменения конца 90-х годов XX века привели к реформированию черноморского геополитического пространства, на карте мира появились новые независимые государства. Одновременно с распадом Советского Союза и ослаблением позиций России роль и влияние Турции в регионе стали возрастать, особенно с учётом увеличения её экономического потенциала и активной поддержки государств-членов НАТО.

Принимая во внимание сложившуюся ситуацию, Турция предприняла решительные шаги для укрепления собственных позиций в Причерноморье, воспользовавшись для этого своим суверенитетом над проливами, которые являются единственным выходом в теплые моря для черноморских государств.

Так, в 1993 году правительство Турции в одностороннем порядке приняло новый Регламент режима прохода торговых судов через Черноморские проливы. Эти действия вызвали протест Москвы, так как они напрямую касались жизненных интересов России в регионе. Начались российско-турецкие переговоры, в ходе которых был разработан новый Регламент, вступивший в силу в ноябре 1998 года. Однако и он не устраняет всех препятствий для прохода российских судов через Босфор, и переговоры между Москвой и Анкарой по этим вопросам продолжаются.

По мнению России, режим Проливов определяется в том числе и их международным статусом, в соответствии с которым Турция, даже обладая суверенитетом над Черноморскими проливами, не имеет права вносить изменения в порядок судоходства без предварительного обсуждения этого вопроса с остальными участниками конвенции 1936 года. Тем не менее вариант нового Регламента о судоходстве, принятый в 1998 году, можно считать компромиссным, так как он в определённой мере способствовал смягчению проблемы транспортировки российской нефти.

Вместе с тем в последние годы наблюдается усиление взаимодействия России и Турции в плане поддержания существующего порядка. Об этом можно говорить, исходя из стремления России и Турции решать вопросы безопасности на Чёрном море совместными усилиями посредством целого спектра черноморских организаций. К примеру, в 2006 году, в ходе заседания средиземноморской программы НАТО "Активные усилия" Россия и Турция наложили вето на предложение США о распространении этой программы на Чёрное море. Причиной тому, очевидно, послужили опасения относительно возможной ревизии конвенции Монтре 1936 года в случае усиления позиций США в Черноморском регионе.

Таким образом, ситуация вокруг Черноморских проливов сыграла во многом решающую роль в российско-турецких отношениях.

В настоящее время вопрос обеспечения контроля и безопасности на Чёрном море встаёт с особой остротой. Количество транзитных торговых судов, проходящих через Черноморские проливы, год от года растёт. С развитием мирового хозяйства и торговли увеличивается и поток судов нечерноморских государств. Таким образом, транспортная нагрузка на Босфор, а вместе с тем и контроль над ним превращаются в серьёзную международную дилемму, затрагивающую интересы и экономическую безопасность всех причерноморских стран. В этих условиях возрастает роль крупных региональных акторов.

Новые времена – новые реалии

Российская Федерация и Турция на современном этапе выступают основными субъектами на геополитическом пространстве Причерноморья. Несомненно, обе страны позиционируют себя в качестве региональных лидеров, причём важно отметить, что позиция Турции качественно меняется. Если раньше большинство аналитиков сходилось во мнении, что политика Анкары подвержена чрезмерному влиянию со стороны Вашингтона, то в последнее время можно говорить о том, что Турция всё чаще отличается более самостоятельным, чем ранее, поведением, в том числе и в рамках Североатлантического альянса.

С распадом СССР отпала необходимость неукоснительного следования военно-политической стратегии Запада, и Турция приступила к активной реализации региональной политики. Анкара планомерно расширяет контакты с государствами Черноморско-Кавказского региона и тем самым пытается укрепить свои позиции и контроль на Чёрном море.

Кроме того, современная геополитическая динамика заставляет Анкару идти на неотложные меры по укреплению своего влияния, чтобы оправдать претензии на роль региональной державы. Война в Южной Осетии, разгоревшаяся в августе 2008 года, стимулировала активизацию турецкой внешней политики в Черноморском и Кавказском регионах: именно после неё Анкара разработала и предложила государствам Закавказья программу “Платформа по сотрудничеству и стабильности на Кавказе”, в рамках реализации которой предполагалось исключить применение силы при решении межгосударственных проблем в регионе. По мнению политологов, Анкаре тогда удалось использовать события в Южной Осетии и на фоне агрессивного имиджа России и США предложить государствам региона собственную модель мирного сосуществования. Это предложение, безусловно, было нацелено на быстрое прекращение войны и поиск решений проблем безопасности на региональном уровне. Турция понесла прямой ущерб от августовских событий 2008 года. Разрыв российско-грузинских отношений после войны в Южной Осетии потенциально мог крайне негативно сказаться на турецкой черноморской политике, а также на региональных инициативах типа “Блэксифор”¹ и операции “Черноморская гармония”². В связи со сложившейся ситуацией в регионе весьма осложнялось и осуществление таких крупных экономических проектов, как трубопроводы Баку – Тбилиси – Джейхан, Баку – Тбилиси – Эрзерум или железнодорожный проект Баку – Тбилиси – Карс.

Неслучайным поэтому представляется визит президента Турции Абдуллы Гюля в Москву в феврале 2009 года, когда состоялось подписание соглашения о безопасности в Черноморском регионе. В нём стороны “подтверждают важность укрепления сотрудничества, в том числе взаимодействия между прибрежными государствами Чёрного моря” [Захаров, Арешев, 2010: 235].

¹ The Black Sea Naval Co-operation Task Group (БЛЭКСИФОР) – проект, запущенный в начале 2001 года по инициативе Турции с участием всех черноморских государств (РФ, Украина, Румыния, Болгария и Грузия). Цели проекта: продвижение стабильности и безопасности на Чёрном море, организация взаимодействия военных флотов стран региона, антитеррористическая борьба.

² Black Sea Harmony (Черноморская гармония) – изначально военно-морская операция, проведённая Турцией в марте 2004 года в соответствии с несколькими резолюциями Совбеза ООН о борьбе с терроризмом и асимметричными угрозами. После неё Анкара обратилась с предложением присоединиться к этому проекту соседним странам. Россия поддержала турецкую инициативу 27 декабря 2006 года. Украина 17 января 2007 года подписала с Турцией Протокол об обмене информацией в рамках данной инициативы.

Такой акцент соглашения весьма важен для обеих сторон, а для Турецкой Республики отношения и с Грузией, и с Россией даже жизненно важны. Представляется, что, по мнению Турции, именно инициатива “Кавказской платформы” должна была стать стабилизирующим фактором в регионе, и вместе с тем усилила бы влияние Турции в Черноморско-Кавказском регионе.

Кроме того, опираясь на свою инициативу, Турция приступила к активной деятельности с целью урегулирования нагорно-карабахского конфликта и предприняла попытки налаживания диалога с Арменией. Она внимательно следит за ходом армяно-азербайджанских переговоров по Нагорному Карабаху. В интервью турецкой газете *Sabah* от 8 декабря 2012 года министр иностранных дел Турции Ахмед Давутоглу заявил, что “Турция ждёт видимых результатов от переговоров между Арменией и Азербайджаном по урегулированию нагорно-карабахского конфликта, а достижение результатов по этому вопросу *откроет путь и перед Турцией*” [ABD de Patriot gönderecek//sabah gazetes]. И хотя значительного прогресса здесь пока не наблюдается, Анкара не ослабляет усилий, направленных на активное участие в региональных делах.

Интерес к Азербайджану со стороны Турции, кроме всего прочего, обуславливается и существованием крупных совместных энергетических проектов, в частности и в акватории Чёрного моря. Отметим, что, даже не являясь черноморским государством, Азербайджан активно вовлечен в региональные энергетические программы. Соответственно участие в урегулировании карабахского конфликта и налаживание диалога с Арменией имеют серьёзное значение для Турции не только с политической точки зрения, но и ввиду солидных экономических и торговых перспектив.

Другая страна, которая в настоящее время занимает одно из центральных мест в политике Анкары в Причерноморье, это Грузия. Без сомнения, крупные торговые проекты крепко связывают экономические структуры Турции и Грузии. А первостепенное внимание Грузии членству в ЕС, учитывая её курс на полномасштабное развитие отношений с Организацией Североатлантического договора, дополнительно способствует сближению двух стран, поскольку Анкара разделяет надежды Тбилиси по этим вопросам.

Стоит также иметь в виду, что помимо своей официальной внешнеполитической позиции, Турция устанавливает неформальные отношения с участниками региональных конфликтов на Кавказе. В качестве примера можно привести развитие торгово-экономических связей с Абхазией, которые, как представляется, в России несколько недооценивают.

Стоит отметить и ту роль, которую играет заметно активизировавшая свои действия абхазская диаспора в Турции. Она энергично выступает за возобновление морского сообщения Трабзон – Сухум и продолжает продвигать идею открытия воздушного и паромного сообщения с Абхазией. Известно, что на встрече с президентом Турции Абдуллой Гюлем в январе 2009 года члены Федерации Кавказских обществ (KAFFED), крупнейшей диаспоральной организацией Турции, поднимали вопрос об открытии морского и воздушного сообщения с Сухумом [TÜRKİYE CUMHURİYETİ CUMHURBAŞKANLIĞI MAKAMINA].

Интересно, что после признания Абхазии Россией [Turkish police quarterly V 8, #4 : 86] количество соответствующих запросов в адрес турецкого парламента со стороны парламентариев от основной оппозиционной Народно-республиканской партии (*Cumhuriyet Halk Partisi*) увеличилось. Без сомнения, абхазское лобби в лице диаспоры в определённой степени способствует интенсификации торговых и экономических контактов, не носящих тем не менее государственного характера. Соответственно, несмотря на экономические выгоды, полноправное участие Абхазии в региональных черноморских инициативах на данном этапе невозможно. Хотя нужно отметить, что в целом уровень кооперации в регионе в последние годы значительно возрос.

После распада Советского Союза Анкара пересмотрела своё отношение к Чёрному морю. Его стали рассматривать как транзитный коридор, который может открыть альтернативные транспортные и торговые пути в Восточную Европу, Центральную Азию и на Кавказ. Важную роль в реализации этих планов было призвано сыграть активное участие всех стран региона в Организации черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС). В настоящее время это единственная международная полноформатная организация в регионе, хотя из 12 её членов только шесть имеют выход к Чёрному морю.

Проекты, важные для всех

Сегодня причерноморские страны прилагают усилия для реализации сотрудничества по двум основным направлениям: это строительство скоростной автомагистрали вокруг Черного моря и развитие морских магистралей в регионе. Странами – членами ОЧЭС были подписаны соответствующие документы.

Первые шаги на уровне Меморандума о взаимопонимании, касающегося строительства скоростной автомагистрали [Memorandum of Understanding for the Coordinated Development of the Black Sea Ring Highway], были сделаны ещё в 2007 году, а сейчас, вероятно, можно говорить уже об активной фазе проработки проекта, который совсем не прост. Ведь протяжённость дороги, по предварительным оценкам, составит более 7 тысяч километров. Предполагается, что автомагистраль пройдёт через территории всех государств – членов ОЧЭС, в том числе и по городам РФ, расположенным на черноморском побережье. Планируется, что после завершения согласования основного маршрута автомагистрали вокруг Чёрного моря стороны приступят к выработке технико-экономического обоснования развития отдельных её участков. Способствовать появлению в регионе современной скоростной автомагистрали, оборудованной всеми необходимыми объектами инфраструктуры, может, несомненно, привлечение крупных иностранных инвесторов, к чему стремятся региональные акторы.

Ещё один принятый меморандум – о взаимопонимании по развитию морских магистралей в регионе [Memorandum of Understanding on the Development of the Motorways of the Sea at the BSEC region] – не менее важен, чем первый. Осуществление его на практике позволило бы Черноморскому региону в рамках интенсификации морских перевозок и развития новых морских транспортных путей занять солидное место в мировой торговле. Причерноморье сейчас фактически исполняет роль звена, связывающего страны региона с развитыми государствами других континентов.

Процесс увеличения региональных перевозок начался после периода застоя 1990-х годов. В результате общий грузооборот портов в Болгарии, Румынии, Грузии, России и Украине за семь лет (2000–2007 гг.) существенно вырос, в том числе в российских портах на 94%, украинских – на 76%, в румынских – на 74% [Токман, 2011]. И всё большее значение в регионе приобретают ближние трансчерноморские линии.

Важность морского транспорта для Черноморского региона подчёркивается в разного рода декларациях и заявлениях ОЧЭС. В частности, проект развития морских портов в регионе был отражен в “Совместной декларации о сотрудничестве в сфере транспорта в регионе ЧЭС”, принятой в апреле 2008 года в Одессе. Более того, одесская декларация предусматривает широкомасштабное сотрудничество, в том числе и совместные действия по упразднению как физических, так и нефизических барьеров в регионе ЧЭС на ключевых транспортных узлах, включая и морские порты.

Перспективным представляется проект железнодорожно-паромного сообщения между Россией и Турцией через Черное море. Железнодорожно-паромная переправа между портом Кавказ в Керченском проливе и турецким портом Самсун была создана в 2010 году, но до февраля 2013 года эксплуатировалась в тестовом режиме. Линия была открыта на основании Соглашения между Министерством транспорта Российской Федерации и

Министерством транспорта и коммуникаций Турецкой Республики об организации смешанного международного железнодорожно-паромного сообщения через порты Кавказ и Самсун.

По словам министра транспорта РФ Максима Соколова, благодаря этому проекту Россия сможет наладить транспортное сообщение со Средиземноморским регионом и Ближним Востоком. Одновременно у Турции также появится возможность наладить сообщение с бывшими советскими республиками, тюркскими государствами и Сибирью [Россия и Турция открыли ж/д- паромную линию Кавказ – Самсун].

Предполагается, что до конца 2013 года пропускная способность на линии будет увеличена в 2,5 раза. Согласно предварительным оценкам, благодаря этому проекту грузооборот между двумя странами может возрасти на 15%. Объёмы международного транзита вырастут на 20%. Отметим, что турецкие политики уже указывают на необходимость совершенствования системы дорожного транспорта, в частности, реализации проекта Черноморской кольцевой автомагистрали.

Министр транспорта Турецкой Республики Бинали Йылдырым в частности сообщил, что на сегодняшний день Турция построила около 700 километров дороги от КПП Сарп на турецко-грузинской границе до города Синоп, а также завершила строительство участка дороги к западу от Синопа. “Создание кольцевой дороги такого типа на севере Причерноморья обеспечит ускоренное развитие отношений между странами региона, а также внесет вклад в углубление дружественных, добрососедских связей” [там же], – заявил министр.

Интересными являются и некоторые другие перспективные предложения взаимодействия в Причерноморье, среди которых проект многовекторной программы развития морского пассажирского транспорта на Чёрном и Средиземном море и предложение о сотрудничестве в области обеспечения безопасности навигации, включая обмен соответствующей информацией, в частности в зоне проливов (эти предложения были выдвинуты министерством транспорта Российской Федерации).

Нельзя обойти вниманием и энергетический вопрос, бесспорно, являющийся одним из ключевых в регионе. Конец 2011 года ознаменовался двумя важными энергетическими соглашениями. В подписанном в декабре 2011 года меморандуме о реализации нового проекта Трансанатолийского газопровода (TANAP), речь шла о транспортировке азербайджанского природного газа с месторождения Шах-Дениз II через Турцию в Европу. Кроме того, предполагается, что проект TANAP будет расширять инфраструктуру для транспортировки в Турцию и Европу газа не только из указанного месторождения в Азербайджане, но при благоприятных условиях также туркменского, казахского и, возможно, иранского газа. При этом примечательно, что Турция сможет использовать 6 из 16 миллиардов кубометров природного газа, который будет транспортироваться по этому трубопроводу.

Что касается второго соглашения относительно сотрудничества в области реализации проекта Южно-Европейского газопровода (“Южный поток”), то можно говорить о том, что оно предоставило России преимущество в энергетическом соперничестве.

Согласно проекту, газопровод “Южный поток” будет иметь пропускную способность 63 млрд кубометра и позволит России поставлять естественный газ напрямую в Европу по дну Чёрного моря в обход Украины. Турция поддержала этот важнейший российский инфраструктурный проект, хотя поставки газа в Турцию по нему не предусмотрены. Тем не менее, подписав соответствующее соглашение, Анкара предоставила России своё разрешение на прокладку “Южного потока” в исключительной экономической зоне (ИЭЗ) Турции в акватории Чёрного моря. В свою очередь, Россия снизила цены на природный газ, который приобретает Турция.

Таким образом, несмотря на известное соперничество в регионе, перекрёстные экономические интересы толкают Россию и Турцию к совместному осуществлению масштабных и амбициозных проектов, значение которых для региона трудно переоценить.

В первой половине 2012 года наблюдалась интенсификация деятельности по реализации указанного проекта. Газпром подписал несколько соглашений и создал государственные совместные предприятия с компаниями Австрии, Болгарии, Венгрии, Греции, Сербии, Словении и Хорватии для управления наземным участком “Южного потока”. В этом же году были заключены важнейшие соглашения по морским и береговым секторам. Среди них окончательное инвестиционное решение (ОИР), принятое в ноябре 2012 года, и соглашение о создании совместных предприятий для каждого раздела проекта. В декабре 2012 года проект Южно-Европейского газопровода был торжественно открыт в Анапе.

Между тем, по мнению ряда экспертов, возможность использовать азербайджанский и потенциально туркменский и казахский газ в соответствии с проектом TANAP могла угрожать так называемой российской монополии, в связи с чем обозначился антагонизм альтернативных трубопроводов. В этом контексте новое соглашение является, по сути, переломной вехой в региональном энергетическом соперничестве.

Любопытно отметить, что за период после подписания соглашений, проектные предложения, нацеленные на альтернативные пути транспортировки газа, значительно сократились, а некоторые были пересмотрены.

Региональная безопасность

Сравнивая политические и экономические компоненты региональной безопасности, очевидно, что приоритетным направлением кооперации для стран региона является экономическое сотрудничество. Но, к сожалению, приходится констатировать, что черноморским государствам, в том числе и в рамках ОЧЭС, всё ещё не удаётся выработать согласованную политическую стратегию относительно обеспечения и поддержания стабильности и безопасности в регионе.

С учётом существующих трудностей в области политического решения насущных проблем региона деятельность ОЧЭС в последние годы всё чаще подвергается критике. В том числе и потому, что, несмотря на масштабные проекты (которые в полной мере ещё не реализованы), ОЧЭС пока не смогла превратиться в сильную региональную структуру, которая способствовала бы интенсификации экономического и торгового сотрудничества. В связи с этими претензиями к ОЧЭС высказывается мнение, что организации следует сосредоточиться на конкретных проектах, возможно, не столь амбициозных, но приносящих реальный экономический эффект.

Вообще проблема обеспечения региональной безопасности в настоящее время приобретает всё большую актуальность. С открытием железнодорожно-паромного сообщения между Турцией и Россией, а так же с учётом всех энергетических, инфраструктурных и торговых проектов обеспечение стабильности в Причерноморье становится одним из основных приоритетов в политике региональных акторов.

Тема безопасности широко обсуждается как в черноморских государствах, так и за пределами региона, и мнения на этот счёт разнятся. Одни предлагают поддерживать безопасность в соответствии с докладом “Комиссии по Чёрному морю 2020 года” [Черноморский регион: горизонт 2020], в котором черноморский регион рассматривается в качестве связующего звена между Европой и “Большим Ближним Востоком”, что обуславливает его геостратегическую привлекательность. Кроме того, особое внимание уделяется тому значению, которое имеет регион в транзите энергоносителей в Европу. Исходя из этих и ряда других соображений, стратегия регионального сотрудничества по мнению авторов доклада, должна предусматривать участие всех заинтересованных участников в

решении региональных дел и учитывать их приоритеты и интересы. Однако есть и противники этой идеи, выступающие за решение региональных вопросов без вовлечения внерегиональных сил, усилиями самих черноморских государств.

Между тем, учитывая колоссальную значимость региона для европейских потребителей энергоресурсов, ЕС обозначил свою позицию относительно вопросов регионального сотрудничества и безопасности, осветив направление своей деятельности в районе Чёрного моря в стратегическом документе “Синергия Чёрного моря” (2007 г.). Основной задачей политики этой синергии является “развитие сотрудничества в регионе Чёрного моря и между всем регионом и Европейским Союзом” [Communication from the commission to the Council and the European Parliament. Black Sea Synergy – a new regional cooperation initiative].

Кроме “Черноморской синергии”, в 2009 году Европейским Союзом была принята программа “Восточное партнёрство”, которая своей целью ставит “создание необходимых условий для ускорения политической и экономической интеграции между Европейским Союзом и заинтересованными странами-партнёрами” [Joint Declaration of the Prague Eastern Partnership Summit Prague, 7 May 2009]. Реализация данного проекта будет проходить на территории Азербайджана, Армении, Грузии, Белоруссии, Украины и Молдавии. По сути же, проект “Восточное партнёрство” во многом повторяет цели и задачи “Синергии”.

Безусловно, европейская политика в Черноморском регионе носит прагматический характер. Помощь в создании демократических институтов, гуманитарной и социальных сферах ЕС предлагает в обмен на обеспечение безопасности транспортировки энергоносителей.

Если для Европейского Союза основным элементом, обуславливающим интерес к Черноморскому региону, является транзит энергоресурсов, то для США немаловажно и его геостратегическое положение, и глобальные перспективы, открывающиеся в связи с контролем этой территории. На протяжении последнего десятилетия Соединённые Штаты неоднократно предпринимали попытки закрепить своё военное присутствие на Чёрном море на долговременной основе. Однако из-за действия конвенции Монтрё Вашингтон пока такой возможности не имеет.

К примеру, во время эскалации конфликта в Южной Осетии военные корабли США были вынуждены покинуть Чёрное море по истечении закреплённого конвенцией срока пребывания в регионе для судов нечерноморских государств. В данном контексте стоит отметить принципиальность Турции, которая не отошла от норм конвенции и не позволила американским кораблям остаться.

Тем не менее в настоящее время США приступили к активным действиям на черноморском направлении. Вашингтон размещает средства противоракетной обороны на территории Турции и Румынии, что способствует увеличению их военного присутствия в черноморском ареале. Кроме того, корабли ВМС США регулярно заходят в акваторию Чёрного моря. Комментируя появление американского крейсера *Monterey* в Чёрном море, начальник управления по ракетной и ядерной обороне Пентагона Джон Плам заявил, что “это первая конкретная демонстрация наших намерений по обороне наших вооружённых сил, сил союзников и партнёров в Европе от ракет. Мы сказали, что мы собираемся сделать это, и мы это делаем” [США перехватывают оборону Европы. Коммерсант. 3 марта 2011].

Интересно, что в последние годы в Черноморский регион стремится проникнуть и НАТО путём присоединения боевых кораблей нечерноморских стран – членов Североатлантического альянса к функционалу “Блэксифор”. Надо отметить, что с точки зрения укрепления региональной безопасности “Блэксифор” и “Черноморская гармония”, инициированные Турцией, приобретают всё большее значение. В них активное участие принимают также Россия, Болгария, Румыния, Грузия и Украина.

Вместе с тем турецкие военные подчёркивают, что основным их партнёром в осуществлении этих программ являются именно российские ВМС. В последние годы Анкара пересмотрела отношение к РФ и её роли в регионе. Турецкая сторона в настоящее время продвигает идею, суть которой заключается в том, что Россия и Турция должны взять на себя ответственность за происходящее в районе Чёрного моря по праву держав – наследниц великих империй. К тому же, как полагают некоторые эксперты, в случае поддержки инициатив, предполагающих присутствие в акватории Чёрного моря внерегиональных акторов, Россия и Турция как крупнейшие черноморские державы могут потерять контроль над регионом.

* * *

Исходя из этого, вполне разумно, что позиции Москвы и Анкары в вопросах обеспечения черноморской безопасности в бассейне Черного моря не расходятся. Поэтому обоюдное нежелание видеть в Чёрном море суда государств, не являющихся причерноморскими, но занимающихся отнюдь не благотворительными делами, представляет собой важный аспект в российско-турецких отношениях. Это весьма актуально в связи с намерениями США активизировать деятельность НАТО в регионе.

Представляется, что в дальнейшем наряду со своей активной региональной политикой Турция тем не менее будет стараться сочетать хорошие отношения с США, планы интеграции в ЕС, а также развитие ближневосточного и евразийского вектора своей внешней политики. Что же касается отношений с Российской Федерацией, то, оставаясь заинтересованной в интенсивном торгово-экономическом сотрудничестве и региональной кооперации, имея общие интересы в отношении отдельных вопросов международной повестки дня, Турция в то же время остаётся конкурентом России в Черноморском регионе и на Южном Кавказе, хотя, судя по ситуации, именно сторонние интересы создают политические проблемы вокруг региона, существенно затрудняя претворение в жизнь планов многостороннего сотрудничества в ареале Причерноморья.

Список литературы

Вельможко А.В. *Возможное участие Черноморского флота в Русско-японской войне 1904–1905 гг.* // Морское право: история, современность, перспективы развития. Вып. 1. – Одесса. – 2002.

Вышинский А.Я., Лозовский С.А. *Дипломатический словарь*. Государственное издательство политической литературы. – М.: 1948.

Захаров В.А., Арешев А. Г. *Кавказ после 08.08.08: старые игроки в новой расстановке сил*. М. 2010. С. 235.

Конвенция о режиме Проливов 20 июля 1936 г., Монтре (Швейцария) // Законы России/ URL: http://www.lawrussia.ru/texts/legal_456/doc456a303x620.htm (Дата посещения: 01.05.2013).

Кооп Г. *На линейном крейсере “Гебен”*. — СПб.: Корабли и сражения, 2002.

Россия и Турция открыли ж/д- паромную линию Кавказ – Самсун // Информационный портал по логистике, транспорту и таможне// URL: <http://www.logistic.ru/news/news.php?num=2013/02/25/15/11199845> (2013, Апрель 27).

США перехватывают оборону Европы. Коммерсант. 3 марта 2011 // Пир- Центр <http://www.pircenter.org/static/yadernyj-kontrol-404> (2013, Май 1).

Токман Г.И. *“Sea motor ways”, и не только* // Порты Украины, № 04 (106) – Одесса: изд-во “Порты Украины”, 2011.

Черноморский регион: горизонт 2020. Доклад комиссии по Чёрному морю // Black Sea News // URL: <http://www.blackseanews.net/read/13> (Дата посещения 01.05.2013).

Memorandum of Understanding for the Coordinated Development of the Black Sea Ring Highway (Belgrade, 19 April 2007) // Organization of the Black Sea Economic Cooperation // URL:

<http://www.bsecorganization.org/documents/LegalDocuments/agreementmous/m3/Documents/MoU%20BSRH%200711227.pdf> (Дата посещения 15.03.2013).

Memorandum of Understanding on the Development of the Motorways of the Sea at the BSEC region // Organization of the Black Sea Economic Cooperation // URL: <http://www.bsecorganization.org/documents/LegalDocuments/agreementmous/m4/Download/MOU%20Motorways%20of%20the%20Sea%20FOR%20SIGNATURE.pdf> (Дата посещения 15.03.2013).

Communication from the commission to the Council and the European Parliament. Black Sea Synergy – a new regional cooperation initiative // European Commission // URL: http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/com07_160_en.pdf (Дата посещения 27.04. 2013).

Joint Declaration of the Prague Eastern Partnership Summit Prague, 7 May 2009 //

URL: http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/er/107589.pdf (Дата посещения 15.04.2013).

ABD de Patriot gönderecek // *sabah gazetesini* // URL:

<http://www.sabah.com.tr/Gundem/2012/12/07/turkiyeye-abd-de-patriot-gonderecek> (Дата обращения 28. 03.2013).

Burcu Gültekin Punsman "Questioning the embargo on Abkhazia^ Turkey's role in integrating in to the Black Sea Region" // *Turkish policy quarterly* V.8 #4 p. 86.

TÜRKİYE CUMHURİYETİ CUMHURBAŞKANLIĞI MAKAMINA // Kafkas Dernekleri Federasyonu // URL: http://www.kafkasfederasyonu.org/haber/federasyon/2009/050109_talep_dilekcesi.htm (Дата посещения 27.04.2013).

Black Sea area: a region of rivalry or cooperation?

Author. Elana Eshba, graduate student of Oriental Studies, Fellow of the Center for Partnership of Civilizations IMI (University) of the MFA of the Russian Federation. Address: Russia, Moscow, 119454, Vernadsky Prospect st. 76. E-mail: elana_eshba@mail.ru

Abstract. The article reviews stages of developing the situation in the Black Sea region and Russian-Turkish interplay in this area. The history of interaction between the Black Sea countries have several stages. Previously, it could be called a region of rivalry, especially between the two powers, the Ottoman and the Russian empires, and later the Soviet Union and Turkey. Today, the Black Sea countries are making efforts to improve collaboration. In view of the existing potential Black Sea region has all chances to become a platform for effective interaction of not only regional, but also extra-regional forces. Currently there are several ambitious projects that are being developed and offered, many of which are also essential for surrounding regions. Under these conditions external players also pay their close attention to the region.

Will the Black Sea countries find an optimal form of cooperation in the region and interaction with outside forces – these issues are among the most important in the modern agenda in the Black Sea area.

Key words: Russia, Turkey, regional cooperation, rivalry, interests.

References

Vel'mozhko A.V. *Vozmozhnoe uchastie Chernomorskogo flota v Russko-japonskoj vojne 1904–1905 gg.* // Morskoe pravo: istorija, sovremennost', perspektivy razvitija. V.1. – Odessa. – 2002

Vyshinskij A.Ja., S. A. Lozovskij S.A. *Diplomatičeskij slovar'. Gosudar-stvennoe izdatel'stvo političeskoj literatury.* - M.: 1948.

Zaharov V. A., Areshev A. G. *Kavkaz posle 08.08.08: starye igroki v novoj rasstanovke sil.* M. 2010 str. 235.

Konvencija o rezhime Prolivov 20 ijulja 1936 g., Montre (Shvejcarija) // Za-kony Rossii// URL: http://www.lawrussia.ru/texts/legal_456/doc456a303x620.htm (Data poseshhe-nija: 01.05.2013).

Koop G. *Na linejnom krejsere "Geben".* — SPb.: Korabli i srazhenija, 2002.

Rossija i Turcija otkryli zh/d- paromnuju liniju Kavkaz – Samsun// Informacionnyj portal po logistike, transportu i tamozhne// URL: <http://www.logistic.ru/news/news.php?num=2013/02/25/15/11199845> (2013, April' 27).

SShA perehvatyvajut oboronu Evropy. Kommersant. 3 marta 2011 // Pir- Centr <http://www.pircenter.org/static/yadernyj-kontrol-404> (2013, Maj 1)

Tokman G.I. *"Sea motor ways", i ne tol'ko// Porty Ukrainy, № 04 (106) - Odessa : izd-vo "Porty Ukrainy", 2011.*

Chernomorskij region: gorizont 2020. Doklad komissii po Chernomu morju // Black Sea News // URL: <http://www.blackseanews.net/read/13> (Data pose-shhenija 01.05.2013).

Memorandum of Understanding for the Coordinated Development of the Black Sea Ring Highway (Belgrade, 19 April 2007) // Organization of the Black Sea Economic Cooperation // URL:

<http://www.bsecorganization.org/documents/LegalDocuments/agreementmous/m3/Documents/MoU%20BSRH%200711227.pdf> (Data poseshhenija 15.03.2013)

Memorandum of Understanding on the Development of the Motorways of the Sea at the BSEC region// Organization of the Black Sea Economic Cooperation// URL:<http://www.bsecorganization.org/documents/LegalDocuments/agreementmous/m4/Download/MOU%20Motorways%20of%20the%20Sea%20FOR%20SIGNATURE.pdf> (Data poseshhenija 15.03.2013)

Communication from the commission to the Council and the European Parliament. Black Sea Synergy – a new regional cooperation initiative// European Commission// URL: http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/com07_160_en.pdf (Data poseshhenija 27.04. 2013).

Joint Declaration of the Prague Eastern Partnership Summit Prague, 7 May 2009//

URL:http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/er/107589.pdf (Data poseshhenija 15.04.2013).

ABD de Patriot gönderecek//sabah gazetesil// URL: <http://www.sabah.com.tr/Gundem/2012/12/07/turkiyeye-abd-de-patriot-gonderecek> (Data poseshhenija 28. 03.2013).

Burcu Gültekin Punsman "Questioning the embargo on Abkhazia^ Turkey's role in integrating in to the Black Sea Region" // Turkish policy quarterly V.8 #4 p. 86 (2013, April 29).

TÜRKİYE CUMHURİYETİ CUMHURBAŞKANLIĞI MAKAMINA// Kafkas Dernekleri Federasyonu// URL: http://www.kafkasfederasyonu.org/haber/federasyon/2009/050109_talep_dilekcesi.htm (Data poseshhenija 27.04.2013).