

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ
БЮДЖЕТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ НАУКИ**

**ИНСТИТУТ ЕВРОПЫ
РОССИЙСКОЙ АКАДЕМИИ НАУК**

**БОЛЬШОЕ ПРИЧЕРНОМОРЬЕ:
ПОИСК ПУТЕЙ РАСШИРЕНИЯ
СОТРУДНИЧЕСТВА**

МОСКВА 2012

**Федеральное государственное
бюджетное учреждение науки**

**Институт Европы
Российской академии наук**

**БОЛЬШОЕ ПРИЧЕРНОМОРЬЕ:
ПОИСК ПУТЕЙ РАСШИРЕНИЯ
СОТРУДНИЧЕСТВА**

**Доклады Института Европы
№ 284**

Москва 2012

УДК 339.92:061.10ЧЭС
ББК 65.5-670ЧЭС
Б79

Редакционный совет:
Н.П. Шмельёв (председатель),
Ю.А. Борко, Ал.А. Громыко,
В.В. Журкин, М.Г. Носов, В.П. Фёдоров

Под редакцией А.А. Язьковой

Рецензенты:
Караваев Александр Валерьевич, к.и.н.
Каргалова Марина Викторовна, д.и.н.

Номер государственной регистрации: № 01200905001
«Комплексное исследование развития стран и регионов
Европейского континента на современном этапе»

В подготовке материалов к печати принимала участие
Е.В. Дрожжина

Большое Причерноморье: поиск путей расширения сотрудничества = Great Black Sea area: the search for enhanced cooperation / [Под ред. А.А. Язьковой]. – М. : Ин-т Европы РАН : Рус. сувенир, 2012. – 124 с. – (Доклады Института Европы = Reports of the Institute of Europe / Федеральное гос. бюджет. учреждение науки Ин-т Европы Российской акад. наук ; № 284). – Парал. тит. л. англ. – ISBN 978-5-91299-128-8.

2012 год – юбилейный для Организации Черноморского экономического сотрудничества. За прошедшие 20 лет ЧЭС из региональной инициативы стала полноформатной международной организацией, в рамках которой развивается сотрудничество деловых и научных кругов, осуществляются многосторонние межгосударственные проекты. Обсуждение направлений дальнейшей деятельности этой организации может быть актуально не только в научном, но и в политическом плане.

Мнение авторов может не совпадать с мнением редакционного совета.

ISBN 978-5-91299-128-8

© ИЕ РАН, подготовка текста, 2012
© Издательство «Русский сувенир», оформление, 2012

Russian Academy of Sciences

Institute of Europe RAS

**GREAT BLACK SEA AREA:
THE SEARCH FOR
ENHANCED COOPERATION**

**Reports of the Institute of Europe
№ 284**

Moscow 2012

Аннотация

Данная публикация посвящена итогам прошедшей 28 марта 2012 г. в Институте Европы РАН международной научно-практической конференции: «Большое Причерноморье: поиск путей расширения сотрудничества и упрочения региональной безопасности», приуроченной к 20-летию Организации Черноморского Экономического Сотрудничества (ЧЭС), в ходе которой был рассмотрен целый ряд актуальных проблем в регионе Причерноморья и представлены некоторые пути их решения. Были затронуты темы геополитической роли Черноморского региона, его значимости в условиях обострения экономических и политических противоречий, обсуждены результаты и перспективы деятельности ЧЭС.

Annotation

This publication is devoted to the results of the international conference «Great Black Sea area: looking for ways to expand cooperation and strengthen regional security», which was held at the Institute of Europe on March 28, 2012, dedicated to the 20th anniversary of the Black Sea Economic Cooperation (BSEC). A number of acute issues of the Black Sea region's development and possible ways of moving forward are considered. The geopolitical role of the Black Sea region, its importance in the light of growing economic and political contradictions, the results and the prospects of BSEC activities are covered as well.

СОДЕРЖАНИЕ

От редактора.....	7
1. Большое Причерноморье: современные проблемы геополитики и геоэкономики.....	8
2. The Black Sea Economic Cooperation: challenges and opportunities.....	14
3. Современная политика ЕС и США на Южном Кавказе и в Большом Причерноморье.....	23
4. «Арабская весна» и страны Большого Причерноморья.....	32
5. Геополитическое видение мира: сравнение общественных представлений в России, Румынии и Турции.....	40
6. The Black Sea Economic Cooperation Organization and its Contributions to the Globalization of the Black Sea Region: 1992–2012.....	64
7. Взаимодействие причерноморских стран: согласованные решения стран-участниц Организации Черноморского экономического сотрудничества.....	73
8. Энергетическая политика в Черноморско-Каспийском регионе.....	95
9. Энергетическое сотрудничество в Черноморском регионе.....	101
10. Транспортная интеграция в регионе Чёрного моря: от инициатив ОЧЭС к международным транспортным коридорам и локальным проектам.....	106

CONTENTS

От редактора.....	7
1. The Great Black Sea area: contemporary geopolitics and geo-economics' issues.....	8
2. The Black Sea Economic Cooperation: challenges and opportunities.....	14
3. The contemporary EU and US politics in southern Caucasus and the Great Black Sea area.....	23
4. «The Arab spring» and the countries of the Great Black Sea area.....	32
5. Geopolitical vision: comparing public perceptions in Russia, Romania and Turkey.....	40
6. The Black Sea Economic Cooperation Organization and its Contributions to the globalization of the Black Sea Area: 1992–2012.....	64
7. The interaction of the Black Sea countries: coordinated decisions of the participating countries of the Black Sea Economic Cooperation.....	73
8. Energy policy in the Black Sea – Caspian Sea Region.....	95
9. Energy cooperation in the Black Sea Region.....	101
10. Transport integration in the Black Sea Region: from the BSEC initiatives to international transport corridors and local projects.....	106

ОТ РЕДАКТОРА

Предлагаемый читателю сборник статей стал результатом проведения международной научной конференции, состоявшейся 28 марта 2012 г. в Институте Европы РАН с участием специалистов из Москвы, Стамбула, Анкары, Белграда и Брюсселя, а также представителей дипломатических миссий. Круг участников был в значительной мере определён предстоящей юбилейной датой – двадцатилетием Организации Черноморского экономического сотрудничества (25 июня 2012 г.), чему на конференции были посвящены доклады д.и.н. С.Н. Гончаренко (Москва) и проф. Октая Танрысевера (Анкара). Доклады представляют значительный интерес, поскольку их авторы – не только теоретики, но и практики – представили своё видение необходимости дальнейшего развития ОЧЭС и перспектив расширения сфер деятельности этой организации.

Предложенная для обсуждения программа содержала широкий спектр вопросов, предполагавших обсуждение реального положения дел в Большом Причерноморье с учётом новых факторов экономики и политики, дополнительных рисков и угроз. В основных докладах рассмотрена эволюция позиций США, Евросоюза и НАТО в условиях мирового системного кризиса. Специальный доклад и статья в сборнике посвящены рассмотрению и оценке роли новых внешних факторов – ситуации в странах Ближнего Востока и Северной Африки.

Участники конференции также рассмотрели возросшую за последнее десятилетие роль региона Большого Причерноморья как альтернативного Среднему Востоку и России источника добычи и пути транспортировки энергоресурсов. Специальное внимание уделено возросшей роли региональных держав – Ирана и Турции как новых важных факторов региональной политики. При этом подчёркивалась особая значимость Причерноморья для России, с которой этот регион связан исторически – в рамках Российской империи, а затем – Советского Союза. Организационная работа по подготовке и проведению конференции проведена Центром по исследованию проблем Средиземноморья и Черноморья Института Европы РАН при активной поддержке

посольств Турецкой Республики и Республики Сербии в Москве. Их активный вклад отражает то, что в год двадцатилетия Организации Черноморского экономического сотрудничества вначале Сербия являлась председателем этой организации (с 1 января по 30 июня 2012 г.), а затем сменившая её Турция (с 1 июля по 31 декабря).

Институт Европы выражает посольствам Сербии и Турции искреннюю благодарность за оказанную помощь в подготовке и проведении научной конференции.

*А.А. Язькова**

СОВРЕМЕННАЯ СИТУАЦИЯ В БОЛЬШОМ РЕГИОНЕ ЧЁРНОГО МОРЯ: ПРОБЛЕМЫ ГЕОПОЛИТИКИ И ГЕОЭКОНОМИКИ

Бурные события последних двух десятилетий привели к смещению многих мировых геополитических реалий. Тогда же на карте Европы появился и регион Большого Причерноморья, ставший одним из центров европейской и мировой политики. До этого относительно спокойный и, в известной мере, периферийный, черноморский регион стал сегодня перекрестком геополитического соперничества мировых держав, а число объединённых его рамками стран существенно возросло. Достаточно упомянуть, что когда в 1990 г. тогдашний президент Турции Тургут Озал предложил программу взаимодействия и сотрудничества черноморских государств, их насчитывалось всего четыре – СССР, Турция, Румыния и Болгария, в то время как в 1992 г. Договор о Черноморском экономическом сотрудничестве подписали уже 11 стран, а сегодня Организация Черноморского экономического сотрудничества насчитывает 12 членов и столько же стран-наблюдателей, в числе которых – Германия, Франция, США и ряд других.

Для Черноморского региона – в его широком понимании – издавна было характерно разнообразие цивилизаций, культур и

* Язькова Алла Алексеевна, д.и.н. рук. Отдела Черноморско-Средиземноморских исследований Института Европы РАН.

религий. Вся долгую историю региона его благосостояние, процветание или упадок определяли взаимоотношения между севером и югом, западом и востоком. Империи и цивилизации – Римская и Византийская, Российская и Османская – оставили свой след на берегах Чёрного моря. По северному Причерноморью в древности был проложен Великий Шёлковый путь из Азии на Кавказ и в Юго-Восточную Европу, по которому шла активная торговля между Востоком и Западом.

С тех пор ситуация существенно поменялась. Персидский Залив и Ближний Восток сегодня находятся в эпицентре существующих или потенциальных вооружённых конфликтов. В отличие от них расположенный между Большим Ближним Востоком и Объединённой Европой регион Большого Причерноморья хотя и остаётся относительно стабильным, но испытывает давление множества внутренних и внешних угроз. Находясь на перекрестке между исламским миром, Россией и Европой, большинство стран Причерноморья выбирают европейский вектор внешней политики, но не могут до конца избавиться от своей традиционной «евразийской» сущности.

Политическое противостояние в регионе существенно осложнилось после вторжения в черноморское геополитическое пространство крупных внешних игроков, прежде всего, Соединённых Штатов и Евросоюза.

Согласно материалам проведённых в начале 2000-х гг. слушаний в Конгрессе США, американским стратегическим интересам в странах черноморско-каспийского региона соответствуют: возможность доступа к альтернативным Персидскому Заливу энергопоставкам из стран, не являющихся членами ОПЕК; установление связей со странами с преимущественно мусульманским населением в противовес радикальному исламизму; поддержка независимости государств Южного Кавказа (и Причерноморья) и их продвижения по пути демократии. В принятых тогда же рекомендациях подчёркивалась необходимость наращивать дипломатические усилия и поощрять инвестиции с тем, чтобы направить потоки каспийских энергоресурсов по магистральному трубопроводу Баку – Тбилиси – Джейхан, ограничив прохождение нефти через территории стран конкурентов (России

и Ирана).

Параллельно с этим формируется и стратегия постепенного внедрения в страны Причерноморья НАТО, непосредственно связанная с целями поддержания стабильности на трассе нефти и газопроводов. В рамках недавно одобренной «Концепции стратегической безопасности» на Чёрное море предполагается распространить антитеррористическую программу «Активные усилия» с опорой на Турцию, Румынию и Болгарию – членов Альянса, а также Грузию и Украину.

Ещё в конце 2005 г. были подписаны соглашения с Румынией и Болгарией о создании на их черноморском побережье американских военно-морских баз, как было заявлено – «в целях поддержания коммуникаций с воинскими группировками в Ираке». На одной из них – в районе аэродрома близ Констанцы – размещена штаб-квартира Восточноевропейской оперативной группы Пентагона.

На этом пути Соединённые Штаты встречают противодействие не только России и Турции, использовавшей во время августовского конфликта 2008 г. свои права хранителя конвенции в Монтрё и не пропустившей в акваторию Чёрного моря крупнотоннажные американские крейсера, но и ещё одной региональной державы – Ирана. Сегодня Иран серьёзно рассматривает возможности масштабных инвестиций (по миллиарду долларов) в экономики Грузии и Армении. В этом случае Иран может получить рычаги не только экономического, но и политического влияния в регионе, что уже стало предметом достаточно резкой критики с американской стороны.

Европейский Союз достаточно долго не проявлял интереса к Черноморскому региону, и только в ноябре 1997 г. появился первый документ – «Заявление Еврокомиссии по региональному сотрудничеству в районе Чёрного моря». Далее были подписаны двусторонние соглашения о сотрудничестве с рядом причерноморских стран, которые затем были включены в Европейскую политику соседства (ЕПС). А после вступления Румынии и Болгарии в ЕС (2007 г.) интерес Евросоюза к региону существенно повысился, были разработаны специальные проекты сотрудничества – Черноморская синергия и Восточное партнёрство.

Упомянутые проекты не могли не привлечь внимания Организации Черноморского экономического сотрудничества, предложившей Евросоюзу сотрудничество в рамках совместных действий, преимущественно в экономической сфере, но только в том случае, если бы ей была предложена роль равноправного партнёра, а не объекта региональной политики ЕС. Впоследствии был достигнут компромисс: взаимное одобрение получили конкретные проекты, преимущественно, в экономической сфере, однако, принятие программы Восточного партнёрства вновь при-тормозило развитие сотрудничества, исключив Россию из сферы регионального взаимодействия.

Поддержанное Экономической Комиссией ООН для Европы и другими международными организациями сотрудничество стран Причерноморья способствует решению ряда практических проблем: реализации энергетических и транспортных проектов, развитию малого и среднего бизнеса. В настоящее время Евросоюз участвует в делах Черноморского региона посредством финансирования ряда региональных программ. Но экономическое значение Черноморского региона определяется, прежде всего, наличием наиболее выгодных маршрутов поставок энергоносителей и транспортных коридоров, соединяющих Европу и Азию. Внимание ЕС всё более привлекают и растущие рынки расположенных в регионе стран. Не случайным стало принятие в январе 2011 г. «Черноморской стратегии» Евросоюза, в которой Чёрное море объявлено «частично европейским внутренним морем и географически преимущественно европейским».

Государства Большого Причерноморья, испытывающие давление нестабильных районов Ближнего и Среднего Востока и пока ещё не готовые к полноценной интеграции в Европу, несомненно, нуждаются в поддержке. В то же время и самим этим странам есть что предложить объединённой Европе. Это и более чем обширный рынок, в котором спрос далеко отстаёт от предложения, и рынок рабочей силы, как квалифицированной, так и неквалифицированной. Не говоря уже о том, что регион – в его широком понимании – обладает вторыми в мире запасами нефти и газа, пока ещё неразработанными запасами цветных металлов и минералов.

Чрезвычайно важным представляется сегодня учёт специфики интересов и позиций каждой из стран Причерноморья. Наиболее крупными региональными игроками остаются Турция и Россия.

Будучи инициатором и сторонником сотрудничества стран Причерноморья, Турция стремится использовать фактор исторической общности с ними для укрепления доверия и формирования добрососедских отношений, хотя это не всегда удаётся, что очевидно на примере современного состояния турецко-армянских отношений. Интересен заявленный турецкими политиками подход к формированию системы сотрудничества стран Южного Кавказа и урегулирования региональных конфликтов путём последовательного решения проблем и поиска компромиссов.

Неизменное направление черноморской политики Турции – сохранение регионального баланса военно-морских сил и поддержка потенциала черноморской группировки оперативного взаимодействия, в которую входят 6 прибрежных государств: Россия, Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина.

На протяжении многих десятилетий гарантом стабильности на Чёрном море был и остаётся заключённый в 1936 г. в Монтрё Договор о статусе Черноморских Проливов, хранителем которого является Турция. Как представляется, Анкара озабочена тем, что настойчивость США, не являющихся участником Договора, может привести к возобновлению дискуссий о пересмотре его статьи, ограничивающей тоннаж и сроки пребывания в акватории Чёрного моря иностранных военных судов.

Нельзя не упомянуть и Украину – одну из значимых черноморских держав, располагающую наиболее протяжённой береговой линией. Военно-морские силы Украины базируются в Севастополе совместно с Черноморским флотом России, что на протяжении ряда лет, вплоть до подписания российско-украинского договора, создавало напряжённость в российско-украинских отношениях. В мае 2011 г. впервые за 8 лет были организованы совместные российско-украинские военно-морские учения «Фарватер мира – 2011», в которых приняли участие боевые корабли, самолёты и вертолёты, береговая бронетехника, а так-

же подразделения морской пехоты. Нельзя, тем не менее, недооценивать и то, что после распада СССР военно-морские силы России и Украины сократились, в то время как Турция стала обладателем самого крупного на Чёрном море военно-морского флота.

Россия и Причерноморье – это обширная и пока ещё недостаточно разработанная тема. На протяжении веков борьба за выход через Чёрное море в Средиземноморье и далее к тёплым морям была магистральной линией российской внешней политики. В XVIII–XIX вв. это повлекло за собой серию русско-турецких войн, завершившихся территориальными разграничениями на основе договоров между Российской и Османской империями. После Первой мировой войны к ним добавилась Версальская система мирных договоров. В целом это заложило основы согласованной черноморской политики России и Турции, несмотря на последующий, не всегда ровный характер их взаимоотношений. После распада Советского Союза Россия сохранила за собой лишь незначительную часть Черноморского побережья («от Адлера до Анапы») и единственный полноценный черноморский порт в Новороссийске. В то же время основанный в Севастополе ещё в XVIII в. (1783 г.) Российский Черноморский флот базируется там же, но по договорённости с Украиной.

Сегодня для России всё более важное значение приобретает разработка на южном направлении сбалансированного стратегического курса, основанного на учёте реалий экономики и политики других стран Большого Причерноморья и внешних игроков. Сотрудничество России как крупной европейской державы с региональными, европейскими и евро-атлантическими партнёрами чрезвычайно важно для поддержания стабильности в Большом Причерноморье.

* * *

Нынешнее геополитическое положение Причерноморья остаётся, таким образом, подвижным, неопределённым, что даёт возможность рассматривать его извне как «пограничье», регион, которому присуще состояние «имманентной неста-

бильности», порождаемой несовпадением интересов и усиливающимся противостоянием внутренних и внешних сил. Этому способствует ставшее в предшествующие годы заметным ослабление региональной активности России на фоне усиления позиций США и НАТО.

Чем же, в конечном итоге, станет Большое Причерноморье – сферой регионального сотрудничества или ареной противостояния внутренних и внешних сил? Чьё присутствие в акватории Чёрного моря будет в ближайшие десятилетия доминирующим? Ответы на эти вопросы пока не найдены, и ситуацию трудно прогнозировать, если вспомнить стремительное развитие событий на протяжении последних двух десятилетий. Нельзя, тем не менее, не заметить, что ключевым компонентом стратегии стабильности должно стать встречное движение России и её европейских и евро-атлантических партнёров, равно как и уважение законных интересов всех государств региона. Если же сегодня не будут приняты соответствующие решения, то угроза дестабилизации на долгие годы станет реальным фактором развития Черноморского региона.

*К. Камер**

THE BLACK SEA ECONOMIC COOPERATION: CHALLENGES AND OPPORTUNITIES

Introduction

Organization of the Black Sea Economic Cooperation (BSEC) was founded in 1992 as an intergovernmental organization with the aim of creating economic cooperation for the member states. Turkey initiated the BSEC as a model of multilateral political and economic initiative to foster interaction and harmony among its members. BSEC covers a geography encompassing the territories of the Black Sea littoral states, the Balkans and the Caucasus with an area of nearly 20 million square kilometers and represent 350 million people with over 300 billion US Dollar annual trade. It is important to analyze the international atmosphere during the time that the BSEC

* Камер Касым, доктор, Университет Абант Иззет Байсал (Турция).

was founded. With the end of the Cold War, the new, more autonomous regional systems were emerged. The role of regional powers was also increased. Regional conflicts became a common phenomenon in the post-Cold War era. In the bipolar world order the superpowers have the ability to control its allies in order to prevent them to go into conflict. In the post-Cold War era, however, ethnic and territorial problems were easily turned into the full scale wars. To reduce political tensions and to prevent regional conflicts, the BSEC provided opportunities for dialogue and increase mutual understanding. In fact in the BSEC Charter, the objectives of the BSEC are expressed as promoting economic co-operation as a means to avoid conflict, to achieve the peaceful settlement of disputes in accordance with the OSCE principles, and to assist the participant states in integrating themselves into the European and world economy. The fields of cooperation, covered by the BSEC are trade and investment; transport, communication and energy; tourism; environment; and science and research¹.

The BSEC became a platform where countries could put their political differences aside and work together for economic cooperation. Indeed, the two warring members, Armenia and Azerbaijan, sit side by side in the Black Sea Economic Co-operation. The BSEC aimed to create a bigger trade volume between the member states and to solve financial problems for investment through a regional development bank (the Black Sea Co-operation Regional Development Bank). It was designed to establish a new multilateral co-operation venture, based on the principles of the market economy. The members would carry out joint projects, in various fields, such as transportation, information technologies, energy, tourism and agriculture.

In the new international system, regional groupings might be regarded as the main confidence-building measure. The BSEC is an important regional grouping in this matter. In terms of security issues, the BSEC type organization is very useful encountering the soft security threats such as drug smuggling, environmental problems, and terrorism. Regional groupings can enhance security by fostering dialogue and mutual understanding. Regional groupings provide convenient, though, mostly informal platforms and channels for political

¹ SEE the BSEC Charter.

dialogue².

The Black Sea Economic Cooperation: Where does cooperation goes?

BSEC has managed to have comprehensive institutional basis especially after the implementation of the BSEC Charter. However, the BSEC has been criticized of lacking of effectiveness and efficiency. One of the reasons of this is the heterogenic character of its members. Another reason might be particularly in the early years of the BSEC is that the new independent members of the organization were also hesitated to give up their sovereignty rights to a supranational authority. Referring to the heterogenic character of the organization some argued that due to the diverse regional presence, cultural and linguistic differences, it is difficult to have a common regional identity. This caused difficulties to have a common approach towards the regional problems³. Given the fact that when the BSEC was founded there were severe political disagreements among the member states; two of them were even at war with each other, and except for Turkey and Greece, all members of the BSEC were in economic transition and had serious economic problems, the BSEC had very ambitious objectives. Later the Cold War type disagreements have also seen in the region. Bulgaria and Romania became a member of NATO, Ukraine and Georgia declared their membership aspiration and these developments were not welcomed by Russia, which is a regional power together with Turkey. There was even an argument that like the Cold War era the Black Sea continued to be a clash zone in terms of security debate.

The US once argued that there was a security vacuum in the Black Sea and NATO's Operation of Active Endeavour should be conducted in the Black Sea also. The US military cooperation with Romania and Bulgaria were seen as a way of limiting the Russian influence in the region. In this competition the other NATO member, Turkey argued that mechanisms which are supported and initiated

² Ercan Özer. The Black Sea Economic Cooperation And Regional Security, <http://sam.gov.tr/wp-content/uploads/2012/02/DrErcanOzer.pdf>.

³ Daniel Grotzky and Mirela Isic. The Black Sea Region: Clashing Identities and Risks to European Stability. CAP Policy Analysis, 4, 2008. Panagiota Manoli, Reflecting on the BSEC: Achievements, Limitations and the Way Forward, ICBSS, Policy Brief, No. 1, July 2006.

by Turkey were enough to provide security in the Black Sea. Thanks to the BSEC, Black Sea Naval Cooperation Task Force (BLACK-SEAFOR), Black Sea Border Coordination and Information Center and Operation Black Sea Harmony, the Black Sea has secured from hard and soft security threats. BLACKSEAFOR engages search and rescue operations, humanitarian assistance; mine counter measures, environmental protection, goodwill visits and any other tasks agreed by all the parties. Black Sea Border Coordination and Information Center aims to enhance information sharing in order to tackle illegal maritime activities. Operation Black Sea Harmony was launched by Turkey in order to deter terrorism and eliminate threats in the Black Sea. Turkey supported its own initiated organizations cooperation with NATO. However, Turkey opposed Operation Active Endeavor to be conducted in the Black Sea. Turkey kept distance for any initiative which might weaken the BSEC and which might open discussion about the Monteuix Convention about the Turkish Straits⁴.

Turkey and Russia argued that the Black Sea region secured with the current mechanisms and region did not need new security measures involving states outside the region. However, as was seen in the August 2008 Russian-Georgian conflict, frozen conflicts posed the greatest threat for the security of the Black Sea and these conflicts were the main obstacle for cooperation. Regional threat perception increased after the Russian-Georgian conflict and the conflict was ignited the discussions about the Black Sea security. During the Russian-Georgian conflict Turkey initiated Caucasus Stability and Cooperation Pact, which aims to create cooperation and dialogue channels in order to prevent conflicts. However, it was too late and damaged occurred in the Russia's relations with the West in some ways resembles the Cold War era. In fact the US Secretary of State Condoleezza Rice stated that «This is no longer 1968 and the invasion of Czechoslovakia, when a great power invaded a small neighbor and overthrew its government»⁵. August 2008 conflict reminded

⁴ Kamer Kasım. «Turkiye'nin Karadeniz Politikası: Temel Parametreler ve Stratejiler». Journal of Central Asian and Caucasian Studies, N 5, 2008. P. 172-180. Web page of BLACKSEAFOR, <http://www.blackseafor.org/english/homepage.php>.

⁵ «Peace Plan Signed, But Russian Forces Appear To Advance». Eurasia Insight, http://www.eurasianet.org/departments/insight/articles/eav081508_pr.shtml, 15 August 2008.

that «frozen conflicts» may easily turn to the full scale war and cause serious consequences for the regional security. The Russian-Georgian conflict was not only disturbed the Russia-West relations but also create the perceptions that stability in the Black Sea region was also fragile. This might be used to justify the new security arrangement proposals. States faced «frozen conflicts» and concerned with territorial integrity were seeking new security guarantees. Georgia wanted to be a member of NATO in order to get security guarantees. Ironically, its territorial problems of Abkhazia and South Ossetia prevented Georgia to be included in NATO's Membership Action Plan⁶.

Regional disputes and frozen conflicts are the main problem for the security in the Black Sea region. Besides Abkhazia and South Ossetia problem, Trans-Dniester and the Nagorno-Karabakh problem posed security challenges. Among these, the Nagorno-Karabakh problem is the most dangerous one. As a result of the conflict Azerbaijan's territories are still under the Armenian occupation and about 1 million people became IDP's (Internally Displaced Person). Despite the fact that all adopted documents of UN, OSCE, Council of Europe and other organizations stressed the solution based on the territorial integrity of Azerbaijan, however, international community has not been able to implement these decisions. Azerbaijan might choose to use military means to get back its occupied territories. That is why it is important to force the solution for the Nagorno-Karabakh conflict⁷. It became clear that OSCE Minsk Group, which was established to find solution to the conflict, is very ineffective. Besides, OSCE Minsk Group Co-Chairs negative vote for the resolution, which was adopted in the 62nd session of the UN General Assembly on 14th March 2008 and supported the territorial integrity of Azerbaijan within its internationally recognized borders and demands the withdrawal of all Armenian forces from the occupied territories of Azerbaijan, disappointed Azerbaijan⁸. Azerbaijan started to discuss to chan-

⁶ Kamer Kasım. «The August 2008 Russian-Georgian Conflict and Its Implications: A New Era in the Caucasus?». *Journal of Central Asian and Caucasian Studies*, Vol. 5, N 9, 2010. P. 64-81.

⁷ Kamer Kasım. *Soğuk Savaş Sonrası Kafkasya*. Ankara: USAK, 2011. P. 91-111.

⁸ Fuad Axundov. Co-Chairs Against Azerbaijan, the UN General Assembly Against Co-Chairs. *Region Plus*, N 7 (51), 1 April 2008. P. 8-12.

ge the structure of the OSCE Minsk Group. Regional organizations like BSEC should be used effectively in the peace process of the Nagorno-Karabakh conflict. Although the BSEC is not empowered to tackle these conflicts, it serves as a useful forum for the conflicting sides. This is particularly important when conflicting sides has no diplomatic relations. If the BSEC countries and particularly the leading countries of Turkey and Russia wants to continue to argue that the Black Sea are secure and current mechanism enough to tackle for hard and soft security threats, they need to solve the so called Frozen conflicts. The solution of the frozen conflicts will encourage further cooperation among the BSEC members. Regional mechanisms like Black Sea Economic Cooperation, Caucasus Stability and Cooperation Platform would only work if the regional powers manage to reach some kind of harmony regarding regional affairs.

Black Sea region composed of many states, which started to construct their state institutions after the Cold War era. However, during the state-building process it is difficult to build electoral democracy and civil society. Before the construction of civil society and related institutions the imposition of electoral democracy may not lead to desired result⁹. These states also follow foreign policy, which may not be very cooperative and contribute to the regional instability. This is one of the reasons that regional cooperation mechanism has not been effectively implemented in the Black Sea region. When these states constructed their institutions to have western type democracy, their foreign policies will transform in a way that states will be more incline for the regional cooperation and support regionalism. This will also contribute strong cooperation in the energy field, which is one of the important areas in the Black Sea region. Natural gas projects which are vital for European as well as world energy markets, related to the Black Sea region. Blue Stream, Nabucco, South Stream, Baku-Tbilisi-Erzurum and Trans-Anatolia are important natural gas projects and among them Blue Stream and Baku-Tbilisi-Erzurum are operational. It might be argued that Nabucco, South Stream and Trans-Anatolia are competing projects, which

⁹ Svante E.Cornell, Anna Jonsson, Niklas Nilsson and Per Haggström. The Wider Black Sea Region: An Emerging Hub in European Securitiy. Central Asia-Caucasus Institute and Silk Road Studies Program, 2006. P. 28-29.

encourages competition rather than cooperation. However, these projects might also create cooperative atmosphere if supply and transit countries dedicated themselves for the completion of all the projects. Despite the inter-governmental agreement about Nabucco project, European countries have not been able to show financial commitment towards it. This led to the crucial decisions from Turkey. One of them was to give approval for the construction of South Stream pipeline under the Black Sea. South Stream project aimed to deliver gas from Russia to Bulgaria and other European countries. After the Turkish decision Putin stated that «I would like to thank the government of Turkish Republic for its decision to permit construction of the South Stream pipeline in Turkey's economic zone»¹⁰. Another decision was signing agreement with Azerbaijan to construct Trans-Anatolia natural gas pipeline in December 2011. Construction costs of the pipeline will be \$5 billion with the capacity of 16 bcm of gas per a year. The pipeline would carry gas from Azerbaijan's Shah Deniz II field to Turkey and Europe. Initially 6 bcm gas will be for Turkey's use and 10 bcm will be delivered to Europe. The initiation of Trans-Anatolia projects may be seen as an obstacle to Nabucco; however, this project may also support Nabucco. Trans-Anatolia pipeline may replace Nabucco on Turkey's territory and Nabucco would link up with Trans-Anatolia pipeline at Turkish-Bulgarian border. The project would become part of a new Southern Corridor gas route to European markets¹¹.

The energy projects related to the Black Sea region might be unifying factor in the region. Besides the implementation of energy projects, integration of energy markets would lead to the increased economic growth. Common energy markets and mutually beneficial energy projects would play a crucial role for the achievement of

¹⁰ «South Stream Pipeline Gets Turkey Green Light», <http://www.bbc.co.uk/news/business-16348360>, 28 December 2011.

¹¹ Vladimir Socor. «Trans-Anatolia, Nabucco-West Pipeline Projects: An Optimal Fit», Eurasia Daily Monitor, Vol. 9, Issue 62, http://www.jamestown.org/programs/edm/single/?tx_ttnews%5Btt_news%5D=39189&cHash=381c512cdeb9a3acf03d85e3a87146c7, 28 March 2012. «Turkish Approval of South Stream Gives Huge Boosts to Russia», Today's Zaman, <http://www.todayszaman.com/news-266990-turkish-approval-of-south-stream-gives-huge-boost-to-russia.html>, 28 December 2011.

social cohesion and economic integration of the Black Sea region¹².

The BSEC should concentrate on cooperation through projects of common interest. The cooperation among the BSEC countries is still below the potential. The BSEC countries are still conducting just 20% of their trade among themselves. Productive and efficient projects will foster trade among member states. The Black Sea Ring Highway and Motorways of the Sea projects will be the most visible symbol of ever enhancing economic links. During the 1990's many members of the Black Sea region suffer the disruption of production and trade flows, poor infrastructure and the limited investment opportunities. These problems were started to be overcome later. However, lack of funding is still the main obstacle for the implementation of projects¹³.

The BSEC has a role in preventing the emergence of dividing lines and the Organization might be as a credible partner in implementation of development of policies and projects for the region. To revive the BSEC and to overcome its shortcoming, Turkish and Russian role are very important. Only the two countries eagerness and determination regarding the activities and projects of the BSEC will energize the organization. The BSEC should focus its work on those areas where it has comparable advantages. However, it is important to set priorities in terms of activities before the implementation of the projects. The BSEC geography has the second largest source of oil and natural gas resources along with its proven reserves of minerals and metals. Therefore it cannot be ignored. To completion of the Black Sea Ring Highway project and Motorways of the Sea in the BSEC region will foster intra regional trade as well as infrastructure, tourism and transport investments. The Black Sea Ring Highway project envisages a four-lane ring highway system, approximately 7700 km long, to connect the BSEC Member States with each other. The project on the development of the Motorways of the Sea in the BSEC region, on the other hand, is about strength-

¹² «Vassilev: Energy and economic co-operation key to Black Sea region growth». New Europe Online Energy, <http://www.neweurope.eu/article/tzventan-vassilev-energy-and-economic-co-operation-key-black-sea-region-growth>, 20 November 2011.

¹³ «The Priorities of the Serbian Chairmanship in Office of the Organization of the Black Sea Economic Cooperation», <http://www.bsec-organization.org/HAIRMANHIP/Pages/default.aspx>.

ening the maritime links among the ports of the BSEC Member States. Activities within this project include the upgrading of port facilities, identification of projects of common interest, securing free and fair competition in international shipping, facilitation of access to all modes of transport and enhancement of maritime security and safety in the BSEC region¹⁴.

Conclusion

Despite its shortcomings, the BSEC offers rich experience in regional cooperation since it has existed for 20 years. The BSEC shows unique ability to work out creative solutions on the issues of common concern and achieve some kind of consensus in certain issues. In fact while the diversity of its members was considered as disadvantages for some, it might be argued that the diversity could be the real strength of the organization. Turkey, Russia, Greece, Azerbaijan, Armenia and Serbia can work together within the structure of the BSEC. The fact that regions are constructed and their identities may develop around the frameworks of political and economic cooperation. Original regional identity might be an advantage but it is not necessary precondition for successful institutionalization of a regional cooperation¹⁵. Since the current members of the EU also have substantial cultural and linguistic differences. Their historical backgrounds are also different. While this creates problems it does not prevent further integration in the EU. In a similar way, the Black Sea countries can establish integration. The first step for this might be the cancellation of visa regime and to provide atmosphere in which citizens of the Black Sea countries can travel freely. Another step should be the customs union among the Black Sea countries. Black Sea countries belong to other regional groupings. However, the BSEC is the most comprehensive one and if the BSEC manage to become the EU type organization, the Black Sea region will become welfare area and its energy resources will transform the Black

¹⁴ Press Release on the 6th Meeting of the BSEC Steering Committee on the Development of the Black Sea Ring Highway, <http://www.bsecorganization.org/bsecnews/PressReleases/PressReleases/Press%20ReleaseSteering%20Committee%20on%20the%20Development%20of%20the%20BSRH-27%20September%202011.pdf>, 27 September 2011.

¹⁵ Vit Stritecky. Challenges for the Black Sea Region, <http://www.mfa.gov.tr/challenges-for-the-black-sea-region-tr.mfa>.

Sea one of the richest region in the world.

As a conclusion it might be argued that the BSEC should concentrate its work on projects of common interest. The successful completion of the two major projects will provide prestige and determination for future major projects. In terms of security and stability of the Black Sea Turkish and Russian determination to fight against soft and hard security threats and to provide maximum security for energy transportation is vital.

*Н.А. Гегелашвили**

СОВРЕМЕННАЯ ПОЛИТИКА ЕС И США НА ЮЖНОМ КАВКАЗЕ И В БОЛЬШОМ ПРИЧЕРНОМОРЬЕ

В последнее время на фоне вялотекущей политики США на Южном Кавказе и Центральной Азии заметно активизировалась политика ЕС в Большом Черноморско-Каспийском регионе.

Отношение ЕС к двум ключевым составляющим региона – Южный Кавказ и Каспий различно. Программа «Восточное партнёрство», охватывающая шесть постсоветских стран (Грузия, Украина, Азербайджан, Молдова, Армения и Беларусь), с самого начала предполагала тесное сотрудничество Европейского союза с этими странами на всех уровнях, с учётом их исторических и культурных особенностей, которые казались европейцам менее специфичными, а значит более близкими, в сравнении с центрально-азиатскими республиками.

В рамках двустороннего формата «Восточного партнёрства» все три страны Южного Кавказа проводят активные переговоры с ЕС по заключению Соглашений об ассоциации, которое должно прийти на смену подписанным ещё в 1996 г. Соглашениям о партнёрстве и сотрудничестве. Эти соглашения охватывают более широкий спектр вопросов и призваны стать новой правовой основой во взаимоотношениях между странами Южного Кавказа и Брюсселем. Характерно, что уже в декабре 2011 г. Совет министров ЕС выдал мандат на начало переговоров с

* Гегелашвили Нана Александровна, к.полит.н., руководитель Центра региональных проблем Института США и Канады РАН.

Азербайджаном и Арменией по вопросам визового режима. Что же касается Грузии, то она оказалась первой страной Южного Кавказа, в которой с 1 марта 2011 г. вступил в силу упрощенный визовый режим с ЕС.

Содействие ЕС развитию стран Центральной Азии основывается на двух главных документах: Стратегия ЕС по Центральной Азии на период 2007–2013 гг. и относящаяся к данной Стратегии долгосрочная Индикативная программа. Несмотря на официальные заявления, призывающие центрально-азиатские страны к разностороннему сотрудничеству с ЕС, оно, в основном, коснулось энергетической сферы, и строилось исключительно исходя из европейских прагматических интересов.

События последних лет актуализировали вопрос о сокращении зависимости ЕС от арабской нефти, поэтому наиболее реальной перспективой для Европы в настоящее время являются энергоресурсы Каспия. Европейский Союз, заинтересованный в диверсификации источников энергоносителей и путей их транспортировки в Европу, выступает за строительство новых трубопроводов из бассейна Каспийского моря в обход России. К тому же после расширения в 2004 и 2007 гг. ЕС географически стал ближе к Центральной Азии, что должно было, по мнению Брюсселя, способствовать укреплению отношений ЕС со странами Центральной Азии. Это и явилось началом качественно новых взаимоотношений ЕС с данным регионом: теперь политика Брюсселя содержала, помимо энергетической, также и политическую составляющую. Однако последняя задача не из лёгких и, понимая это, Брюссель продолжает делать ставку на энергетику, оставляя политическую составляющую сильно позади, фактически на уровне деклараций.

Все страны как Южного Кавказа, так и Центральной Азии подписали с ЕС меморандум о взаимопонимании в области энергетики, призванный сократить зависимость ЕС от российских ресурсов за счёт поставок с месторождений в Каспийском море.

За последние несколько лет расширилось сотрудничество между прикаспийскими странами и ЕС, которое было отмечено рядом энергично осуществляемых и поддерживаемых ЕС инициатив по транспортировке каспийской нефти и газа по трубопроводам в западном направлении в обход России.

7 мая 2009 г. в Праге – столице председательствовавшей в Евросоюзе на тот момент Чехии – завершился учредительный саммит Евросоюза: «Восточное партнёрство», на котором обсуждались вопросы, связанные как с энергетической безопасностью, так и со строительством газопровода Nabucco и его ключевого сегмента – Прикаспийского трубопровода.

А буквально на следующий день, 8 мая 2009 г., в той же Праге был проведён очередной энергетический саммит «Южный коридор – новый Шёлковый путь», итогом которого должно было стать принятие совместной декларации о реализации проекта ЕС «Южный коридор»¹⁶. Данная декларация предусматривала разработку единой стратегии, включавшей в себя обязательства каждой из стран-участниц, а также чёткий временной график. Первый этап предусматривал строительство газопровода Nabucco, который, согласно прогнозам, должен поставлять до 31 млрд м³ каспийского газа в год, а также завершение газопровода ITGI, проектная мощность которого должна составить 11 млрд м³ в год.

Реализация этого проекта призвана обеспечить страны Каспийского региона возможностью транспортировать и продавать свои энергоносители напрямую в ЕС в обход России. Таким образом, главной задачей саммита стало чётко озвученное намерение его участников установить прямое сообщение между двумя берегами Каспийского моря путём создания стратегических инфраструктурных проектов. Несмотря на то, что Казахстан и Туркменистан не подписали итоговую декларацию, а также в связи с отсутствием окончательного соглашения по условиям транзита газа с Турцией¹⁷, данный саммит явился ещё одним

¹⁶ Южный газовый коридор включает в себя проекты газопроводов Nabucco (Азербайджан-Турция-Австрия), ITGI (Турция-Греция-Италия), «White Stream» (по дну Чёрного моря из Батуми на Украину) и TAP (Трансадриатический газопровод). Этот проект назван в числе приоритетных в Европейском плане действий по энергетической безопасности, одобренном Еврокомиссией в 2008 г. Кандидатами на участие в этом проекте названы такие страны, как Азербайджан, Туркменистан, Казахстан, Грузия, Турция, Египет, Ирак. Кроме того, Еврокомиссия рассматривает в качестве потенциальных участников проекта Иран и Узбекистан, однако считает, что для этого в обеих странах должны «сложиться соответствующие политические реалии».

¹⁷ За участие в данном проекте Турция потребовала продавать ей 15% всего

шагом на пути продвижения проекта Nabucco, хотя бы потому, что подписантами этой декларации стали главы стран, по которым должен пройти закавказский участок трубы – Азербайджан и Грузия. Ждать окончательного результата оказалось недолго. Застопорившееся соглашение с Турцией о транзите газа было достигнуто 13 июля 2009 г. в Анкаре, где прошла торжественная церемония подписания межправительственного соглашения по проекту Nabucco между Турцией и четырьмя странами-членами ЕС: Болгарией, Румынией, Венгрией и Австрией. Это явилось серьёзным прорывом в области реализации всё ещё зыбкого проекта Nabucco.

Однако если Турция является ключевым игроком проекта «Южный газовый коридор», куда поступают энергоресурсы ключевых прикаспийских стран для выхода на европейские рынки, то Азербайджан является основным «собирателем» каспийского нефтяного золота. Таким образом, в настоящее время, как у Анкары, так и у Баку имеются реальные шансы на роль ключевых игроков. Это в полной мере осознают и страны ЕС, и Россия, и США.

В контексте реализуемых ЕС энергетических проектов важным фактором становится установления более тесного сотрудничества стран, участвующих в том или ином проекте. В настоящее время как Баку, так и Стамбул, признавая свои ключевые позиции в регионе, активно осуществляют двустороннее сотрудничество, таким образом, как бы подготавливая готовую площадку для запуска европейских проектов.

25 октября 2011 г. президентом Азербайджана И. Алиевым и премьер-министром Турции Эрдоганом в турецком городе Измире было подписано межправительственное соглашение по транзиту азербайджанского газа по территории Турции, а также соглашение по продаже газа Турции со второй стадии разработки месторождения «Шахдениз», к реализации которого планируется приступить в 2016 г. Согласно заявлению, сделанному официальным представителем BP-Azerbaijan, «успешное подписание газовых соглашений окажет поддержку продвиже-

газа, предназначенного для Nabucco, по заниженным ценам для внутреннего потребления, что в целом делало данный проект бессмысленным.

нию проекта «Шахдениз-2» и обеспечит реализацию Южного газового коридора, что будет способствовать превращению Турции в энергетический узел для снабжения Европы¹⁸».

Таким образом, после длительных переговоров между обеими странами Анкара подписала долгосрочное соглашение с Баку о поставках природного газа, закрепив все достигнутые договорённости на юго-западе Каспийского моря. Это соглашение открывают путь для реализации проекта «Южный коридор» и, в первую очередь, Транскаспийского газопровода, являющегося одним из ключевых сегментов Набукко.

Всё это позволит Азербайджану играть ведущую роль в реализации проекта «Южный коридор» и максимально способствовать превращению Баку, наряду со Стамбулом, в энергетический узловой центр. Ясно одно: с учётом усиления роли южнокавказской транспортной артерии, которую она играет в реализации европейских энергетических проектов, Азербайджан, и в ещё большей степени, Турция неизбежно будут выдвигать свои условия и требования, которые ЕС игнорировать не сможет. Это бесспорно скажется на усилении позиций обеих стран и сможет привести к серьёзным сдвигам в мировой геополитике.

Таким образом, в настоящее время Азербайджан совместно со Стамбулом подготовили правовую и практическую основу для осуществления плана действий, разработанного ЕС – главного проводника и основного архитектора «дорожной карты», согласно которой действуют те страны, которые выразили желание примкнуть к созданию общей инфраструктуры для транспортировки своих ресурсов в западном направлении в обход России.

Со своей стороны, ЕС, осознав значение прикаспийских стран, как на энергетическом рынке, так и в области реализации своих энергетических проектов, начал предоставлять им большую самостоятельность при решении вопросов, без которых реализация европейских энергетических проектов была бы невозможна. Это может быть обусловлено тем, что ЕС, осознавая в полной мере растущие требования этих стран при реализации

¹⁸ www.azebaijan.gov.

европейских проектов, пытается «упредить» удар, предоставляя им умеренное поле для маневрирования.

По итогам визита в Баку председателя Еврокомиссии Жозе Мануэль Баррозу, состоявшегося 13 января 2011 г., в рамках программы ЕС «Восточное партнёрство» была подписана совместная декларация по газопроводу «Южный коридор», обеспечивающего диверсификацию поставок энергоресурсов в Европу. Это стало первым конкретным обязательством Азербайджана поставлять газ в Европу. Декларация призвана обеспечить прямой доступ Европы к газу из Каспийского бассейна и усилить энергетическую безопасность европейских потребителей и бизнеса. Также был подписан и ряд других документов. Среди них: «Меморандум о взаимопонимании между Азербайджанской Республикой и Еврокомиссией о Национальной индикативной программе на 2011–2013 годы» и «Меморандум о взаимопонимании между Азербайджанской Республикой и Еврокомиссией по рамочному документу всесторонней институциональной созидательной программы¹⁹».

Следующий визит главы Еврокомиссии и еврокомиссара Оттингера в Баку, а заодно и в Ашхабад, с учётом того значения, которое может иметь Туркмения для заполнения газом европейских газопроводов, состоялся спустя несколько месяцев после визита председателя Еврокомиссии – 12 сентября 2011 г. Его итогом стало утверждение Евросоюзом мандата Еврокомиссии на ведение переговоров с Азербайджаном и Туркменией об определении правовой базы Транскаспийского газопровода, который должен стать частью проекта «Nabucco» и соединить Туркмению и Азербайджан по дну Каспия в рамках Южного энергетического коридора. Таким образом, по маршруту – Тенгиз (Казахстан) – Тукрменбаши (Туркмения) – Баку (Азербайджан) – Тбилиси (Грузия) – Эрзурум (Турция) планируется ежегодно транспортировать 20-30 млрд м³ газа. Стоимость проекта оценивается в 7,9 млрд евро. Соглашение между Европейским Союзом, Азербайджаном и Туркменистаном относительно проекта Транскаспийского газопровода закладывает основу для строительства инфраструктуры, способной обеспечить транс-

¹⁹ Ibid.

портировку природного газа из Туркмении через Каспийское море. Показательно, что это стало первым оперативным решением в рамках единой внешней энергетической стратегии ЕС относительно создания инфраструктурного проекта в третьих государствах, которое будут выработать не отдельные страны сообщества, а Еврокомиссия от имени всех 27 стран-членов ЕС.

Последовательность действий такова, что на начальном этапе ЕС, с учётом геополитических, энергетических и культурных характеристик той или иной страны (региона), определяет регион, подходящий для реализации энергетических проектов, затем подводит законодательную базу, призванную стать политической составляющей, и уже на последнем этапе начинает реализацию своих проектов. При этом ЕС обходит стороной такую взрывоопасную проблему, как урегулирование конфликтов, осознавая тот факт, что военные механизмы по решению последней имеются у НАТО, а не у ЕС.

В последние годы Европейский Союз активизировал своё присутствие на Чёрном море. Чёрное море, как и регион в целом, рассматривается ЕС как «мост» между Европой и Каспийским регионом, богатым углеводородами. Важен Черноморский регион и в связи с контролем над ключевыми транспортными путями, трубопроводами, что напрямую связано с энергетической безопасностью.

Последний прорыв ЕС на этом направлении – принятие Резолюции Европарламента от 20 января 2011 г. «О стратегии ЕС по Чёрному морю», которая призывает ЕС разработать комплексную и всеобъемлющую стратегию для Черноморского региона с целью разрешения существующих проблем и обеспечения стабильности, безопасности, демократии и процветания в регионе. Особо следует выделить положение о том, что «Черноморский регион имеет стратегическое значение для ЕС, и в связи с тем, что Чёрное море частично является внутренним морем для ЕС, а с географической точки зрения и европейским морем, у ЕС и стран региона имеется ряд общих задач, требующих совместного решения»²⁰. Показательно, что эту инициативу поддержала Турция, все три страны Южного Кавказа, а так-

²⁰ <http://www.blackseanews.net/read/9668>.

же Украина и Молдова.

На фоне резкой активизации политики ЕС в Большом Черноморско-Каспийском регионе политика США по отношению к Южному Кавказу и странам Центральной Азии за последние два года характеризуется некоторым ослаблением: Вашингтон как бы отошёл в сторону, предоставив ЕС карт-бланш.

Эта позиция объясняется рядом факторов, и в первую очередь, стремлением США придерживаться более умеренного подхода в результате острейшего финансового кризиса, последствия которого всё ещё продолжаются. Во-вторых, осознанием Вашингтоном того факта, что главными потребителями энергоресурсов этого региона являются Китай, Индия, Европа, а не США. В-третьих, с учётом крайне неэффективной «перезагрузки» в российско-американских отношениях, Вашингтону придётся рано или поздно выбирать между Россией и Грузией, исходя из чисто прагматических соображений, хотя однозначного выбора быть в этой ситуации не может. Конечно, Вашингтону льстит тот факт, что Грузия за относительно короткий промежуток времени сумела превратиться в «оплот демократии», а её молодое поколение в истинных Yаррі. Однако в условиях тотального финансового дефицита на первый план выступают соображения прагматического характера. Главным из них стало то, что интересы Вашингтона на Южном Кавказе стали приобретать более размытые очертания, а продолжать игнорировать Россию просто не представляется возможным. К тому же активно осуществляемое двустороннее сотрудничество между Турцией и Азербайджаном с учётом их роли в регионе, может способствовать их большей самостоятельности при выборе того или иного проекта. В этой ситуации представляется, что в настоящее время главный интерес Вашингтона в этом регионе стал сводиться к поиску плацдарма для своего военного присутствия на Южном Кавказе, в случае нанесения ударов по Ирану. Обеспечение безопасности – первостепенная задача для США, а в нынешней ситуации, она считается самой актуальной. Этим в какой-то степени может объясняться растущая поддержка со стороны некоторых правительственных кругов США и сенаторов-республиканцев в обновлённом Конгрессе – Джона Мак-

кейна, Джо Либермана, Ричарда Лугара, Джона Кила и др. направленная на восстановление военно-технического сотрудничества с Грузией, которое практически не развивалось после грузино-российского конфликта 2008 г. В своём февральском послании 2011 г. к министру обороны США Роберту Гейтсу, все четверо вышеназванных сенатора призвали администрацию Обамы разместить радиолокационную станцию системы противоракетной обороны ТРУ-2 на территории Грузии, что было проигнорировано американским президентом. В целом же Южный Кавказ становится стратегически важным для Вашингтона регионом прежде всего в связи с развитиями событий на Ближнем Востоке, в частности, в Иране, а также своей коммуникационной составляющей, ведущей в Афганистан и Азию.

К тому же сегодня предельно ясно и то, что в декларации, принятой на Лиссабонском саммите НАТО, подход к Грузии остаётся всего лишь на уровне обещаний – практические же результаты будут зависеть от позиции России. Уступки со стороны Москвы будут определяться целым рядом факторов: отношениями между НАТО и Россией, внутренней российской политикой, а также тем курсом, который изберёт Тбилиси в отношении Москвы. Таким образом, похоже, что процесс расширения НАТО на Восток временно подвешен, что объясняется тем, что главный интерес НАТО направлен на урегулирование ситуации в Ливии, Сирии и в Иране, а проблема, связанная с решением внутренних конфликтов на Южном Кавказе, отошла на задний план.

Это перекликается с выводами, сделанными авторами рабочего доклада «В поисках ответа на дефицит безопасности на Южном Кавказе», подготовленного для европейского исследовательского центра FRIDE в Мадриде о том, что «в США видят острую необходимость в пересмотре политики в отношении Южного Кавказа. Это объясняется изменением политического расклада в Вашингтоне после промежуточных выборов в Конгресс США и сомнениями в способности политики «перезагрузки» обеспечить безопасность в Евразии. Однако, по их мнению, политика США при президенте Обаме кажется более разборчивой, чем при его предшественнике Джордже Буше, который

придавал слишком большое значение Грузии как «светочу демократии», поэтому Америка, оставаясь ключевым игроком в регионе, не желает заполнять вакуум в безопасности, вызванный ослаблением позиций ОБСЕ и НАТО в регионе»²¹.

Похоже, что в настоящее время США предстали перед необходимостью пересмотра своих подходов к постсоветскому пространству и, судя по всему, не хотят создавать дополнительное напряжение в отношениях между Москвой и Вашингтоном. США, похоже, пытаются найти баланс между продвижением демократии, что традиционно является частью внешней политики США, и теми реалиями, которые диктуются нынешним временем. Насколько это удастся Вашингтону, не в последнюю очередь будет зависеть от России, от её взвешенной и прагматичной позиции по отношению к США.

Исходя из вышеизложенного, представляется, что заметная активизация ЕС в Большом Черноморско-Каспийском регионе на фоне ослабления американских позиций связана, в первую очередь, с более конкретными целями ЕС в регионе, главным образом, энергетического характера. Что же касается США, то они отошли слегка в сторону под грузом накопившихся проблем долгосрочного характера. С учётом этого, цели и задачи Вашингтона в регионе стали менее выпуклыми, при этом похоже, что у американской администрации нет чётких представлений о том, что является главным, а что второстепенным в Большом Черноморско-Кавказском регионе.

*А.Г. Арешев**

«АРАБСКАЯ ВЕСНА» И СТРАНЫ БОЛЬШОГО ПРИЧЕРНОМОРЬЯ

События на Ближнем Востоке стали следствием комплекса факторов внутреннего и внешнего характера, тесно взаимодей-

²¹ Jos Boonstra and Neil Melvin. Changing the South Caucasus Security Deficit. Fride. A European Think Tank for Global Action Working Paper, February 2011.

* Арешев Андрей Григорьевич, эксперт, Институт Востоковедения и Институт политических и социальных исследований Черноморско-Каспийского региона.

ствующих между собой. События в Тунисе, Египте, Йемене, а особенно в Ливии и Сирии продемонстрировали многовариантность внутривнутриполитической динамики в странах региона, характерной чертой которой, тем не менее, является активизация радикальных групп и этноплеменной хаос. В сочетании с ожесточённой борьбой за ресурсы, в перспективе подобные процессы могут привести к фактическому распаду целых государств и экспорту нестабильности на сопредельные территории, как это происходит сегодня в Северной Африке. Разумеется, всё это бесконечно далеко от лозунгов «борьбы с диктатурой», и некая модель «обновлённого авторитаризма» (безусловно, с сильной религиозной составляющей), вполне возможно, станет единственным средством спасения от затяжных и кровопролитных гражданских войн, в которые рискуют погрузиться обширные пространства «от Марокко до Пакистана».

Регион, рассматриваемый в рамках «Большого Причерноморья», пока не ощутил последствий «арабской весны» в их особо деструктивной форме. Однако динамика событий носит достаточно негативный характер. Боевая активность выходцев из Ливии, замеченных на некоторых турецких курортах, пока что направлена преимущественно в сторону Сирии, но даже это потенциально создаёт новые вызовы, в том числе и на Кавказе²². И здесь отношения между Россией и Турцией, являющихся важными факторами региональной безопасности (включая балансы сил и интересов), а также степень доверия и эффективность механизмов двусторонних консультаций будут определять очень многое.

В 2000-е гг. между двумя странами были созданы эффективные форматы и механизмы взаимодействия по различным направлениям. Необходимость сверки внешнеполитических курсов двух стран становилась всё более очевидной по мере нарастания в Анкаре критического отношения к американской экспансии в регионе, особенно после 2003 г. Помимо отрицательного отношения к иракской авантюре, в первые месяцы

²² Обозначим хотя бы постепенно актуализирующийся вопрос о репатриации сирийских черкесов на историческую родину, а также судьбу многочисленной и достаточно влиятельной общины сирийских армян.

2006 г. возникли разногласия Турции с США по поводу долгосрочных целей Вашингтона в Черноморском регионе, проявившиеся, в частности, в спорах по поводу возможного расширения натовской операции «Активные усилия» (Operation Active Endeavour, ОАЕ) на Чёрное море. Турция и Россия выступили против распространения ОАЕ, руководствуясь, однако, разной мотивацией и разными аргументами. Если Москва возражала против какого бы то ни было распространения влияния США на её соседей, то Анкара, прежде всего, акцентировала стремление сохранить современный правовой режим Проливов (Дарданеллы, Мраморное море и Босфор), установленный конвенцией Монрё 1936 г., и, соответственно, военнополитическое равновесие, сложившееся после окончания холодной войны.

Впервые в истории в регионе возникли схемы многоуровневого, многомерного и многостороннего сотрудничества по различным аспектам совместной безопасности²³. В 2010 г. был образован Высший Совет сотрудничества, работающий как совместный орган, в рамках которого эффективно функционирует Совместная группа стратегического планирования под руководством министров иностранных дел. 25 января 2012 г. состоялось второе заседание российско-турецкой СГСП, по итогам которого было принято Совместное заявление, включающее 30 направлений сотрудничества в сфере как двусторонних отношений, так и регионального и глобального взаимодействия. Регулярно проводятся экономические форумы, регулярный характер имеют контакты неправительственных организаций. По оценке российского МИДа, отношения между Россией и Турцией в последние годы по многим направлениям вышли на качественно новый уровень многопланового продвинутого взаимодействия, а в ряде областей, прежде всего, в энергетике – на уровень стратегического партнёрства²⁴.

Вступление России в ВТО на правах полноправного члена

²³ Челикпала М. Региональное сотрудничество в черноморском регионе. Проблема регионального (черноморского) сотрудничества в Турции.

²⁴ Лукашевич: отношения РФ и Турции вышли на качественно новый уровень. <http://ria.ru/interview/20120124/547549297.html>.

открывает дополнительные возможности для инвестиций со стороны турецких бизнесменов. Двусторонний товарооборот, который составил \$30 млрд в конце 2011 г., в настоящее время установлено достичь \$100 млрд в течение 10 лет. Качество и сбалансированность этого товарооборота представляются достаточно важными. Отраднo, что российское участие в этом товарообороте не ограничивается исключительно поставкой энергоресурсов. К реализации намечены крупные проекты, в частности, строительство российскими подрядчиками АЭС «Аккую» в южной провинции Мерсин и трубопровод Самсун-Джейхан. Знаменательным событием стало успешное завершение российско-турецких переговоров, результатом которых стало согласие турецкой стороны на прокладку трубопровода «Южный поток» через свою исключительную экономическую зону на Чёрном море. По итогам 2011 г. Россия прочно удерживает 2-е место по количеству посетивших Турцию туристов, лишь немного уступая в этом отношении Германии.

Личная дружба между лидерами двух стран В. Путиным и Р. Эрдоганом является важным фактором эффективности двустороннего диалога. Следует согласиться с изданием «Today Zaman», по мнению которого, двусторонние связи между Турцией и Россией в перспективе ещё более укрепятся²⁵. Вместе с тем, издание выделяет главные проблемы, способные омрачить поступательно развивающиеся двусторонние торгово-экономические связи: это последствия так называемой «арабской весны» и американские инициативы в сфере ПРО. Так, размещение американского радара в уезде Кюреджик провинции Малатия вызвало не только озабоченность Москвы и Тегерана, но и протесты со стороны местного населения и ряда турецких политиков.

Улучшение отношений в области экономики и торговли создаёт гарантии высокого уровня политического взаимодействия. Однако можно поставить вопрос и по-другому, высказав предположение, что реализация экономических проектов может, в перспективе, оказаться заложником растущих политических рисков в отношениях двух стран, вызванных, в том числе

²⁵ http://www.sundayszaman.com/sunday/newsDetail_getNewsById.action?newsId=273900.

и внешними факторами.

Выстраивая в течение последнего десятилетия партнёрство с Анкарой, Москва, возможно, стремилась нейтрализовать некоторые аспекты турецко-американского сотрудничества в регионе. Обострение ситуации на Ближнем Востоке поставило здесь ряд вопросов и, не исключено, что в будущем стратегические и тактические ориентиры российско-турецкого партнёрства будут определённым образом корректироваться с учётом позиции внешних игроков.

По ключевым вопросам региональной политики, при сохраняющемся высоком уровне политического диалога, невозможно не заметить существенных расхождений в позициях сторон. События «арабской весны» сыграли в этом существенную роль, и можно предположить, что соответствующая негативная динамика учитывалась проектантами этого крупнейшего геополитического потрясения минувшего года.

В предшествующие годы, стратегическое партнёрство с Москвой стало одним из ключевых элементов внешнеполитической доктрины А. Давутоглу «ноль проблем с соседями», что позволило эффективно взаимодействовать по ряду направлений (можно вспомнить, например, события 2008 г., связанные с российско-грузинским кризисом, когда Анкара отказалась пропустить в Чёрное море крупнотоннажные крейсера США, в то же время предложила «Платформу сотрудничества стран Южного Кавказа»). Однако актуальная динамика (в частности, «арабская весна») вносит несомненные коррективы в реализацию доктрины «ноль проблем с соседями», что способствует возникновению разногласий между недавними историческими соперниками (такими, как Турция и Россия, Турция и Иран, Иран и Россия), пытающимися наладить отношения в меняющихся условиях.

Достаточно показательна здесь динамика ирано-турецкого диалога. Можно констатировать значительное расхождение интересов Анкары и Тегерана как на одно из существенных последствий «арабской весны». В предшествующие годы по ряду направлений (в частности, энергетического сотрудничества) Иран и Турция активно сближались, однако сейчас, ситуация, будет меняться, и обострение политических разногласий между

двумя странами негативно скажется и на их экономическом взаимодействии. Вероятность определённых разночтений сохраняется и применительно к российско-турецким отношениям.

Некоторые авторы пишут о новой редакции («версии 2.0») стратегии «ноль проблем соседей», предполагающей увеличение внимания турецких лидеров к продвижению демократии в соседних странах, что будет способствовать укреплению связей Анкары с Вашингтоном и Брюсселем. Признаком формирования соответствующего курса является позиция Турции по отношению к сирийскому кризису²⁶.

Конечно, нельзя не поддержать призывы к мирному разрешению ситуации вокруг Сирии с использованием политико-дипломатических методов; в то же время российская позиция, основанная на принципах международного права и не допускающая военное вмешательство извне, становится объектом критики.

Точка зрения по поводу того, что реализация национальных интересов той или иной страны будет более эффективной при условии сотрудничества с США, а не в конфликте с ними, пока что выглядит достаточно убедительной. Однако не менее верно и другое – так называемая «арабская весна» является важным фактором хаотизации и определённой фрагментации региона, что не может не сказаться и на ситуации в Причерноморье и на Кавказе. В условиях роста трансграничных угроз это непосредственным образом затрагивает интересы как России, так и Турции.

Существуют даже предположения, что Запад, втягивая, пусть и неявно, своего союзника по НАТО в ловушку гражданской войны в Сирии, стремится актуализировать имеющиеся в Анатолии и сопредельных районах многовековые исторические обиды и противоречия. В таком случае архитекторы «Большого Ближнего Востока» будут иметь серьёзную аргументацию на случай излишне амбициозного позиционирования турецким руководством своей страны в качестве лидера исламского мира.

²⁶ См.: Tarik Oğuzlu. The “Arab Spring” and the Rise of the 2.0 Version of Turkey’s “zero problems with neighbors” Policy. http://sam.gov.tr/wp-content/uploads/2012/02/SAM_Paper_TarikOguzlu2.pdf.

Наблюдаемые между Москвой и Анкарой разночтения в оценке событий на Ближнем Востоке могут негативно сказаться на эффективной координации внешнеполитического курса применительно к другим направлениям двустороннего сотрудничества (хотя Москва публично никак не реагирует на жёсткую антиасадовскую риторику премьер-министра Турции, очевидным образом расходящуюся с российской позицией). В этом контексте следует рассматривать недавний телефонный разговор премьер-министра Турции с президентом России, посвящённый вариантам совместного решения сирийского кризиса. В частности, речь могла бы идти о проведении соответствующей международной конференции с участием России. Усилия турецкого руководства в сирийском вопросе не могут не быть направлены на поиски общего решения. Представляется, что иные подходы, которые, возможно, устраивают Запад, в том числе и США и имеют своей целью превращение Сирии во второй Ирак, в долгосрочном аспекте способен крайне негативно повлиять на внутреннюю динамику и стабильность в Турции, население которой включает значительное курдское меньшинство и алевитские общины, составляющие значительную часть населения некоторых провинций.

В будущем роль Большого Причерноморья в качестве региона глобального стратегического значения, связывающего Евро-Атлантику с проблемным и богатым энергоресурсами Ближним Востоком, существенно возрастает, и роль Турции здесь, конечно, будет весьма значительной.

Помимо тесного сотрудничества в сфере энергетики с Россией, Турция ведёт активные переговоры с Украиной, в частности, связанные с совместным использованием подземных газовых хранилищ²⁷. Недавно между Азербайджаном и Турцией было подписано межгосударственное соглашение по проекту строительства Трансанатолийского газопровода (TANAP). Возможное превращение Турции в региональный узел энергопоставок позволит ей ослабить зависимость от газовых поставок из Ирана, которому грозит усиление международных экономических

²⁷ См.: Турцию интересуют украинские подземные хранилища газа. <http://www.profi-forex.org/news/entry1008112176.html>.

санкций.

По мере реализации амбициозных экономических проектов региональным державам необходимо будет решать и вопросы безопасности. В оценках западных экспертов всё чаще проводятся параллели между событиями «арабской весны» и трансформациями на Южном Кавказе. По некоторым признакам, фокус событий постепенно смещается в сторону богатого энергоресурсами и имеющего выгодное транзитное положение Азербайджана. В этой связи можно упомянуть и события в городе Губа, и сообщения об аварии на газопроводе, ведущем из Азербайджана в Россию и о временном приостановлении подачи газа, а также недавнюю крупную сделку военно-технического характера между Израилем и Азербайджаном. Всё это происходит на фоне значительно возросшей активности США на Южном Кавказе.

Что касается Грузии, то высокая степень экономического сотрудничества с Турцией сочетается с последовательно проамериканским курсом официального Тбилиси во внешней политике, что создаёт определённые проблемы. Политика Турции по отношению к Армении будет по-прежнему зависеть от динамики урегулирования конфликта вокруг Нагорного Карабаха, а также возможным желанием внешних сил актуализировать диалог между Анкарой и Ереваном, результатом которого может стать хотя бы частичная нормализация отношений между двумя странами. Представляется, что Россия сохранит свою роль в качестве посредника в решении нагорно-карабахского конфликта, что будет создавать дополнительные гарантии невозобновления боевых действий в этом взрывоопасном регионе.

В ближней и среднесрочной перспективе события «арабской весны» вряд ли приведут к радикальным сдвигам в Большом Причерноморье (например, к смене конкретных режимов), возобновления региональных конфликтов, скорее всего, на данном этапе также ждать не следует. В то же время, налицо усиление общей напряжённости, взаимного недоверия, что отрицательно сказывается и на перспективах многостороннего политического диалога в рамках стран Причерноморского региона, и на возможной реализации ряда проектов. Вызовы, порождённые «араб-

ской весной», ставят дополнительные вопросы, связанные с обеспечением безопасности крупных инфраструктурных проектов.

Объективно это способствует дальнейшему укреплению позиций США в Черноморском регионе. Не стремясь к установлению прямого военного присутствия на Чёрном море, США хотели бы взаимодействовать со своими союзниками и партнёрами в сфере безопасности, принимая во внимание ключевое значение региона в качестве коридора поставок энергоресурсов на европейский и мировой рынок. Контроль над регионом обеспечивают выгодную позицию для доминирования в Евразии и на Ближнем Востоке, что может по-новому расставить акценты российско-турецкого диалога.

При этом в целом достаточно высокий уровень российско-турецкого взаимодействия, безусловно, сохранится, равно как и их многоуровневый характер. Обе страны проходят непростые процессы внутривнутриполитических трансформаций, сопровождаемые повышенным уровнем конфликтности. Сохранение стабильности в Причерноморье, безусловно, относится к их общим приоритетам. В этой ситуации возрастает как позитивная роль экономического сотрудничества, так и эффективные механизмы консультаций по актуальным внешнеполитическим вопросам.

*В.А.Колосов**

ГЕОПОЛИТИЧЕСКОЕ ВИДЕНИЕ МИРА: СРАВНЕНИЕ ОБЩЕСТВЕННЫХ ПРЕДСТАВЛЕНИЙ В РОССИИ, РУМЫНИИ И ТУРЦИИ

В соответствии с постмодернистскими концепциями в общественных науках, основывающимися на работах французского философа Мишеля Фуко и английского географа Дэвида Харви, роль, восприятие и использование пространства отдельными людьми и социальными группами постоянно меняются в зависимости от социальной практики. В неё входит, в частности, политический дискурс, направленный на изменение или укрепле-

* Колосов Владимир Александрович, д.г.н., руководитель Центра геополитических исследований Института географии РАН.

ние определённых социальных представлений, в том числе геополитических. Доказано, что дискурс играет большую роль в формировании политической карты и «территориальности» человека. Р. Сакк определил её как попытку человека или социальной группы оказывать влияние на других людей, их взаимоотношения и общественные процессы путём отграничения и контроля над определённой территорией²⁸.

Теория конструирования пространства социальными силами способствовала переосмыслению на новой, более широкой теоретической основе методологических подходов в геополитике²⁹. За 1,5-2 десятилетия исследовательское поле геополитики существенно расширилось. В ней преодолён разрыв в изучении внутренней и внешней политики, характерный для позитивистских подходов и отразившийся в разделении между геополитикой и политической географией. В отличие от неоклассического направления, многие авторы ныне рассматривают геополитику как дискурс. В нём доминируют политики и государственные деятели, заинтересованные в формировании специфического упрощённого геополитического видения мира, которое могло бы служить их интересам. Предложены определения основных категорий «дискурсивной», или, как её чаще называют, критической геополитики³⁰. Выделены ключевые категории, как, например, геополитическое видение мира³¹.

²⁸ Sack R. *Human Territoriality: Its Theory and History*. Cambridge University Press, Cambridge, England, 1986.

²⁹ Ó Tuathail G. *Thinking Critically about Geopolitics*. G. Ó Tuathail, S. Dalby and P. Routledge, eds. *The Geopolitics Reader*, 2nd edition. London: Routledge, 2006; Dalby S. and Gearóid Ó Tuathail. *Rethinking Geopolitics*. London, Routledge, 1998; Mamadouh V. D. and Dijkink G. *Geopolitics, International Relations and Political Geography. The Politics of Geopolitical Discourse*. *Geopolitics*. 2006. Vol. 11. N 3. P. 349-366.

³⁰ См., например: Ó Tuathail G. *Geopolitical Structures and Geopolitical Cultures: Towards Conceptual Clarity in the Critical Study of Geopolitics*. *Geopolitical Perspectives on World Politics*. Ed. by L. Tchantouridze. Winnipeg: Centre for Defence and Security Studies, November 2003. O'Loughlin J., Ó Tuathail G., and Kolossov V. *Russian Geopolitical Culture in the Post 9/11 Era: The Masks of Proteus Revisited*. *Transactions, Institute of British Geographers NS*. 2005. Vol. 30. N 3. P. 322-335.

³¹ Геополитическое видение мира – нормативная ментальная политическая карта мира или региона в совокупности с представлениями о действующих в них силах, влияющих на внешнюю политику, элементах политического прост-

Ключевая идея критической геополитики состоит в необходимости изучения взаимодействия между «высокой» и «низкой» геополитикой. «Высокая» геополитика создаётся политическими лидерами, учёными и другими экспертами, авторитетными журналистами, занимающимися международными отношениями. «Низкая» геополитика представляет собой набор социальных представлений о месте страны в мире, принципах и ориентации её внешней политики, потенциальных союзниках и источниках внешней угрозы, символов и образов. В современном обществе «высокая» и «низкая» геополитика неразделимы: хотя они могут развиваться автономно, одна неизменно подпитывает другую. «Низкая» геополитика основывается на национальной геополитической культуре, является неотъемлемым элементом национальной идентичности и может служить важным инструментом государственного строительства. «Низкая геополитика – фактор поддержки общественным мнением внешней политики государства»³².

Отношение общественности к разным странам, мнение об их роли в мире и двусторонних отношениях может вносить важные коррективы во внешнюю политику. Общественное мнение всё чаще выступает в роли арбитра при оценке политических событий. Сформировавшийся в мировом сообществе «имидж» страны во многом определяет её место на мировой политической сцене, отношение к ней потенциальных внешнеторговых партнёров, инвесторов, туристов.

ранства, национальной безопасности, преимуществах и недостатках различных внешнеполитических стратегий (см. Dijkink G.-J. Geopolitical codes and popular representations. *Geojournal*. 1998. Vol. 46. N 2. P. 293-299). Геополитическое видение мира включает также представления территории государства, и/или этнической группы, её границах, предпочтительных моделях государственного устройства («образцовых странах»), внутренних и внешних силах, способствующих или препятствующих их реализации.

³² Мир глазами россиян общественное мнение и внешняя политика. Под ред. В.А. Колосова. М., ФОМ, 2003; Колосов В.А. Критическая геополитика: основы концепции и опыт её применения в России. *Политическая наука*. 2011. № 4; С. 31-52. Archer J. C., Shelley F. M., Leib J. L. The perceived geopolitical importance of the countries of the world: An analytical and pedagogical investigation. *Journal of Geography*. 1997. Vol. 96. N 1. P. 76-83; Brewer P. R., Gross K., Aday S., Wilnat L. International trust and public opinion about world affairs. *American Journal of Political Science*. 2004. Vol. 48. N 1. P. 93-109.

Цель настоящей статьи – сравнение геополитического видения мира жителями трёх самых крупных государств Черноморского бассейна – России, Турции и Румынии. Как граждане видят место своей страны в быстро меняющемся мире и как они позиционируют её по отношению к Европе и Евросоюзу? Какие регионы мира кажутся им наиболее привлекательными, достойными служить для их стран моделью общественного устройства и какие, напротив, вызывают негативные ассоциации? Наконец, как жители этих стран воспринимают друг друга, как это восприятие может влиять на перспективы сотрудничества в Черноморском регионе?

Данные и методы

Для изучения образов различных стран и оценки их изменений под влиянием внешних или внутренних факторов по всему миру регулярно проводятся междисциплинарные исследования, включающие масштабные опросы населения. Настоящая статья основывается на материалах международного проекта «Видение Европы в современном мире» (EuroBroadMap), поддержанного 7-й Европейской рамочной программой. Результаты этого проекта содержат уникальную информацию о российской «низкой» геополитике и предоставляют широкие возможности для международных сопоставлений.

Он преследовал две цели: во-первых, проанализировать зависимость геополитической картины мира в сознании людей от доходов, социального положения, уровня образования и пространственной мобильности, пола, знания иностранных языков и личного опыта. Во-вторых, предполагалось выявить связь общественных представлений в разных странах о Европе и мире с географическим рисунком торгово-экономических и политических отношений и «объективным» местом каждого государства в мировой экономике и политике – глобальном «пространстве потоков». Это место определялось в ходе изучения географического распределения и структуры внешней торговли, прямых иностранных инвестиций, миграций, регулярных авиарейсов, голосования на Генеральной ассамблее ООН. Была выдвинута гипотеза о том, что геополитическое видение мира зависит от физического расстояния и культурной дистанции между страна-

ми (степени общности языка и религии). Общественные представления о зарубежном мире изучались прежде всего на основе опроса, охватившего 9400 студентов в 18 странах. В их число вошли «старые» (Франция, Бельгия, Швеция, Португалия) и «новые» (Румыния, Венгрия, Мальта) члены ЕС, Египет, Камерун, Сенегал, Турция и БРИК (Бразилия, Россия, Индия и Китай). Чтобы облегчить сопоставимость данных, во всех странах опрашивались студенты третьего года обучения по шести группам дисциплин: медицина, технические специальности (включая информатику), искусство, политология, экономика и менеджмент, гуманитарные науки, в том числе география.

Мнения молодёжи сопоставлялись с официальным политическим дискурсом – итогами анализа официальных документов, выступлений и интервью глав государств, правительств и дипломатических ведомств, а также с презентацией зарубежного мира в школьных учебниках географии – важном источнике общественных представлений³³.

Разумеется, взгляды студентов не всегда совпадают с общественным мнением в целом. Однако опрос затрагивал поколение будущих интеллектуалов, которые в скором времени будут формировать позиции всего населения. Это поколение выросло уже после распада СССР и биполярного мира. Поэтому результаты исследования дают возможность судить о том, как может меняться общественное мнение в последующие годы.

Во всех странах исследование проводилось в нескольких городах, репрезентирующих их территориальное многообразие. В России опрошено 827 студентов в Москве, Екатеринбурге, Ставрополе и Хабаровске³⁴, в Турции – 734 в Стамбуле, Измире и Эрзруме, в Румынии – 439 в Бухаресте и Яссах. Выборка была распределена между городами примерно в равных пропорциях.

Анкета содержала четыре блока вопросов. Первый – тради-

³³ Колосов В.А., Зотова М.В. Геополитическое видение мира российскими гражданами: опыт применения методов «критической геополитики». «Критическое» направление в геополитике: стала ли, наконец, геополитика наукой? Географическое пространство России: образ и модернизация. Сб. ст. Под ред. Н.В. Каледина и А.И. Чистобаева. СПб., изд-во «ВВМ», 2011. С. 92-114.

³⁴ Сбор и обработка материалов по российской части исследования осуществлены автором и к.г.н. М.В. Зотовой.

ционная информация о респондентах: возрасте, месте рождения их самих и обоих родителей, уровень их образования и доходов семьи по пятибалльной шкале, а также владение иностранными языками и перечень стран, в которых они бывали или жили в течение четырёх месяцев и более.

Отвечая на второй блок вопросов, респонденты должны были указать до пяти стран и до пяти зарубежных городов, в которых они хотели бы и не хотели жить в ближайшем будущем. Респонденты должны были также обозначить на контурной карте границы крупного региона мира, в котором они живут, и дать ему название.

В третьем блоке студентов просили назвать пять слов, ассоциируемых ими с понятием «Европа», и очертить её границы на контурной карте. Наконец, при ответах на вопросы четвёртого блока респонденты должны были назвать и нанести на карту границы крупных регионов, на которые, по их мнению, делится мир. Специальная оригинальная компьютерная программа позволила после сканирования обобщать границы регионов, проведённые респондентами из разных стран, городов, с разным уровнем доходов и т.п.

Представления о мире, миграции и внешней торговля: есть ли связь? Что определяет знакомство с миром? Конечно же, информационный поток в СМИ, особенно на телевидении, школьные знания, ещё не вполне забытые студентами-третьекурсниками. Очень важны также личный опыт поездок за рубеж и знание иностранных языков, в свою очередь, связанные с уровнем доходов семьи. Опрос полностью подтвердил гипотезу о том, что эти факторы способствуют более позитивному и в то же время более адекватному, свободному от предрассудков и стереотипов восприятию зарубежных стран. Часто путешествующие студенты имеют более сложную идентичность и более склонны ассоциировать себя с наднациональными общностями. Россию и Турцию – две самые крупные страны Причерноморья – роднит сравнительно низкая мобильность студентов и их родителей. В России 44%, а в Турции 75% студентов никогда не были за границей. В Румынии за рубеж ни разу не выезжали 25% опрошенных. Во всех трёх странах практически все студенты

родились в своей стране – там же, где их родители. Неудивительно, что респонденты ассоциируют себя чаще всего в первую очередь со своей страной.

Из всех 18 стран, в которых состоялся опрос, у российских студентов национальная идентичность сильнее всего: 62% из них заявили, что прежде всего чувствуют себя гражданами своей страны. Очевидно, что в России доминирование национальной идентичности связано не только с континентальными размерами страны, но и с глубокими историческими причинами, в частности с давними традициями политической централизации и высокой ролью государства в общественной жизни. В Турции и Румынии этот ответ также преобладает, хотя и далеко не так сильно, как в России: его дали соответственно 40 и 43% респондентов.

В то же время во всех трёх странах сравнительно слаба региональная и локальная идентичность (правда, в России опрашивались только студенты в городах с преимущественно русским населением). И всё же в Румынии и, как ни покажется на первый взгляд странным, особенно в Турции (37%) несравненно больше молодых людей, чем в России, декларировало себя «гражданами мира».

Новое поколение намного более мобильно, чем родительское. География перемещений молодёжи имеет немало общих черт. Главные из них – ориентация на Европу (в основном Западную). Перемещения студентов, как правило, никак не связаны с Черноморским бассейном. Чаще всего респонденты бывали в четырёх типах регионов: 1) в соседних странах, 2) в главных европейских культурных центрах – во Франции, Италии, Германии, Великобритании, Испании, Чехии и Австрии; 3) в странах традиционной эмиграции; 4) на популярных курортах. Страны, наиболее посещаемые российскими студентами – Украина, Турция, Египет и «туристические» страны Европы в целом (за исключением жителей Хабаровска, которым гораздо ближе до соседнего Китая, где побывало более 70% респондентов).

Безраздельно доминирующее направление поездок румынской молодёжи – Европа. На одну только Италию приходится более 38% путешествий, на Францию – ещё 31%. Здесь сплетает-

ется воедино целый «клубок» мотиваций: туризм, учёба, посещение членов семьи, находящихся на заработках в наиболее развитых странах ЕС, географическая близость³⁵.

Для *турецкой* молодёжи исторические традиции взаимодействия с зарубежным миром (эмиграция) ещё более важны. Понятно, что наиболее посещаемая страна – Германия, где проживает более 1,8 млн выходцев из Турции. За ними следуют родственный Азербайджан, Франция (360 тыс. эмигрантов), Италия, Великобритания, Нидерланды... Единственная страна за пределами Европы, не считая Северного Кипра, которую посетило существенное число респондентов – США³⁶.

Внешнеэкономические связи России, Румынии и Турции ориентированы прежде всего на Европу. *Россия* ещё в советское время имела более интенсивную торговлю с «дальним зарубежьем» и особенно с Западной Европой, чем другие советские республики. После распада СССР оборот внешней торговли с 15 странами Евросоюза продолжал расти, достигнув к 2010 г. более половины российского товарообмена с зарубежным миром. Лидером в российском внешнеторговом обороте долгое время была Германия (в 2007 г. – 10,3%). Ещё в советское время небольшая ГДР выдвинулась в главные партнёры всего СССР. Существенно увеличилась во внешней торговле в 2000-е гг. доля Голландии (9,1%), Италии, Франции и Испании. При этом доля оборота с «новыми» членами ЕС практически не менялась. Напротив, доля торговли со странами СНГ постепенно уменьшалась и составляет только 15% товарооборота РФ.

Во внешней торговле *Румынии* абсолютно доминируют страны ЕС. Франция, Германия, Италия, Бельгия, Нидерланды, Испания – главные источники импорта инвестиционных товаров и предметов потребления. Более того, потоки товаров между Румынией, Германией и Францией больше, чем можно было бы ожидать исходя из доли этих стран в мировой торговле. Из неевропейских стран наиболее велик товарооборот Румынии с

³⁵ Stoleriu O., Groza O. Romania. Country Synthesis Report. FP7 – EuroBroadMap, Visions of Europe in the World. Paris, 2011. P. 134-146.

³⁶ Acar N.K., Emec H., Zengingonul O., Guler B. Turkey. Country Synthesis Report. FP7 – EuroBroadMap, Visions of Europe in the World. Paris, 2011. P. 165-177.

Турцией, Китаем, Кореей и Россией (за счёт импорта энергоносителей).

Географическое распределение внешней торговли *Турции* значительно более разнообразно. Оно соответствует её положению на рубеже между континентами и геокультурными регионами и курсу на открытие внутреннего рынка. Тем не менее, несмотря на снижение доли ЕС из-за глобального экономического кризиса, в 2010 г. на него приходилось 44% экспорта и 40% импорта. С 1995 г. внешняя торговля страны развивалась в условиях таможенного союза с ЕС. Главные внешнеторговые партнёры – Германия, Франция и Великобритания. Другие важные контрагенты Турции на мировом рынке принадлежат к трём группам стран. Во-первых, это соседние страны Юго-Восточной и Восточной Европы (Россия, Украина, Греция, Румыния и др.); во-вторых, соседи с юга – страны Ближнего и Среднего Востока (Иран, Ирак, страны Персидского залива, территория которых когда-то входила в Османскую империю); в-третьих, страны Китая и другие страны АТР (Япония, Корея и т.д.). Доля этих трёх групп стран во внешнеторговом обороте больше, чем можно было ожидать из сравнения их долей в мировой торговле.

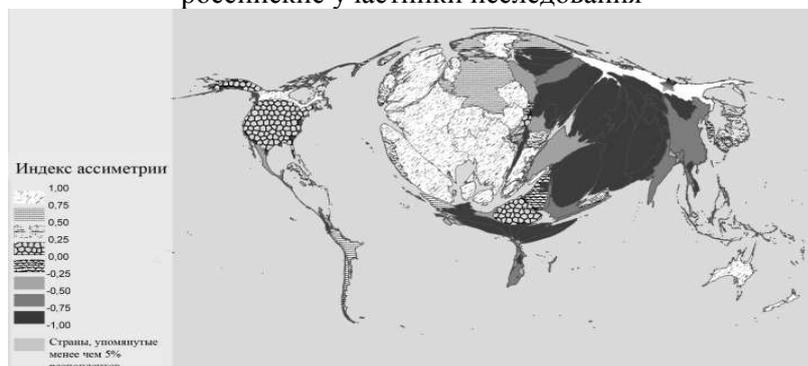
Видение мира студентами далеко не всегда прямо коррелирует с конфигурацией внешних связей страны. Яркий пример – Китай: несмотря на всё более заметную его долю в товарообороте многих стран, его имидж остаётся, как правило, негативным. Однако в случае России, Турции и Румынии, как будет показано дальше, такая корреляция весьма высока. Тяготение всех трёх стран к ЕС оставляет в глубокой тени сравнительно слабые связи между ними в Черноморском регионе.

Ментальная карта мира или где жить хорошо? Для группировки стран по привлекательности использовались два простых индекса: «известности» (общее число упоминаний страны) и «асимметрии» (разница между числом упоминаний страны как привлекательной и непривлекательной, деленная на общее число её упоминаний). Таким образом, каждая страна может быть охарактеризована на ментальной карте респондента как точка в системе координат, на оси абсцисс которой – индекс известно-

сти, на оси ординат – индекс асимметрии. Сгущения точек позволяют выделить разные группы стран и провести сравнения результатов опроса в разных странах. Результаты отображаются на картах-анаморфозах, на которых при сохранении конфигурации политических границ площадь, занимаемая каждой страной, пропорциональна числу её упоминаний, а цветовая гамма показывает индекс асимметрии, имеющий положительные или отрицательные значения (рис. 1).

Рисунок 1

Страны, в которых хотели и не хотели бы жить
российские участники исследования



Число опрошенных – 811. Карта выполнена Т. Жиро (лаборатория CIST, Париж), чёрно-белый вариант – М.В. Зотовой.

В главных чертах мнение студентов из России, Турции и Румынии едино, как и респондентов из других стран, охваченных исследованием. Для ментальной карты молодых людей характерен непоколебимый евроцентризм. По их мнению, самые удобные для жизни – крупные страны Западной Европы: Франция, Италия, Германия, Великобритания, к которым по уровню привлекательности близки Испания, а также Нидерланды, Австрия, Швейцария и другие небольшие государства.

«Чёрный список» стран, в которых студенты не хотели бы жить, возглавляют страны, ассоциируемые с исламским фундаментализмом и терроризмом, гражданской войной, сложной политической обстановкой, угрожающей политической стабильности не только в своём регионе, но и в более широких масштабах: Афганистан, Ирак, Иран, к которым иногда примыкают Са-

удовская Аравия и некоторые другие арабские страны. На ментальной карте студентов из большинства стран мира негативно окрашены также Россия и другие страны СНГ, многие бывшие социалистические страны Центральной Европы, особенно причерноморские – Румыния, Болгария, страны бывшей Югославии (кроме Словении). Так, Россию студенты 17 стран поставили по привлекательности на 166-е место среди государств и территорий мира. Москва, чей образ тесно связан с представлениями о России в целом, хотя и хорошо известна молодым людям (её назвали более 16% респондентов) – на 414-м месте среди упомянутых городов, лишь немного опережая Пекин, Багдад и Кабул. Неблагоприятный имидж России в мире – не новость³⁷. Сказываются инерция холодной войны, политические конфликты между Россией и западными странами, объективные факторы – такие как террористическая угроза, характер участия России в международном разделении труда, внутривластная ситуация.

Глубокими холодными цветами окрашены на карте предпочтений молодёжи Израиль, Китай, Индия, Монголия, Северная Корея и почти все развивающиеся страны Азии, Африки и Латинской Америки. Причины различны – укоренившиеся представления о низком уровне жизни в этих странах, авторитарные режимы, находящиеся у власти в некоторых из них, культурная дистанция, отделяющая, например, европейские страны от Китая. Впрочем, большинство развивающихся стран упоминается крайне редко.

Одна из общих закономерностей состоит также в том, что соседние страны редко пользуются благосклонным взглядом респондентов из крупных стран. Как правило, эти страны беднее, сравнительно хорошо известны и не имеют романтического или экзотического ореола, которым нередко обладают более отдалённые государства³⁸.

³⁷ См., например: Геополитическое положение России: представления и реальность. Под ред. В.А. Колосова. М., Арт-Курьер, 2001. 305 с.; Колосов В.А., Бородулина Н.А., Галкина Т.А., Вендина О.И., Заяц Д.В., Юр Е.С. Геополитическая картина мира в средствах массовой информации. Полис. 2003. № 3. С. 33-49; Барабаш В.В., Бордюгов Г.А., Котеленец Е.А. Образ России в мире. М., Ассоциация исследователей российского общества, 2011. 296 с.

³⁸ Kolossov V., Zotova M. La jeunesse russe et le monde. Représentations géo-

Наряду с общими для всех 18 стран чертами, в геополитическом видении мира представителями каждой страны есть, разумеется, специфические особенности, представляющие особый интерес.

В сравнении с генеральной выборкой *россияне* проявили наибольшую «еврофилию». Как показывает R-анализ (семантический анализ) ассоциаций со словом «Европа», Западная Европа привлекает россиян прежде всего высоким уровнем жизни. Европейские страны также ассоциируются у них с отдыхом, развлечениями, покупками, престижными товарами и услугами. Играет роль и богатое историческое и культурное наследие, о котором россияне узнают ещё в раннем возрасте из школьных учебников и слышаны из телепередач. Наконец, для наиболее продвинутой части наших сограждан западноевропейские страны привлекательны исповедуемыми в них ценностями демократии, правового государства, развитой системой образования, научно-техническими достижениями. Можно без преувеличения утверждать, что у российских студентов сложилось «евроцентричное» видение мира.

На карте семантических ассоциаций хорошо видно, что теснее всего понятие «Европа» в глазах россиян связано с представлениями о ЕС как клубе процветающих и демократических государств, и их общей валюте – евро. *Европейский Союз* и *евро* – безусловно, доминирующие ассоциации. При этом по сравнению со всей выборкой российские респонденты определённо теснее связывают понятия «Европа» и «ЕС». Это и понятно: российские СМИ обычно используют их как синонимы. отождествление всей Европы с ЕС имеет важные политические последствия. Поскольку перспектива вступления России в ЕС не рассматривается даже в долгосрочной перспективе, она вроде бы не может считаться европейской страной, хотя и издавна считала себя частью Европы. Такое положение может вызывать у тех молодых людей, которые считают себя европейцами, чувство обиды, ощущение обманутых надежд на «европеизацию» страны, понимаемой как единственная возможность её модер-

graphiques et vision du monde: origines et changements. Anatoli (CNRS éditions). 2011. N 2. P. 249-264.

низации. Европа в лице ЕС вызывает в России восхищение и ревность, одновременно притягивает и вызывает желание отмежеваться, потребность опереться на её опыт и технологические достижения и продолжить поиски особого исторического пути.

Опрос студентов ещё раз подтвердил вывод, вытекающий из серии исследований, проведённых ранее ведущими отечественными социологическими агентствами: для россиян всех возрастов самая привлекательная страна в мире – *Франция*. Впрочем, здесь россияне не оригинальны: эта страна заняла первую строчку в предпочтениях и по всей генеральной выборке. Однако Россия – абсолютный чемпион по франкофилии (доле поставивших эту страну на первое место в перечне своих предпочтений).

Российские психологи сравнили отношение россиян к Франции с либидо³⁹. Такое восприятие имеет длительную историю. До революции 1917 г. в России существовала устойчивая мода на всё французское, а в советское время пропаганда рисовала Францию (наряду с Финляндией) как «лучшую из капиталистических стран», почти как союзника. Как показали опросы Фонда Общественное мнение (ФОМ), Франция – единственная страна, образ которой в России зиждется на культурных, а не политических или экономических ассоциациях, внушённых телевидением или рекламой. Слово «Франция» заставляло респондентов вспоминать имена писателей, композиторов, художников или певцов, всемирно известные архитектурные памятники или музеи (собор Парижской Богоматери, Эйфелеву башню, Лувр и т.д.)⁴⁰.

Германия в представлениях россиян – страна, представляющая лучшую социально-экономическую модель. Так считало в 2005 г. большинство респондентов в 55 из 63 наиболее многонаселённых регионов России, в которых ФОМ провёл соответствующий опрос. За ней следовала Франция, «победившая» в Москве, Санкт-Петербурге и двух других регионах. Германией в России всегда восхищались, прежде всего, благодаря её экономическим успехам, технологиям и высокому качеству товаров.

³⁹ Петренко В.Ф., Митина О.В., Бердников К.А. Психосемантический анализ геополитических представлений в России. Психологический журнал, 2000, т. 21, 2. С. 49-69.

⁴⁰ Мир глазами россиян..., 2003.

Эти представления отчасти унаследованы ещё от времен ГДР – лидера социалистических стран по уровню жизни. Германия – главный зарубежный инвестор в России. Кроме того, россияне убеждены, что Германия играет положительную роль в мировой политике⁴¹.

Привлекательны для российских студентов, хотя и назывались реже, многие «малые» страны Европы, а также Канада, Австралия и Бразилия – единственная латиноамериканская страна, которую упомянули более чем 5% респондентов (принятый порог статистической значимости).

Напротив, США, Япония, Израиль и Египет упоминались российскими студентами часто, но отношение к ним противоречиво. Примерно одинаковое число студентов считает их привлекательными и непривлекательными. Особенно показательно отношение к США. Хотя россияне высоко ценят американские достижения в науке и технике и считают США образцовой демократической страной, многие респонденты воспринимают эту страну как сверхдержаву, играющую заглавную роль в НАТО, претендующую на мировую гегемонию, глубоко вовлечённую в международные конфликты и навязывающую свои интересы другим странам. Что касается Израиля, то эта страна явно представляется российским студентам более привлекательной, чем поколению их родителей и чем респондентам из других стран. По всей видимости, сказываются широкие контакты между Россией и Израилем благодаря туризму и многочисленным выходцам из бывшего Советского Союза, сохранившим связи на родине. «Чёрный список» стран, в которых российские студенты не хотели бы жить, возглавляют Ирак, Украина, Иран, Грузия, Китай, Афганистан, Турция, Пакистан и Белоруссия. Этот список мало варьирует по социальным группам. Таким образом, непривлекательны для молодых россиян многие страны, достаточно хорошо известные им не только из СМИ, но и из личного опыта – такие как Украина, Грузия, Белоруссия, другие бывшие

⁴¹ O'Loughlin J. Geopolitical Fantasies and Ordinary Russians: Perceptions and Reality in the Post-Yeltsin era. *Geopolitics*. 2001. Vol. 6. N 1. P. 17-48; O'Loughlin J., Toal G., Kolossov V. The Geopolitical Orientations of Ordinary Russians: A Public Opinion Analysis. *Eurasian Geography and Economics*. 2006. Vol. 47, N 2. P. 129-152.

советские республики, Турция.

Уровень жизни в странах СНГ в целом ниже, чем в России, они не ассоциируются с отдыхом, потреблением, экзотикой. Ассоциации постсоветских государств с бедностью и социальными проблемами способствует приток из них тысяч неквалифицированных мигрантов, нередко плохо владеющих русским языком. Непривлекательность Украины, Грузии и Белоруссии явно во многом объясняется негативным освещением на федеральных телеканалах в результате конфликтов их лидеров с российским политическим руководством.

Китай хорошо известен россиянам как самая большая и быстро развивающаяся страна мира. Хотя российские СМИ формируют довольно позитивный его образ, вероятно, сказываются опасения китайской экономической экспансии, особенно на российском Дальнем Востоке.

Геополитическое видение мира *румынской* молодёжи носит чётко выраженный поляризованный характер – отражение поисков новой идентичности и места в мире страной, расположенной на границе между культурными макрорегионами. Как и в России, на него оказал большое влияние доминирующий дискурс политических лидеров, не устающих подчёркивать принадлежность Румынии к западному, европейскому миру, позиция большинства СМИ, личный опыт граждан.

Таким образом, на одном полюсе – высоко привлекательные «старые» страны ЕС, особенно Франция, Великобритания, Австрия, Бельгия, Нидерланды, Швейцария, Финляндия, Германия, Италия и др., развитые страны других континентов – Австралия, Канада, США. На другом – две группы стран, у которых в глазах румынских граждан сложился негативный имидж. В первую группу входят соседние бывшие социалистические страны: прежде всего, Венгрия и Россия, с которыми у Румынии исторически сложились непростые отношения, Польша, Болгария, страны Балтии и бывшей Югославии, Украина, прочие страны СНГ. Любопытно, что вопреки официальному курсу на поглощение Молдовы румынские студенты считают её непривлекательной. Вторая группа включает страны с неоднозначной репутацией, с которыми Румынию разделяет значительная культур-

ная дистанция – Китай, Индию, Монголию и Северную Корею.

Если сравнивать результаты опроса в Румынии с генеральной выборкой, как и в случае Турции, оказывается, что студенты из этой страны всё-таки относительно чаще своих сверстников из других стран положительно оценивают соседей – Сербию, Болгарию, Венгрию, Словакию и Молдову (но не Россию!). Напротив, румынские респонденты несколько реже полагают привлекательными Соединённые Штаты – отчасти из-за сурового визового режима.

Геополитическое видение мира *турецкими* студентами весьма похоже на картину, сложившуюся в сознании их российских сверстников. Главное отличие состоит в позитивном отношении к Азербайджану, Казахстану и тюркоязычным странам Центральной Азии. Несколько более благосклонно, чем россияне, в Турции воспринимают США, Египет и Марокко. Этим турецкие респонденты отличаются и от всей выборки.

В отличие от сверстников из большинства других стран, отношение турецкой молодёжи к России более взвешенное: как и в случае США, сопоставимое число респондентов оценивает Россию позитивно и негативно. По всей видимости, имеют значение интенсивные и разносторонние отношения между двумя странами: турецкие курорты – главный объект выездного туризма из России; Россия – главный поставщик энергоносителей в Турцию и один из основных её внешнеторговых партнёров. Однако, скорее всего, важнее различия в политических взглядах турецких студентов: «левые» осуждают Соединённые Штаты и положительно оценивают российскую политику как противовес американскому вмешательству, «правые» – наоборот. Вряд ли кого-нибудь удивит, что помимо стран, входящих в «ось зла» на Ближнем и Среднем Востоке, турецкие студенты не хотели бы оказаться жителями Армении, Израиля и Сирии.

Кем ощущают себя респонденты и как оценивают место своей страны в мире? Позиционирование в мире, по отношению к ближним и дальним соседям, самоотождествление с регионом мира, страной, регионом, городом – важнейшая часть идентичности. Отвечая на вопрос «Где, в какой стране, в каком регионе мира я живу?», человек неизбежно отвечает и на вопрос

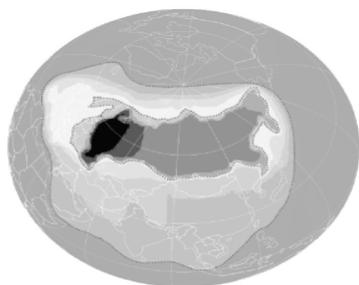
«Кто я, каковы мои ценности и идеалы?». Естественно, самоопределение людей со временем меняется вслед за сдвигами в геополитическом положении страны под воздействием внешних (глобальных) и внутренних процессов, связанных с взглядами на историческое прошлое, культуру и политику. К тому же подвержено изменениям соотношение между различными ипостасями личности: человек отождествляет себя не только со своим государством, но и регионом, городом, людьми своей национальности и культуры, своей профессией и социального круга.

Большинство стран принадлежит одновременно к разным территориальным и культурным общностям. Так, Россия может рассматриваться как северная, тихоокеанская, балтийская и черноморская страна. Её жители могут ассоциировать себя с восточными славянами, угро-финскими, тюркскими народами и т.д. Не утихает традиционная российская дискуссия между западниками, славянофилами и евразийцами. Поэтому самоотождествление с определённым регионом мира – вопрос не столько географических знаний, сколько культурных и политических ценностей молодёжи.

Россияне, отвечая на вопрос анкеты о названии и границах региона мира, к которому они себя относят, чаще всего обозначали на карте центральную часть Европейской России от западных границ, Кольского полуострова и Белого моря до низовьев Волги (рис. 2).

Рисунок 2

Границы региона мира, с которым отождествляют себя российские респонденты



Доля респондентов, отождествляющих себя с данной территорией, %. Кар-

та выполнена в лаборатории RIATE, Париж, чёрно-белый вариант – М.В. Зотовой.

Эта территория входит в регион мира, с которым отождествляют себя более 90% российских участников опроса. Европейская территория России оказалась в составе такого региона для 80-90% студентов, а вся Россия в современных границах – для 70-80%. Таким образом, молодые россияне в целом отождествляют себя, прежде всего, со своей страной, а не бывшим СССР, Европой или её частью, что согласуется и с другими результатами опроса.

Тем не менее, советская идентичность ещё в какой-то степени жива даже в молодёжной среде, хотя и в модифицированной форме. В регион мира, очерченный половиной респондентов, вошла значительная часть бывшего Советского Союза, включая страны Балтии, но без Южного Кавказа, Казахстана и Центральной Азии.

В 40-50% анкет «свой» регион изображён в границах «большой Европы» от Атлантического до Тихого океана, но опять же без Южного Кавказа, Казахстана и Центральной Азии. В этом можно видеть ориентацию молодёжи на Европу. Частота включения России в Евразию намного меньше.

Р-анализ названий регионов, к которым российские студенты относят свою страну, подтверждает вывод об определяющей роли национальной идентичности и их самоидентификации с российской территорией как с отдельным миром. Чаще всего российские студенты называли «свой» регион именно *Россией*. Однако *Европа* – второе по частоте название (рис. 3).

Рисунок 3

Название региона мира, с которым отождествляют себя российские респонденты



Размер слов пропорционален частоте их упоминаний.

Термин *Евразия*, имеющий в России вполне определённые культурно-исторические коннотации, упоминается намного реже. Названия *СНГ*, *Запад*, *Восток* или просто *Азия* почти не встречаются.

У *румынских* студентов есть довольно чёткое представление, к какому региону принадлежит их страна. Контуры его минимальных границ охватывают Юго-Восточную Европу, *но без Балканского полуострова*. В этот регион включило свою страну 90% опрошенных студентов. Такая оценка хорошо согласуется с содержанием учебников по географии, позиционирующих Румынию в составе «Карпато-Дунайско-Черноморского» региона. Для более чем половины респондентов их страна – часть «большой» Европы, простирающейся до Урала либо примерно до меридиана Москвы, в чем можно усмотреть компромисс между школьными представлениями и доминирующим геополитическим видением мира, относящим Россию скорее к Азии, чем к Европе. Наконец, около 10% участников опроса ассоциируют себя с огромным регионом, приближающимся по размаху ко всему северному полушарию – «мировому Северу», в границы которого попали США и Канада, вся Европа, территория бывшего СССР, часть Северной Африки, страны Черноморского бассейна, даже страны Персидского залива и часть Китая. Скорее всего, такое видение отражает ментальную Ойкумену этой категории респондентов – более известную им часть мира.

Р-анализ названий региона, с которым идентифицируют себя румынские студенты, даёт вполне определённый ответ: для подавляющего большинства – это *Европа*. Немногие другие статистически значимые ответы – *Европейский Союз*, *мир*, *Румыния*.

Особенно интересна самоидентификация *турецких* студентов, поскольку многие географические и исторические факторы роднят Турцию с Россией: обе страны расположены одновременно и в Европе, и в Азии, обе – наследницы великих империй, в обеих ведутся непрерывные дискуссии об интеграции с Европой и перед обеими стоят насущные задачи модернизации. Большинство (70-80%) турецких респондентов полагают своим регионом мира территорию страны, включая Фракию, а также

Северный Кипр. Для половины студентов «их» регион охватывает Чёрное море и часть территории соседних стран, в том числе Балкан, но в целом его рубежи смещены на юго-восток, в сторону арабских стран – Ирака, севера Саудовской Аравии и т.д. Для 10%-го меньшинства «их» регион меньше даже государственной территории и не включает Фракию и юго-восток Анатолии.

Интерпретировать этот результат помогает R-анализ названий региона, с которым отождествляют себя студенты. Как и в России, центральное место занимает название страны – *Турция*. Однако, в отличие от России, вторая по частоте самоидентификация – со всем *миром*, что вполне соответствует ответам на прямой вопрос об идентичности. Иными словами, это означает, что часть студентов рассматривает Турцию как особую, ни на кого не похожую страну, не принадлежащую ни к какому региону. Немало респондентов идентифицировало Турцию как *развивающуюся страну*, то есть отказалось или затруднилось причислить её к какому-либо географическому региону. Развивающаяся страна – с одной стороны, эксплуатируемая, а с другой – динамичная. Таким образом, в этой ассоциации выражена надежда или уверенность в том, что статус страны поднимется. Три другие сравнительно часто встречающиеся ассоциации – *Европа*, *Ближний Восток* и *Азия* – хорошо отражают принадлежность Турции сразу к нескольким крупным регионам. Примечательно, что главная из этих ассоциаций – с Европой, хотя и не такая сильная, как у российских студентов.

Где кончается Европа и входит ли в неё Черноморский бассейн? В представлении *российских* студентов «сердце Европы» составляют шестёрка стран-основателей ЕС (Франция, Италия, Германия, Бельгия, Нидерланды и Люксембург), а также Швейцария, Австрия и Дания. Их считают исконно европейскими 95% участников опроса. К этому ядру примыкают Испания и некоторые бывшие социалистические страны Центральной Европы – Словения, Чехия и Венгрия, которые к Европе относят 90% респондентов.

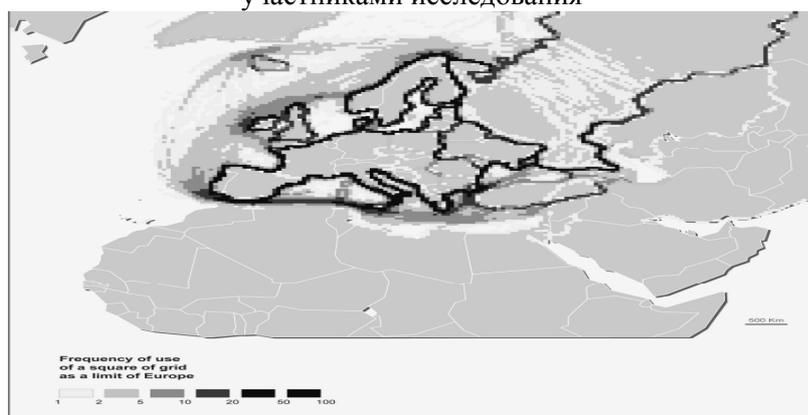
Великобритания и Ирландия, не входящие в Шенгенскую зону, кажутся российским респондентам, как и студентам из

многих других стран, чуть менее «европейскими». Однако россияне всё-таки причисляют их к Европе чаще, чем в среднем по генеральной выборке. Ещё чаще, чем по всей выборке, российские студенты относят к Европе бывшие социалистические страны и западные республики бывшего СССР. В то же время в отличие от респондентов из других стран, российские студенты реже включают в Европу североафриканские страны – Алжир, Тунис, Марокко и Ливию, а также Кипр, Грузию и Армению.

Что касается южных границ Европы, то большинство россиян проводит их «как учили в школе». По их мнению, Европа жёстко отделена от Северной Африки Средиземным морем, а на юго-востоке её отделяет от стран Южного Кавказа Главный Кавказский хребет (рис. 4).

Рисунок 4

Границы Европы, проведённые российскими участниками исследования



Границы между ареалами с разной частотой включения в пределы Европы (по квадратным пикселям), в % от общего числа опрошенных. Карта составлена сотрудниками лаборатории IDEES (Руан), М.В. Зотовой и автором.

Тем не менее, около 20% студентов считают частью Европы всю Турцию, а стало быть, и весь Черноморский бассейн. Ещё 5% делят Чёрное море примерно пополам – на «европейскую» и «азиатскую» части. Впрочем, для российских студентов характерно пренебрежение морскими пространствами: так, для большинства Европа кончается побережьем Италии или Фран-

ции, акватория для них «ничейная».

Сложнее, как обычно, обстоит дело с восточной границей Европы. Некоторые студенты также проводят её по классическому природному рубежу – Уральскому хребту, хотя далеко не все могут определить его точное расположение на карте.

И всё же для большинства российских студентов главный критерий «европейскости» – вовсе не естественные рубежи. В сознании молодых россиян Европа – это культурная общность, а не раз и навсегда заданная территория. Её границы непостоянны и могут меняться. «Географическая» концепция Европы сильно скорректирована социальными представлениями. В России, как и в других странах, восточная граница Европы выглядит на ментальных картах как протяжённая переходная зона к «Азии». У российских студентов конфигурация этой зоны зависит от понимания места России в мире.

С одной стороны, примерно для 30% респондентов, считающих себя европейцами, Европа простирается либо до традиционного рубежа по Уралу, либо до Тихого океана. При этом Казахстан и Среднюю Азию в Европу не включают. С другой стороны, около половины студентов определённо не считают Россию частью Европы, проводя её восточный рубеж по границам со странами Балтии, Беларуси, Украины. Такие представления молодёжи обрекают на скорое исчезновение один из основополагающих для российской идентичности мифов о единстве и общности исторических судеб восточнославянских народов – русского, белорусского и украинского. В этом чётко проявляется видение России как особой цивилизации, автономного центра в многополярном мире. Представление о «геополитическом одиночестве» России отвечает взглядам российского руководства, в течение продолжительного времени пропагандируемым государственными СМИ.

Ответы *румьнских* студентов на вопрос о рубежах Европы предопределены выбором между сведениями, полученными в школе, и мотивами политического дискурса, природными и государственными границами. Однако политический дискурс и государственные границы явно важнее. Почти все респонденты (95%) согласны с принадлежностью к Европе стран ЕС, кроме

Великобритании, Ирландии и Греции, а также стран Балтии, всё ещё ассоциируемых с постсоветским пространством. При этом близкие к Румынии балканские страны – более «европейские», чем Эстония, Латвия и Литва. Что до родственной Молдовы, то она воспринимается как отторгнутая в результате перипетий истории часть Румынии, то есть как безусловная часть Европы.

Более половины респондентов включают в Европу все страны, лежащие к западу от границы России с Балтией, Белоруссией и Украиной, а также Фракию. Интересно, что значительно больше студентов (около 20%) полагают всю Турцию частью Европы, чем Россию (менее 10%). Причина, видимо, в восприятии Турции как кандидата в члены ЕС и просто как более знакомой страны. О Южном Кавказе мнения противоречивые: примерно половина студентов, включивших Россию в Европу, провели её границу по школьным канонам, то есть оставляя этот регион в Азии, другая половина весь Кавказ отнесла к европейскому материку.

Ментальная карта Европы *турецких* студентов похожа на ту, что сформировалась у их российских ровесников. Правда, «ядро Европы» (страны, причисленные к европейским более чем 95% респондентов) смещено к северо-западу. Помимо Франции и Германии и Бельгии, в него входит Швейцария, но Италии в этом кругу нет. По-видимому, в таком видении отражается география турецкой эмиграции: численность турецких эмигрантов в Италии невелика.

В представлениях более половины студентов граница Европы пролегает по западным рубежам России, а на юге делит Турцию на «европейскую» Фракию и «азиатскую» Анатолию. Однако, почти как в случае России, четверть опрошенных относит к Европе *всю Турцию*. Лишь 5-10% студентов пределы Европы видятся более широко. У этих студентов они охватывают и прибрежную часть Северной Африки, и Россию. Страны Южного Кавказа и Казахстан почти никто не считает европейскими.

Заключение

В целом исследование показало ограниченность ментальной карты мира молодых людей. Статистически значимы упоминания участниками опроса всего около 50 стран. В их числе – глав-

ные мировые державы, соседи, популярные туристические страны и «нюсмейкеры» – арены крупных международных конфликтов, такие как Израиль, Афганистан или Ирак. В глобализирующемся мире средства массовой информации наделяют страны и регионы мира маркерами, из которых складываются чрезвычайно устойчивые стереотипные образы. Геополитическое видение мира становится всё более унифицированным: студенты из таких разных стран, как Франция, Китай или Сенегал, дали сходные ответы на многие вопросы. Во всех странах сформировался весьма благоприятный образ ведущих западноевропейских стран. Чётко просматриваются общие черты видения мира жителями БРИК – крупных держав, претендующих на роль автономных центров многополярного мира. Студенты из этих стран сравнительно редко выезжают за рубеж и идентифицируют себя прежде всего со своей страной.

«Еврофилия» основана не столько на высокой оценке европейской демократии или культурного наследия, сколько на желании жить «как в Европе». Среди российских и турецких студентов многие считают себя европейцами, но большинство явно отделяет свои страны от Европы, рассматривая их как отдельные мировые регионы. В Турции и особенно Румынии преобладающая часть студенчества вслед за многими своими сверстниками за рубежом относит к Европе Украину и Белоруссию. Да и в самой России так считает значительная часть опрошенных. Хотя представления молодёжи о Европе и «не-Европе» далеко не вполне однозначны, очевидно, что восточная часть евразийского континента перестаёт быть промежуточным регионом (shatterbelt) – своего рода проливом, отделяющим ЕС от «третьих» стран. Она всё более чётко делится на страны, которые претендуют или потенциально могут претендовать на участие в Евросоюзе, и остальной мир.

Зато Черноморский регион предстаёт на ментальных картах промежуточным регионом в значительной степени больше, чем раньше, в эпоху биполярного мира. Здесь ныне сходятся многие ментальные и геополитические границы: между ЕС и постсоветским пространством, между Южным Кавказом и Центральной Азией, «Европой» (христианским миром) и «Азией» (миром

мусульманским), постсоветскими странами, вступившими или имеющими шанс вступить в ЕС, и Россией, которая не может и не желает к нему присоединиться. Черноморский регион мало кому из участников опроса видится целостным геополитическим или геокультурным образованием. Европа, занимающая центральное место на ментальных картах молодёжи и всё теснее отождествляемая с ЕС, заслоняет периферийные промежуточные регионы, в том числе Причерноморье. Заметен он только в представлениях турецких и в меньшей степени российских студентов. Эти две страны и выступают главными протагонистами ОЧАЭС.

Полученные результаты, ещё раз демонстрируя подверженность людей воздействию телевидения и других СМИ, позволяют лучше прогнозировать отношение общественного мнения к важным внешнеполитическим решениям.

О. Танрысевер*

THE BLACK SEA ECONOMIC COOPERATION ORGANIZATION AND ITS CONTRIBUTIONS TO THE GLOBALIZATION OF THE BLACK SEA REGION: 1992–2012

I. Introduction

This conference paper seeks to examine the development of the Black Sea Economic Cooperation (BSEC) Organization since its establishment with the Bosphorus Declaration initiative of Turkey in 1992. The paper also aims at evaluating the performance of the BSEC during its 20 years of existence between 1992 and 2012.

The paper argues that contrary to the views which consider the BSEC as an increasingly irrelevant international organization⁴², the BSEC has been quite successful in promoting regional cooperation among its members as well as the process of globalization in the wi-

* Танрысевер Октай Фырат, доцент, Ближневосточный Технический Университет (Турция).

⁴² For example, see Tedo Japaridze, «BSEC: A Road Map to Relevance», Turkish Policy Quarterly, Vol. 5, N 2, 2006. P. 21-29 and Tedo Japaridze, «A Memo on How to Make the EU – BSEC Relations Relevant and Productive», ICBSS Policy Brief, N 11, Athens: ICBSS, 2009. P. 1-10.

der Black Sea region, linking the Caucasus and the Balkans through its policies especially in the fields of trade, transportation and energy.

This paper also claims that the eradication of Cold War divisions in the Black Sea region is a great contribution given the importance of continuing Cold War mentality in the regional problems. In fact, the resolution of international problems in the Black Sea region requires a more liberal approach to international relations, emphasizing the role of international cooperation and multilateralism. This seems to be the best way of promoting common interests in the Black Sea region⁴³.

The paper starts with the examination of the BSEC in terms of its organizational development. Afterwards, the paper will explore the contributions of the BSEC to the development of regional cooperation among its members. Next, the paper will examine contributions of the BSEC to the globalization of the Black Sea region. In the penultimate section, the paper will discuss the limitations of the BSEC as a regional cooperation organization. The concluding part of this paper will assess the performance of the BSEC in comparison with other regional organization.

II. Organizational Development of the BSEC

The organizational development of the BSEC has reflected the changes in the Black Sea region as well as the global politics since the end of the Cold War in 1991. In this context, Turkey has played a crucial role in the establishment of the Black Sea Economic Cooperation Organization. Turkey's President Turgut Özal and Turkey's Ambassador to the USA Şükrü Elekdağ proposed that there was a need for a regional cooperation organization to promote regional economic cooperation in the Black Sea region⁴⁴.

This initiative also reflected Turkey's overall approach to the regional problems and its foreign trade strategy. Turkey hoped that it could contribute to the stabilization of the Black Sea region by filling in the power vacuum in the region. Since Turkey's capacity to

⁴³ For the liberal approach to international relations, see Scott Burchill, «Liberalism» in Scott Burchill, et.al., eds., *Theories of International Relations*, London, Palgrave, 2005. P. 55-83.

⁴⁴ Osman Zaim and Serdar Sayan. «The Black Sea Economic Cooperation Project». *The Political Economy of Turkey in the Post-Soviet Era Going West and Looking East*, ed., Libby Rittenberg, Westport, Conn, Praeger, 1998. P. 115-136.

stabilize the region was quite limited, this initiative was seen quite unrealistic. Nevertheless, Turkey has sought to develop this capacity through promoting regional interdependencies⁴⁵.

Besides, Turkey's strategy of stabilizing the Black Sea region through the promotion of regional interdependencies was also in line with its trade strategy. Turkey's strategy of export-promotion in its foreign trade necessitated the development of new markets for its exports. The development of regional economic cooperation was expected to increase the volume of trade among the regional economies in the Black Sea region⁴⁶.

Initially, the idea was seen quite unrealistic by some experts since these countries belonged to the rival camps during the Cold War which ended only in 1989. However, the underlying philosophy of the BSEC initiative of Turkey was very relevant to the needs of the region. The promotion of economic interdependence is believed to form a solid basis of regional cooperation in post-Cold War era. It is also hoped that this could contribute to the integration of the post-Communist states into the global economic system by supporting their post-Communist transition processes.

Surprisingly, the process regionalization in the Black Sea region has also contributed to the globalization of the region. In fact, the development of regional integration required the transformation of regional countries and their integration into international system. In fact, the post-Communist transformation processes of the most of the regional countries required the opening-up of these countries to global dynamics.

Although the idea of BSEC was approved by Turkey, Bulgaria, Romania and the Soviet Union, the conference where the creation of this regional cooperation announced with the Bosphorus declaration in 1992, was attended by post-Soviet states around the Black Sea⁴⁷. The number of the BSEC member countries has increased to

⁴⁵ Mustafa Aydin and Omer Fazlioglu. «The Turkish Policy towards the Wider Black Sea Region and Its Chairmanship of the BSEC (May – October 2007)». Xenophon Paper, N 2, 2007. P. 129-140.

⁴⁶ Osman Zaim and Serdar Sayan. «The Black Sea Economic Cooperation Project». The Political Economy of Turkey in the Post-Soviet Era Going West and Looking East, ed., Libby Rittenberg, Westport, Conn, Praeger, 1998. P. 115-136.

⁴⁷ «The Bosphorus Statement», <http://www.bsec-organization.org/documents/decla>

include almost all of the countries in the Caucasus and the Balkans. In addition to Georgia, which is a littoral state, Azerbaijan and Armenia have also become the Caucasian members of the BSEC. Likewise, in addition to Bulgaria and Romania, which are littoral states, Albania, Greece, Serbia, Macedonia have also joined the BSEC as its Balkan Members. Turkey, Russia, Ukraine and Moldova served to link the Caucasus and the Balkans⁴⁸.

The integration process between the Balkans and the Caucasus, which were the most volatile and unstable regions of the world after the end of the Cold War, has been crucial for the stabilization of these regions⁴⁹. The Black Sea Economic Cooperation Organization has contributed to the development of relations among these countries in the areas of soft security, trade and culture as discussed below.

III. Contributions of the BSEC to Regional Cooperation in the Black Sea Region

The contributions of the BSEC to regional cooperation have taken the form of soft security, economic and cultural character. Although the BSEC is not a primarily security organization, it has been playing a very constructive role in the provision of soft security through creating a platform for dialogue among its conflicting members. For example, Armenia has established diplomatic contacts with Turkey and Azerbaijan, with both of whom it does not have diplomatic relations. Likewise, Georgia and Russia have contacted each other shortly after the war in 2008. Serbia and Albania maintained their dialogue even during the war in Kosovo and its eventual independence from Serbia. Last but not least, Greece and Macedonia have been cooperating in the BSEC context despite their conflict over the official name of Macedonia, which is recognized by Greece as Former Yugoslav Republic of Macedonia (FYROM)⁵⁰.

The economic contributions of the BSEC included the establish-

ration/summit/Reports/Bosphorus%201992.pdf (accessed on 21 March 2012).

⁴⁸ «Member States», <http://www.bsec-organization.org/member/Pages/member.aspx> (accessed on 5 April 2012).

⁴⁹ Tunç Aybak. «Black Sea Economic Cooperation (BSEC) and Turkey: Extending European Integration to the East», *Politics of the Black Sea Dynamics of Cooperation and Conflicts*, ed. Tunç Aybak. London, I.B. Tauris, 2001. P. 31-60.

⁵⁰ Özdem Sanberk. «Türkiye, ABD ve Yeni Karadeniz Bölgesinde Dönüşüm İçin Güçbirliği». *Avrasya Dosyası*, Vol. 13, N 1, 2007. P. 44-61.

ment of networks of cooperation throughout the region in the areas of trade, transportation and energy. The BSEC has been particularly effective in containing the polarizing trends in the East-West relations as well as the North-South relations in the Black Sea region.

In the field of trade, the development of trade between Turkey, the Southern member of the BSEC, and Russia and other post-communist countries not only increased the volume of trade regionally, but also contributed to the post-Communist transformation of these countries by providing them with cheap consumer products that were needed by ordinary people whose living conditions deteriorated sharply during the post-Communist transformation⁵¹.

Similarly, the BSEC has been quite effective in developing the transportation and telecommunications infrastructure of the Black Sea region that is an essential element of regional economic integration in the Black Sea region. The fact that the Black Sea region is located at the juncture of the two crucial zones of economic activity: Europe and Asia, the BSEC's contributions in the fields of transportation and telecommunications networks would emerge as a hub between these regions⁵².

The third economic contribution of the BSEC to the development of regional cooperation in the Black Sea region is cooperation in the field of energy. The energy strategies of the BSEC members were quite competitive throughout 1990s. The regional cooperation in the BSEC context has transformed this competition into cooperation. The realization of the Blue Stream natural gas pipeline project between Turkey and Russia is a result of this change in the energy strategies of the BSEC countries⁵³.

The last but not least contribution of the BSEC to the regional cooperation in the Black Sea is its cultural dimension. In fact, the BSEC has contributed to the development of regional cultural dia-

⁵¹ Gulden Kazgan. «A Survey of Turkish-Russian Economic Relations in the 1990's», *Insight Turkey*, Vol. 4, N 2, 2002. P. 101-111.

⁵² Svante Cornell and et. al. *The Wider Black Sea Region: An Emerging Hub in European Security*. Uppsala: Central Asia-Caucasus Institute & Silk Road Studies Program, 2006.

⁵³ Gareth Winrow. «Geopolitics and Energy Security in the Wider Black Sea Region». *Journal of Southeast European and Black Sea Studies*. Vol. 7, N 2, 2007. P. 217-235.

logues and regional awareness about the Black Sea identity which has flourished in the post-Cold War era through cultural activities, youth exchanges and tourism⁵⁴.

IV. The BSEC and the Globalization of the Black Sea Region

In addition to contributing to the development of regional integration, the BSEC has also contributed to the globalization of the Black Sea region. The reintegration of the post-Communist Black Sea countries into the global economic system coincided with the promotion of regional economic cooperation among the BSEC members. The BSEC has also contributed to the post-Communist transition processes of the littoral states considerably. Consequently, the globalizing effect of the BSEC has ended the Cold war divisions in the Black Sea region, establishing the basis for regional stability, peace and cooperation⁵⁵.

It is very important to note that the region has transformed with the enlargements of EU and NATO in 2004 and 2007 respectively. With the EU and NATO memberships of Bulgaria and Romania, EU and NATO have become integral parts of the regional security complex in the Black Sea region. The existing cooperation between NATO and Russia in the context of the NATO-Russia Council has enabled the Black Sea countries to adopt themselves to the post-Communist world smoothly. The US policy towards the Black Sea has also contributed to the post-Cold War transformation of this region⁵⁶.

The stabilizing role of NATO in the Black Sea region has been consolidated with the soft security initiatives the Black Sea Force (BLACKSEAFOR) and the Black Sea Harmony. As a NATO member, Turkey's promotion of these naval security initiatives have been supported by the other littoral states around the Black Sea region. The level of cooperation between NATO and non-NATO

⁵⁴ Recommendation 3/1994 on the Ratification and Implementation of the Black Sea Convention on Cooperation in the Fields of Culture, Education, Science and Information, <http://www.pabsec.org/pabsec/aksisnet/file/pdf/rec3.94.pdf> (Accessed on 21 March 2012).

⁵⁵ Oleksandr Pavliuk. «Introduction» in *The Black Sea Region Cooperation and Security Building*, eds., Oleksandr Pavliuk and Ivanna Klympush-Tsintsadze, New York, M.E. Sharpe, 2004. P. 3-12.

⁵⁶ Ross Wilson. «U.S. Policy in the Black Sea Region», *Turkish Policy Quarterly*, Vol. 5, N 2, 2006. P.1-5.

countries around the Black Sea region demonstrates the eradication of the Cold War divisions in this region⁵⁷.

Likewise, the European Union (EU) has also increased its interest in this region after the full memberships of Bulgaria and Romania. The EU has succeeded in cooperating with the Black Sea countries in the context the European Neighborhood Policy (ENP) and the Eastern Partnership (EaP) except Turkey and the Russian Federation. Turkey has been negotiating with the EU for full membership while Russia is satisfied with the level of its existing dialogue with the EU⁵⁸.

V. Limitations of the BSEC as a Regional Cooperation Organization

It is also important to discuss the limitations of the BSEC in promoting regional cooperation in the Black Sea region. Its main limitation stems from its decision-making procedures, favoring the principle of deciding on key issues with unanimous voting. This motivates the member states to use their veto rights to block any decision if they do not have a direct interest in these decisions. Given the existing differences among the BSEC states, the existing decision making procedures limit the effectiveness of the organization considerably⁵⁹.

Secondly, the fact that the BSEC's scope of membership is too diverse makes it very difficult to identify the areas of common interest for all of its members. The Balkan countries are not interested in the BSEC activities in the Eastern part of the Black Sea region, while the Caucasian countries lack any interest in supporting the BSEC activities in the Western part. Likewise, the BSEC countries in the Northern part of the Black Sea region do not see a common

⁵⁷ Bülent Karadeniz. «Security and Stability Architecture in Black Sea», *Perceptions*, Vol. 12, N 2, 2007. P. 95-117.

⁵⁸ Fabrizio Tassinari. «A Synergy for Black Sea Regional Cooperation: Guidelines for the EU Initiative», CEPS, Policy Briefs, N 105, Brussels, CEPS, June 2006, and Yannis Tsantoulis, «Black Sea Synergy and Eastern Partnership: Different Centres of Gravity, Complementarity or Confusing Signals?», ICBSS, Policy Brief, N 12, February 2009.

⁵⁹ «The Charter of the Organization of the Black Sea Economic Cooperation», <http://www.pabsec.org/pabsec/aksisnet/file/BSEC%20CHARTER.pdf> (accessed on 21 March 2012).

interest in promoting the BSEC projects in the Southern part, and vice versa. It would make sense, if the BSEC empowered its members to form “the coalitions of the willing” to promote regional cooperation in the specific parts of the Black Sea region⁶⁰.

Thirdly, the effectiveness of the BSEC has also been undermined by its state-centric approach to regional cooperation in the Black Sea region. In fact, this approach undermines the roles of the NGOs and the business community in promoting regional cooperation. This also decreases the public support for the BSEC activities. Therefore, the BSEC needs to develop new mechanisms of promoting the partnerships of the public and private sectors in its regional development projects. Besides, it is also important to enable a greater level of direct contacts among the civil society organizations in the Black Sea region⁶¹.

Fourthly, the BSEC’s capacity to promote regional cooperation in the Black Sea region has been severely limited by the lack of progress in the peaceful settlement of ethno-territorial conflicts around the Black Sea region; namely, the conflicts over the status of Transnistria, Nagorno-Karabagh, Abkhazia and the South Ossetia⁶². In order to contribute to the peaceful settlement of these conflicts through promoting regional economic cooperation, the BSEC could develop economic projects in the areas of energy, transportation and trade as well as civil society dialogue.

Last but not least, the BSEC has been also limited by its ineffectiveness in promoting soft security in the Black Sea region. The BSEC members could cooperate better to cope with the problems of organized crime, environmental degradation and emergency relief operations⁶³. The establishment of regional coordination centers and

⁶⁰ For the need for institutional reform at the BSEC see, Nicolae Ecobescu, «BSEC at Fifteen: Enhancing Effectiveness through Better Performance and Meaningful Institutional Reform». ICBSS Policy Brief, N 2, September 2006.

⁶¹ See «BSEC Business Council», <http://www.bsec-organization.org/Relatedbodies/Pages/businesscouncil.aspx> (accessed on 21 March 2012).

⁶² Roy Allison. «The Unresolved Conflicts in the Black Sea Region: Threats, Impacts on Regionalism and Regional Strategies for Conflict Resolution» in *The Black Sea Region Cooperation and Security Building*, eds., Oleksandr Pavliuk and Ivanna Klymush-Tsintsadze. New York, M.E. Sharpe, 2004. P. 86-122.

⁶³ Ioannis Stribis. «The Evolving Security Concern in the Black Sea Economic Cooperation», *Southeast European and Black Sea Studies*, Vol. 3, N 3, 2003. P.130-

a greater level of cooperation among the BSEC members could promote soft security better.

VI. In Lieu of Conclusion: Performance of the BSEC in Comparison with Other Regional Organization

To conclude, the BSEC has contributed to the regional integration and the globalization of its members in the wider Black Sea region considerably. Although the BSEC experiences significant limitations in becoming an effective regional organization, its members have already developed an institutional capacity to cooperate bilaterally and multilaterally in the Black Sea region. The regional cooperation within the BSEC context have also contributed to the integration of especially its post-Communist members into the global economic system and the eradication of the Cold war divisions in this region. Thus, the BSEC has played an indispensable role in the globalization of the Black Sea region.

Comparatively speaking, the BSEC could be considered as a relatively successful regional organization. The BSEC is comparable with the other regional organizations in the Balkans, post-Soviet space and the Middle East. Given the fact that its members include countries from all of these regions, the BSEC displays strengths and limitations of regional organizations in these regions, such as the Commonwealth of Independent States (CIS) and the Economic Cooperation Organization (ECO)⁶⁴. It would be fair to note that the BSEC has not been performing worse than these organizations either.

It is mistaken to compare the BSEC with the EU, which is the most successful regional integration case in human history due to the differences in their objectives and underlying dynamics. The BSEC does not have the objective of becoming another EU. In fact, some of the BSEC members are also the EU members. The BSEC's success lays in its contribution to the post-communist transformation of most of its members that made it easier for them to integrate into the EU smoothly⁶⁵.

162.

⁶⁴ Sergei Markedonov. «Post-Soviet integration: does the CIS work?», <http://www.opendemocracy.net/od-russia/sergei-markedonov/post-soviet-integration-does-cis-work> (accessed on 5 April 2012).

⁶⁵ Serdar Sayan. «The Black Sea Economic Cooperation Project: A Substitute for or A Complement to Globalization Efforts in the Middle East and the Balkans?».

To sum up, the Black Sea region has succeeded in transforming itself from a marginal region into one of attracting a greater global attention. As demonstrated in this paper, the globalization of the Black Sea region has been made possible thanks to the transformative effects of the BSEC since its establishment in 1992. All in all, the BSEC has many significant achievements in its organizational history and, thus, deserves to celebrate its 20th anniversary proudly in 2012.

*С.Н. Гончаренко**

**ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ПРИЧЕРНОМОРСКИХ СТРАН:
СОГЛАСОВАННЫЕ РЕШЕНИЯ СТРАН-УЧАСТНИЦ
ОРГАНИЗАЦИИ ЧЕРНОМОРСКОГО
ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА**

В июне 2012 г. отмечается 20 лет с момента создания Черноморского экономического сотрудничества – межгосударственного объединения ряда стран, расположенных вокруг или вблизи Чёрного моря. На наш взгляд, это событие – хороший повод для того, чтобы отметить некоторые из основных результатов деятельности ЧЭС.

Новая региональная инициатива – Черноморское экономическое сотрудничество (ЧЭС) – сформировалась в 1992 г. в результате договорённости глав государств и правительств 11 стран Черноморского и близлежащих регионов. В 1999 г. вступил в силу Устав ЧЭС, и эта региональная инициатива стала полноформатной международной организацией.

Сегодня в рамках этой организации развивается сотрудничество парламентариев, представителей деловых и научных кругов, функционирует банк развития, финансирующий региональные проекты. За годы существования ЧЭС достигнуты многосторонние межгосударственные договорённости, регулирующие различные аспекты сотрудничества, и выработаны соответствующие документы. В их числе и документы, одобренные

Economic Research Forum Working Papers, N 9806, 1998. P. 1-20.

* Гончаренко Сергей Николаевич, д.э.н., заместитель директора Департамента экономического сотрудничества МИД РФ.

всеми странами-участницами Организации ЧЭС.

ЧЭС: участники, наблюдатели и партнёры. Основные параметры сотрудничества

ЧЭС является многосторонней международной региональной организацией, цель которой – развитие экономического сотрудничества в Черноморском регионе. Сегодня ЧЭС насчитывает 12 государств-участников. Это 11 стран основателей: Албания, Азербайджан, Армения, Болгария, Греция, Грузия, Молдова, Россия, Румыния, Турция, Украина, а также Сербия (с 2004 г.). Перечисленные 12 стран являются сейчас основой организации.

ЧЭС – организация межгосударственная. Поэтому представители министерств и ведомств и других государственных организаций этих стран занимаются выработкой предложений по развитию сотрудничества. Их реализацией, в свою очередь, занимаются предприятия и организации всех форм собственности, заинтересованные в таком сотрудничестве.

13 стран имеют статус наблюдателя при ЧЭС. Это Австрия, Белоруссия, Германия, Египет, Израиль, Италия, Польша, Словакия, США, Тунис, Франция, Хорватия и Чехия. Статус наблюдателя позволяет им участвовать практически во всех меро-приятиях Организации, вносить предложения, инициативы и да-же предлагать к рассмотрению проекты многосторонних документов. Такое участие поощряется и приветствуется.

Наблюдателями при ЧЭС являются и несколько международных организаций: Конференция по Европейской энергетической Хартии, Международный Черноморский клуб, Союз объединений автотранспортных перевозчиков в регионе ЧЭС, Комиссия Европейских Сообществ (Еврокомиссия).

8 стран являются партнёрами ЧЭС по диалогу: Великобритания, Венгрия, Иордания, Иран, Словения, Черногория, Республика Корея и Япония. Такой статус дает им возможность сотрудничать в тех областях, которые представляют для них особый интерес. Словения, например, заявила о намерении сотрудничать с ЧЭС в вопросах содействия охране окружающей среды, энергетики, образования, туризма, здравоохранения и фармацевтики, преодоления чрезвычайных ситуаций.

Основные параметры сотрудничества определены в Уставе ЧЭС, подписанном и ратифицированном всеми странами-участниками, что позволяет странам действовать согласованно при обсуждении и определении того, что и как следует делать. Устав ЧЭС устанавливает принципы, цели и области сотрудничества.

Согласно Уставу (ст. 3), мероприятия в рамках ЧЭС на различных уровнях способствуют осуществлению следующих принципов и целей:

а) действовать в духе дружбы и добрососедства и укреплять взаимное уважение и доверие, диалог и сотрудничество между государствами-членами;

б) развивать и диверсифицировать двустороннее и многостороннее сотрудничество на основе принципов и норм международного права;

в) действовать в целях улучшения условий предпринимательской деятельности и поощрения индивидуальных и коллективных инициатив предприятий и компаний, непосредственно участвующих в процессе экономического сотрудничества;

г) развивать экономическое сотрудничество таким образом, чтобы это не противоречило международным обязательствам государств-членов, в том числе обязательствам, вытекающим из их членства в международных организациях или учреждениях интеграционного или иного характера и не препятствующим развитию их отношений с третьими сторонами;

д) учитывать конкретные экономические условия и интересы участвующих государств-членов;

е) поощрять участие в процессе экономического сотрудничества в рамках ЧЭС других заинтересованных государств, международных экономических и финансовых учреждений, а также предприятий и компаний.

Устав (ст. 4) определяет ряд областей сотрудничества в рамках ЧЭС – как подчёркивается, в целях более эффективного использования странами-участниками своих людских, природных и других ресурсов для обеспечения устойчивого роста национальной экономики и социального благосостояния своих народов. К этим областям отнесены: торговля и экономическое развитие; банковское дело и финансы; связь; энергетика; транс-

порт; сельское хозяйство и агропромышленность; здравоохранение и фармацевтика; охрана окружающей среды; туризм; наука и техника; обмен статистическими данными и экономической информацией; сотрудничество между таможенными и другими пограничными органами; контакты между людьми; борьба с организованной преступностью, незаконным оборотом наркотиков, оружия и радиоактивных материалов, всеми актами терроризма и незаконной миграцией. Возможно и сотрудничество в других смежных областях на основании решений Совета Министров иностранных дел стран ЧЭС.

Документы, которые соединяют: межгосударственные договорённости

По данным Постоянного международного секретариата ЧЭС, странами-участницами Организации выработаны 17 документов, 14 из которых действуют. 9 из этих 14 действующих документов подписаны всеми странами ЧЭС; 3 из 9 ратифицированы всеми этими странами; 6 документов ратифицированы только некоторыми из стран ЧЭС (но количество таких стран позволяет считать, что документ вступил в силу); 3 действующих документа, подписаны и ратифицированы (одобрены) всеми государствами, – Устав ЧЭС, Меморандум о транспортировке грузов и Меморандум о скоординированном развитии кольцевой Черноморской автомагистрали.

Устав ЧЭС. Подписан всеми странами ЧЭС в июне 1998 г., вступил в силу 1 мая 1999 г. Ратифицирован всеми странами ЧЭС. Это базовый документ организации, определяющий, помимо перечисленных выше принципов, целей и областей сотрудничества, формат участия в ЧЭС, процедурные вопросы (вступление и выход из организации), порядок предоставления статуса наблюдателя при ЧЭС и регулирование отношений ЧЭС с третьими сторонами. Кроме того, устав ЧЭС регулирует вопросы функционирования органов, связанных с ЧЭС, основных и вспомогательных органов ЧЭС, определяет порядок принятия решений организации, в том числе по финансовым и правовым вопросам, и др. Основным действующим на регулярной основе органом, принимающим решения ЧЭС, является Совет Министров иностранных дел стран ЧЭС (СМИД ЧЭС).

Согласно Уставу ЧЭС (ст. 11), Совет в рамках целей ЧЭС:

- принимает решения по всем вопросам, касающимся функционирования ЧЭС;

- рассматривает все вопросы, представленные ему вспомогательными органами, и принимает по ним соответствующие решения;

- принимает решения по вопросам членства и предоставления статуса наблюдателя;

- принимает Правила процедуры и вносит в них изменения;

- создаёт вспомогательные органы в рамках ЧЭС, формулирует их задачи, определяет, изменяет или прекращает действие их мандатов («вспомогательные органы» в ЧЭС – это любая рабочая группа, группа экспертов, целевая группа, комитет или служба, учреждаемые Советом министров иностранных дел стран ЧЭС или по его поручению);

- рассматривает любые другие соответствующие вопросы, которые он считает заслуживающими внимания. Неотъемлемая составляющая Устава – документ Правила процедуры ЧЭС, устанавливающий порядок работы Организации (проведение заседаний СМВД и подготовка документов, порядок и правила голосования, подключение к ЧЭС других стран и организаций и др.).

Меморандум о транспортировке грузов. Подписан странами ЧЭС (кроме России) в марте 2002 г.; Россией – в июне 2007 г. Ратифицирован (или одобрен) всеми странами ЧЭС.

Цель Меморандума – гармонизация международных автомобильных грузовых перевозок в Черноморском регионе путём упрощения и гармонизации процедур, формальностей и оформления документации. В Меморандуме устанавливается, что данное сотрудничество будет главным образом сфокусировано на разработке политических стратегий, включающих общие принципы и действия организационного, законодательного и экономического характера.

Страны ЧЭС взяли обязательство постепенно устранять административные, технические, законодательные и другие ограничения с тем, чтобы содействовать развитию международных автомобильных грузовых перевозок, обеспечивать эффективные двусторонние и транзитные перевозки в регионе, выполняемые

в соответствии с международными стандартами.

Важный элемент Меморандума – обязательство сторон принимать меры для постепенной либерализации международных автомобильных грузовых перевозок путём устранения барьеров, препятствующих взаимовыгодному участию автомобильных перевозчиков в двустороннем и транзитном сообщении.

Страны ЧЭС также договорились содействовать развитию эффективных и адекватных интермодальных транспортных услуг для обеспечения дополнительных объёмов международных грузовых автомобильных перевозок по некоторым участкам главных международных транспортных коридоров в регионе ЧЭС.

Страны-участницы Меморандума заявили и о намерении согласовать собственные национальные законодательства в соответствии с определёнными аспектами законодательной структуры Евросоюза. Имеется в виду, главным образом, согласование вопросов, относящихся к регулированию максимально разрешённых весовых и габаритных параметров автотранспортных средств при международных перевозках, перевозках опасных грузов, вопросы работы и отдыха водителей и др.

Подписывая Меморандум, Россия сделала заявление, сообщив, что на неё не распространяется положение ст. 4 Меморандума о необходимости привести национальное законодательство в соответствие с определёнными аспектами законодательной структуры Евросоюза.

В текст Меморандума также включены обязательства сторон уделять особое внимание рационализации и постепенной гармонизации налоговой стратегии в области международных автомобильных грузовых перевозок и содействовать в изучении возможностей облегчения выдачи виз профессиональным водителям, задействованным в этих перевозках, и др.

Азербайджан, Румыния и Турция сделали оговорки к тексту документа, Армения высказала особое мнение, а Россия – заявление по содержанию ст. 4 (см. выше).

Меморандум о скоординированном развитии кольцевой Черноморской автомагистрали. Подписан в апреле 2007 г., вступил в силу в ноябре 2008 г. Имеется особое мнение Азер-

байджана.

Целями данного Меморандума являются укрепление сотрудничества стран ЧЭС в области развития кольцевой автомагистрали, развитие кольцевой автомагистрали как важный шаг к созданию черноморского кольцевого коридора, оказание взаимной помощи в проектировании, строительстве, техническом обслуживании и эксплуатации кольцевой автомагистрали.

Как особо отмечается в преамбуле, Меморандум заключается, в том числе, и с тем, чтобы обеспечить сообщение Черноморского региона с трансъевропейской, панъевропейской и евро-азиатской транспортными сетями.

Одной из основных (и, подчеркнём, важнейших) характеристик кольцевой автомагистрали является её высокая пропускная способность. Кроме того, ключевыми элементами договорённости о создании кольцевой автомагистрали являются:

– разработка подробного маршрута автомагистрали и её соединений, а также технических стандартов, основываясь на рекомендациях и нормах, утверждённых международными организациями и Европейским союзом, включая рекомендации и нормы, закреплённые в Европейском соглашении о международных автомагистралях;

– обеспечение условий для движения транспортных средств по автомагистрали с гарантией безопасности, скорости и удобства, с тем, чтобы таким образом способствовать экономическому и социальному развитию всего Европейского континента.

Протяжённость автомагистрали составляет около 7000 км, что позволяет рассматривать её как одну из крупнейших международных автомагистралей мира.

Намечается, что основной маршрут автомагистрали и её соединений пройдёт по следующим городам стран ЧЭС: Стамбул (Турция), Самсун (Турция), Трабзон (Турция), Батуми (Грузия), Поти (Грузия), Ереван (Армения), Баку (Азербайджан), Новороссийск (Россия), Ростов-на-Дону (Россия), Таганрог (Россия), Мариуполь (Украина), Мелитополь (Украина), Одесса (Украина), Кишинев (Молдавия), Бухарест (Румыния), Констанца (Румыния), Хасково (Болгария), София (Болгария), Ниш (Сербия), Белград (Сербия), Тирана (Албания), Эдирне (Турция), Комо-

тини (Греция), Александруполис (Греция) и далее на Стамбул (Турция). Подробный маршрут автомагистрали и её соединенный будет разработан дополнительно.

В Меморандуме устанавливается, что часть автомагистрали является также частью трансъевропейской транспортной сети. Поэтому страны ЧЭС заявили, что будут способствовать подключению к развитию автомагистрали заинтересованных авторитетных международных организаций для её дальнейшего включения в сеть основных трансъевропейских транспортных коридоров, соединяющих соседние страны и регионы.

Меморандум предусматривает ряд организационных мер по развитию автомагистрали, в числе которых:

- создание Руководящего Комитета (далее – Комитет) по развитию автомагистрали, который будет определять политику в отношении развития магистрали и принимать решения об осуществлении мер, необходимых для её реализации;
- договорённость о назначении в Комитет по одному представителю от каждой Стороны и от Секретариата ЧЭС.

В тексте Меморандума предусмотрены и другие положения, которые обеспечивают его реализацию. В частности, это договорённости о том, что:

- решения Комитета принимаются на основе консенсуса;
- рабочим языком Комитета является английский;
- государства Сторон председательствуют в Комитете по очереди в течение двух лет (первым председателем Комитета было избрана Россия);
- учреждается Постоянный объединенный технический секретариат в г. Салоники, который обеспечивает работу Комитета и выполнение действий, необходимых для развития автомагистрали;
- каждая Сторона назначает своего представителя, ответственного за координацию в данном государстве работы по развитию автомагистрали;
- учреждается целевой фонд сотрудничества в области развития автомагистрали, из средств которого финансируются административные, организационные и технические мероприятия.

Шесть действующих документов, подписанных всеми

странами-участницами ЧЭС, но ратифицированных (одобренных) пока не всеми.

Дополнительный протокол об иммунитетах и привилегиях Организации ЧЭС. Подписан в апреле 1999 г., вступил в силу в мае 2004 г. Внутригосударственные процедуры не завершила Албания.

Основное содержание документа.

Данный Протокол заключён в соответствии со ст. 28 Устава ЧЭС, согласно которой ЧЭС, её должностные лица и представители государств-членов пользуются на территории государств-членов привилегиями и иммунитетами, которые определены в Конвенции о привилегиях и иммунитетах Организации Объединённых Наций, принятой Генеральной Ассамблеей Организации Объединённых Наций 13 февраля 1946 г., и которые необходимы для независимого исполнения ими своих обязанностей в соответствии с принципами и целями ЧЭС.

Согласно ст. 4 данного Протокола, ЧЭС, её имущество и активы, где бы и в чём бы распоряжении они ни находились, пользуются иммунитетом от любой формы судебного вмешательства.

Согласно ст. 5 этого Протокола, помещения ЧЭС неприкосновенны. Имущество и активы ЧЭС, где бы и в чём бы распоряжении они ни находились, не подлежат обыску, реквизиции, конфискации, экспроприации или какой-либо другой форме вмешательства путём исполнительных, административных, судебных и законодательных действий.

Согласно ст. 9 этого Протокола, ЧЭС, её активы, доходы и другое имущество подлежат освобождению от всех прямых налогов, всех таможенных сборов и дополнительных финансовых обязательств, а также от импортных и экспортных запрещений и ограничений при ввозе и вывозе предметов, предназначенных для служебного пользования ЧЭС, всех таможенных сборов, запрещений и ограничений на ввоз и вывоз своих печатных изданий.

Согласно ст. 13 этого Протокола, для обеспечения полной свободы слова и независимости представителям государств-членов предоставляется судебный иммунитет в от-

ношении всего сказанного или написанного ими при исполнении своих служебных обязанностей даже после того, как лица, которых это касается, уже не исполняют эти обязанности.

Согласно ст. 14 этого Протокола, привилегии и иммунитеты предоставляются представителям государств-членов не для личной выгоды отдельных лиц, а для того, чтобы обеспечить независимое выполнение ими своих функций, связанных с работой ЧЭС.

Согласно ст. 8 этого Протокола, ЧЭС, не будучи ограниченной финансовым контролем, правилами или мораториями какого бы то ни было рода, может располагать фондами, иметь банковские счета и может переводить свои фонды из одной страны в другую.

Протокол о привилегиях и иммунитетах Парламентской Ассамблеи ЧЭС. Подписан в октябре 2003 г., вступил в силу в марте 2009 г. Внутригосударственные процедуры не завершила Сербия.

Основное содержание документа.

Протокол, в частности, устанавливает, что Парламентская Ассамблея ЧЭС (ПАЧЭС), её имущество и фонды, обладают иммунитетом от любой формы судебного преследования (ст. 2), помещение ПАЧЭС является неприкосновенным (ст. 3) и что архивы ПАЧЭС и все документы, принадлежащие ей или хранящиеся у неё, обладают неприкосновенностью (ст. 4).

Протокол также устанавливает (ст. 5), что представители государств-членов ЧЭС при исполнении своих служебных обязанностей и во время переезда к месту проведения заседаний ПАЧЭС обладают иммунитетом против ареста или задержания, конфискации личного багажа, неприкосновенностью всех имеющихся у них бумаг и документов, включая компьютерные программы, видеокассеты или диски, содержащие служебную информацию, и др.

Согласно ст. 7 этого Протокола, привилегии и иммунитеты предоставляются представителям стран-участниц для того, чтобы гарантировать независимое исполнение ими своих обязанностей, связанных с деятельностью ПАЧЭС.

Межправительственное Соглашение о сотрудничестве стран-

участниц ЧЭС в борьбе с преступностью, в особенности в её организованных формах. Подписано в октябре 1998 г., вступило в силу в марте 2003 г. Внутригосударственные процедуры по согласованию документа не завершила Сербия. Имеется оговорка Грузии. Основное содержание документа.

1. Соглашение предусматривает сотрудничество в предупреждении, пресечении, выявлении, раскрытии и расследовании преступлений, в частности:

- * актов терроризма;
- * организованной преступности;
- * незаконного культивирования, производства, изготовления и оборота наркотических средств и психотропных веществ;
- * незаконного производства, незаконной торговли и использования прекурсоров и основных химических веществ для незаконного производства наркотических средств и психотропных веществ;
- * незаконного оборота оружия, включая биологическое, химическое и радиологическое оружие, боеприпасов, взрывчатых веществ, ядерных и радиоактивных материалов, а также отравляющих веществ;
- * международной незаконной экономической деятельности и легализации (отмывания) доходов, получаемых в результате преступной деятельности, подозрительных экономических и банковских операций и злоупотреблений в инвестиционной области;
- * контрабанды;
- * преступной деятельности, связанной с миграцией, незаконным пересечением границ и незаконной торговлей людьми;
- * сексуальной эксплуатации женщин и несовершеннолетних или детей;
- * фальшивомонетничества и подделки банкнот, кредитных карточек, документов, ценных бумаг и других ценностей, а также любого рода документов, удостоверяющих личность;
- * насильственных преступлений против жизни и собственности;
- * незаконного оборота предметов исторического и культурного наследия, произведений искусства, драгоценных камней и металлов, интеллектуальной собственности, а также любых

других ценностей;

- * коррупции;
- * экологических преступлений;
- * преступлений в сфере высоких технологий, включая компьютерные преступления;
- * похищений людей и торговли человеческими органами;
- * преступлений на море (мошенничество, пиратство и т.д.);
- * краж и незаконного оборота транспортных средств.

2. В соответствии с этим Соглашением страны ЧЭС также договорились сотрудничать в обучении, подготовке и повышении квалификации кадров, в культурной, спортивной и социальной областях путём обмена делегациями, в частности, в проведении научных исследований в целях борьбы с преступностью и развития информационных систем, средств связи и специального оборудования и др.

Дополнительный протокол о создании Сети офицеров связи к Соглашению о сотрудничестве стран-участниц ЧЭС в борьбе с преступностью, в особенности в её организованных формах. Подписан в марте 2002 г., вступил в силу в апреле 2003 г.

В соответствии с этим документом в рамках ЧЭС создаётся Сеть офицеров связи по борьбе с организованной преступностью. Цель – укрепление сотрудничества в борьбе с оргпреступностью, обеспечение координации взаимодействия компетентных органов стран ЧЭС и обмен информацией между правоохранительными органами государств-участников.

Документом определяются задачи и функции офицеров связи (порядок направления запросов, информации, обмена опытом и др.), а также статус Сети в рамках ЧЭС или группы сотрудничества в области борьбы с преступностью (в соответствии со ст. 6 Соглашения).

Азербайджан сделал оговорку, Россия высказала особое мнение.

Дополнительный протокол о борьбе с терроризмом к Соглашению о сотрудничестве стран-участниц ЧЭС в борьбе с преступностью, в особенности в её организованных формах. Подписан 10-ю странами ЧЭС в декабре 2004 г., Украиной – в апреле 2005 г., Молдовой – в октябре 2005 г. По состоянию на сего-

дняшний день участвуют все страны. Вступил в силу в октябре 2005 г. Имеются особое мнение Армении и оговорка Азербайджана.

В соответствии с этим документом страны ЧЭС сотрудничают в предупреждении, выявлении, пресечении и расследовании актов терроризма, определяют свои компетентные органы и/или контактные пункты, через которые будет осуществляться взаимодействие.

Страны ЧЭС договорились обмениваться информацией о готовящихся актах терроризма, террористических организациях, группах и лицах, представляющих угрозу безопасности этих стран, о террористических посягательствах и действиях, направленных на нарушение их суверенитета и территориальной целостности, об организациях и учреждениях, поддерживающих терроризм, о незаконном обороте оружия, боеприпасов и взрывчатых веществ, о каналах финансирования и других видах материальной помощи, оказываемой террористическим организациям и группам.

Меморандум о развитии морских магистралей в регионе ЧЭС.

Подписан в апреле 2007 г., вступил в силу в декабре 2008 г.

Имеются: особое мнение Армении, оговорка Азербайджана, заявления Албании, Болгарии, Греции, России, Сербии, Турции.

Целью этого меморандума является намерение стран ЧЭС сотрудничать по политическим вопросам развития морских магистралей и вопросам расширения в регионе ЧЭС уже существующих в ЕС морских магистралей, а также в вопросах поддержки инициатив деловых кругов. Такое сотрудничество договорились осуществлять по следующим основным направлениям:

– обмен информацией между администрациями портов, организациями и другими заинтересованными органами государств-членов ЧЭС в сфере транспортных операций, логистики и инфраструктуры;

– обучение персонала портов государств-членов ЧЭС и обмен информацией между администрациями портов государств-членов ЧЭС, а также между администрациями портов госу-

дарств-членов ЧЭС и администрациями портов ЕС;

– обмен опытом между администрациями портов государств-членов ЧЭС и портов ЕС по вопросам развития портов и применения новых технологий;

– определение проектов, представляющих общий интерес для государств-членов ЧЭС, которые могли бы быть в дальнейшем реализованы, для возможного участия в модальном перемещении;

– защита свободной и честной конкуренции в сфере международного судоходства между перевозчиками всех государств-членов ЧЭС, задействованных в международных морских транспортных операциях, с тем, чтобы содействовать неограниченному и вместе с тем не дискриминационному участию морских судов государств-членов ЧЭС в международном торговом судоходстве;

– упрощение доступа на все виды транспорта и продвижение интермодальности;

– совершенствование морской безопасности и безопасности на морском транспорте в регионе ЧЭС;

– предоставление информации всем заинтересованным органам государств-членов ЧЭС об основных принципах настоящего Меморандума и его применении.

МИД России, которому было поручено подписать этот Меморандум от имени Правительства Российской Федерации, сделал при подписании заявление о том, что содержащиеся в преамбуле и в ст. 4 этого Меморандума упоминания Каспийского моря не означают, что соответствующие положения Меморандума каким бы то ни было образом затрагивают правовой статус Каспийского моря и прерогативы прикаспийских государств, в том числе их исключительное право на судоходство по Каспийскому морю.

Установочные документы органов, связанных с ЧЭС

Согласно Уставу ЧЭС (ст. 19), в рамках организации действуют органы, связанные с ЧЭС, – самостоятельные в организационном и финансовом отношении подразделения, функционирующие в соответствии со своими правовыми документами и с должным соблюдением принципов ЧЭС. К ним относятся

Парламентская Ассамблея ЧЭС (ПАЧЭС), Деловой Совет ЧЭС, Черноморский банк торговли и развития и Международный центр черноморских исследований.

Согласно Уставу ЧЭС (ст. 20), ПАЧЭС представляет национальные парламенты государств-членов, обеспечивает постоянную поддержку процесса черноморского сотрудничества на консультативной основе.

Установочный документ ПАЧЭС – Регламент ПАЧЭС (PABSEC Rules of Procedures). Имеется также Протокол о привилегиях и иммунитетах ПАЧЭС, который, вместе с Регламентом, обеспечивает региональное сотрудничество парламентариев причерноморских стран. Участниками ПАЧЭС являются 76 парламентариев стран ЧЭС.

Количественный состав делегаций определяется, исходя из численности населения этих стран. 12 делегатов в ПАЧЭС имеет Россия, по 9 – Турция и Украина, 7 – Румыния, по 6 – Греция и Сербия, по 5 – Грузия, Азербайджан и Болгария, по 4 – Албания, Армения и Молдова.

В ПАЧЭС функционируют три комитета: (1) по правовым и политическим вопросам, (2) по экономическим, торговым, технологическим и экологическим вопросам, (3) по вопросам культуры, образования и социальным вопросам.

Согласно Уставу ЧЭС (ст. 21), Деловой Совет ЧЭС является международной неправительственной организацией, состоящей из представителей деловых кругов и общественных организаций государств-членов ЧЭС. Россию в Совете директоров Делового Совета ЧЭС представляет Российский национальный комитет по Черноморскому экономическому сотрудничеству.

Установочные документы Делового Совета ЧЭС – Положение и Правила процедуры Делового Совета ЧЭС (Statute and Rules of Procedure of the Business Council of BSEC). Наличие этих документов позволяет Деловому Совету координировать сотрудничество организаций деловых кругов стран ЧЭС, представленных в Совете Директоров Делового Совета ЧЭС (торгово-промышленных палат, ассоциаций и др.).

Соглашение об учреждении Черноморского банка торговли и развития (ЧБТР) – Agreement establishing the Black Sea Trade

and Development Bank.

Подписано главами государств и правительств стран ЧЭС в 1994 г., вступило в силу в 1997 г. после ратификации всеми этими странами.

В Уставе ЧЭС (ст. 22) зафиксировано, что целью Черноморского банка торговли и развития является эффективное содействие процессу перехода государств-членов к экономическому процветанию народов региона, финансирование и поощрение региональных проектов, оказание других банковских услуг по проектам государственного и частного сектора в государствах-членах и торговым обменам между государствами-членами. Это, скажем так, стратегические задачи банка. Более конкретно параметры его деятельности определены в Соглашении об учреждении ЧБТР.

В соответствии с этим Соглашением, ЧБТР осуществляет ряд функций и полномочий в отношении государств-членов. К ним относятся: оказание помощи в развитии межрегиональной торговли, финансирование производственных проектов и предприятий, сотрудничество с международными и национальными организациями по вопросам развития, учреждение определяемых Советом управляющих банка специальных фондов и управление ими, проведение научных исследований, поощрение регионального сотрудничества, содействие инвестициям в экономические проекты и проекты в области социальной инфраструктуры и др. (ст. 2 Соглашения об учреждении ЧБТР).

ЧБТР, функционирующий с 1999 г., известен в Черноморском регионе и за его пределами как надёжная международная финансовая организация. Основные вкладчики банка, обеспечивающие по 16,5% его уставного капитала, – Россия, Греция и Турция. За десять с лишним лет своего существования банк выдал более 160 кредитов на общую сумму свыше 1,5 млрд долл.

Международный Центр Черноморских исследований (МЦЧИ), International Centre for Black Sea Studies, является органом, связанным с ЧЭС, обеспечивающим содействие в организации научного сотрудничества государств-членов ЧЭС.

К основным направлениям работы МЦЧИ относятся:

– исследование экономического потенциала Черноморского

региона,

– изучение, накапливание и классификация информации по вопросам экономики, промышленности, технологий, относящейся к региону ЧЭС, и к вопросам развития отношений стран этого региона с соседними странами,

– содействие в реализации проектов межрегионального сотрудничества между ЧЭС и ЕС и между ЧЭС и другими региональными организациями и структурами,

– выработка рекомендаций научного характера,

– обучение и стажировка специалистов и молодых исследователей,

– использование научной инфраструктуры и ноу-хау, относящихся к проектам и программам ЧЭС, ориентированным на многостороннее сотрудничество.

МЦЧИ не упомянут в Уставе ЧЭС – главным образом, по технической причине, поскольку был создан после подписания Устава ЧЭС в июне 1998 г. В соответствии с резолюцией специального заседания СМИД ЧЭС, состоявшегося в июне 2004 г., в Устав ЧЭС после завершения странами-участницами необходимых процедур будет включена новая статья – 24 «прим» – посвящённая МЦЧИ.

МЦЧИ позиционирует себя в качестве международного аналитического центра, содействующего развитию многостороннего регионального сотрудничества в области науки и технологий. Совет министров иностранных дел стран ЧЭС (СМИД ЧЭС), являющийся основным действующим на регулярной основе органом, принимающим решения ЧЭС, признал, что МЦЧИ – это *де-факто* орган, связанный с ЧЭС. Поэтому руководители МЦЧИ на постоянной основе отчитываются перед участниками СМИД ЧЭС о своей деятельности.

Документы по вопросам отраслевого сотрудничества

Такие документы – как правило, декларативного характера (декларации, заявления и др.) – принимаются участниками проводимых на регулярной основе министерских встреч стран ЧЭС. Чаще других проводятся встречи руководителей транспортных, энергетических и некоторых других ведомств этих стран.

Составленные в достаточно общей форме и периодически

обновляемые, такие декларации, по сути, фиксируют сохраняющуюся приверженность стран ЧЭС к уже заявленным и развивающимся направлениям сотрудничества. При достаточно общем, на первый взгляд, характере их содержания (о чём говорит и сам формат документа – декларация), они интересны тем, что также позволяют отследить динамику и особенности подхода стран по данной тематике. Кроме того, такие «отраслевые» декларации важны и потому, что сам факт их утверждения (консенсусом) фиксирует единую позицию стран ЧЭС по данному вопросу. Это достаточно наглядно прослеживается на примере деклараций последнего времени – принятых в 2010–2011 гг. по итогам «отраслевых» министерских встреч стран ЧЭС.

В 2010 г. таких встреч было пять: две встречи министров энергетики стран ЧЭС, по одной встрече министров транспорта, науки и технологий и туризма. В 2011 г. было тоже пять таких встреч: министров внутренних дел, руководителей природоохранных ведомств (министров экологии), министров транспорта, сельского хозяйства и туризма.

Общим элементом двух встреч министров энергетики стран ЧЭС, проведённых в январе и в октябре 2010 г., стало высказанное руководителями энергетических ведомств намерение развивать региональное сотрудничество в этой сфере. В декларации встречи министров энергетики, состоявшейся в январе 2010 г. в Софии, отмечено, что создание в Черноморском регионе энергетического рынка (такая договорённость была достигнута странами ЧЭС ранее) является одним из главных приоритетов этих стран. В декларации намечаются основные этапы создания такого интегрированного энергетического рынка. В частности, имеется в виду:

- создать в Черноморском регионе эффективно функционирующий энергетический рынок,
- изучить возможности сближения национальных законодательств стран ЧЭС в области энергетики,
- наметить необходимые шаги для создания специфической регулирующей инфраструктуры, позволяющей создать такой рынок,
- расширять сотрудничество с ЕС и с другими международ-

ными региональными организациями с тем, чтобы развивать в Черноморском регионе энергетическую инфраструктуру,

– поддерживать проекты, способствующие устойчивому развитию энергетики,

– поддерживать усилия по укреплению энергетической безопасности в Черноморском регионе.

Как подчёркивается в принятой в Софии декларации министров энергетики стран ЧЭС, необходимость этих и других шагов объясняется возрастающим значением Черноморского региона в области энергетики в глобальной и в европейской перспективе как важного транзитного коридора для новых альтернативных источников энергии. В декларации признаётся и тот факт, что растущая взаимозависимость производителей, потребителей и транзитёров энергии требует их равной ответственности и укрепления регионального партнёрства.

Участниками встречи министров энергетики стран ЧЭС, состоявшейся в октябре 2010 г. в г. Нафплио (Греция), тоже принята декларация, в которой, по сути, развиваются положения, высказанные в Софии. Главное в этом многостороннем документе – договорённость стран ЧЭС о создании органа «целевой группы» – по развитию в рамках рабочей группы ЧЭС по энергетике предложенной греками инициативы «зелёная энергетика» (имеется в виду оздоровление экологии региона). Будут определены общие для стран ЧЭС параметры работы в этом направлении и такие области регионального сотрудничества, взаимодействие в которых может стать особенно эффективным.

В принятой в октябре 2010 г. в г. Нафплио декларации министров энергетики намечается оказывать содействие инвестициям в «зелёную энергетику» – через энергоэффективность, развитие возобновляемых энергоресурсов и создание благоприятных для окружающей среды энерготехнологий.

Как особо подчёркивается в этой же декларации, страны ЧЭС намерены продвигать инновационные проекты в области «зелёной энергетики», поощрять инвестиции в региональную энергетическую инфраструктуру для расширения связей с мировым рынком. Намечается содействовать развитию на рыночных принципах приграничной торговли природным газом и электро-

энергией с тем, чтобы обеспечить потребности местных рынков.

Декларация встречи министров транспорта стран ЧЭС (София, апрель 2010 г.). В этой декларации говорилось о том, что развитие сотрудничества в области транспорта является важной составляющей обеспечения экономического развития региона и необходимо для развития региональной торговли. Руководители транспортных ведомств стран ЧЭС заявили о готовности к совместным действиям для обеспечения надёжного и эффективно-го транспортного сообщения в Черноморском регионе, о необходимости упрощения процедур использования транспортных сетей в интересах развития региональной торговли и облегчения транзита товаров между Европой и Азией. Намечается изучить возможности развития автодорог, развития сообщения по морским магистралям, авиасообщения и железнодорожной инфраструктуры для содействия быстрому перемещению пассажиров и грузов; потенциальные возможности региона в области транспорта будут укрепляться за счёт развития транспортных соединений.

Декларация по вопросам сотрудничества в области науки и технологий (София, апрель 2010 г.). Принята на встрече руководителей профильных ведомств (министров) стран ЧЭС.

Отметив, что развитие науки и технологий в Черноморском регионе является важным элементом (как сказано в тексте, «главной ценностью») устойчивого социально-экономического развития стран ЧЭС, руководители этих профильных ведомств подчеркнули, что намерены и в дальнейшем уделять особое внимание этому направлению взаимодействия.

В частности, имеется в виду совместно работать в области развития людских ресурсов, наращивания мощностей, исследований и инноваций, развивать сотрудничество путем расширения доступа к знаниям, образовательным научным программам, финансирования международных проектов, поддерживать научный обмен.

Декларация по вопросам сотрудничества в области науки и технологий призывает страны ЧЭС изыскивать возможности для того, чтобы выделение средств на исследования и развитие из государственных источников сопровождалось и финанси-

ванием по линии государственно-частных партнёрств, содействовать предоставлению информации о доступе к другим финан-совым средствам (программы ЕС и ООН, международных финансовых организаций, специализированные фонды и др.).

В апреле 2011 г. в Бухаресте состоялась встреча министров внутренних дел стран ЧЭС. В Декларации, принятой участниками этой встречи, отмечена необходимость улучшения во всех странах ЧЭС работы по профилактике преступности на основе научного анализа ситуации, обучения персонала правоохранительных ведомств и обмена информацией.

В Декларации, принятой участниками встречи руководителей природоохранных ведомств стран ЧЭС в Бухаресте в мае 2011 г., подтверждено намерение этих стран привести в соответствие с реалиями сегодняшнего дня принятый ранее и действующий в рамках ЧЭС План действий по охране окружающей среды Черноморского региона. Отмечена необходимость учитывать вопросы экологии в принимаемых в ЧЭС программах экономического и социального развития, высказана поддержка проектов, реализация которых содействует защите Чёрного моря от загрязнения. Намечено ускорить работу по созданию в ЧЭС механизма обмена информацией по вопросам охраны окружающей среды.

Продолжается активное и эффективное взаимодействие стран ЧЭС в сфере реагирования на чрезвычайные ситуации. Эти вопросы обсуждались на встрече руководителей профильных ведомств в октябре 2011 г. в Сочи и были отражены в соответствующей Декларации встречи.

Важные для всех стран ЧЭС решения приняты в ходе встречи министров транспорта этих стран в Москве в октябре 2011 г. Участниками этой министерской встречи поддержана инициатива Министерства транспорта России развивать мультимодальные грузовые и пассажирские паромные линии в Черноморском регионе.

В Москве в октябре 2011 г. состоялась ещё одна встреча профильных министров стран ЧЭС – по сельскому хозяйству, причём встреча такого рода проведена в ЧЭС впервые. В документах этой встречи отмечена взаимная заинтересованность при-

черноморских стран в работе по проблематике продовольственной безопасности.

Российские участники этих министерских встреч и других мероприятий подобного рода активно и конструктивно участвуют в разработке таких документов, что, естественно, благоприятствует выработке странами согласованных и взвешенных решений.

Некоторые другие договорённости

Помимо уже перечисленных, в ЧЭС имеются и такие документы, которые по поручению министерств иностранных дел стран ЧЭС подписывает представитель (руководитель) Постоянного международного секретариата ЧЭС.

Из документов последнего времени отметим Меморандум о намерениях между Организацией ЧЭС и правительством США, подписанный в ноябре 2010 г. в ходе очередного заседания Совета Министров иностранных дел стран ЧЭС в г. Салоники между Постоянным международным секретариатом ЧЭС и госдепартаментом США. В соответствии с этим Меморандумом предусматривается сотрудничество сторон в вопросах изучения морской среды, изменения климата, сейсмологии, сельского хозяйства, энергетики, здравоохранения, биотехнологий, информационных технологий и в некоторых других областях.

Действующие базовые документы ЧЭС обеспечивают функционирование этой международной региональной экономической организации. Главные документы такого рода – Устав ЧЭС, Дополнительный протокол об иммунитетах и привилегиях ЧЭС, разработанный в соответствии со ст. 29 Устава ЧЭС, а также Правила процедуры ЧЭС.

Особое значение имеют документы, определяющие параметры сотрудничества парламентариев причерноморских стран, деловых кругов и Черноморского банка (ЧБТР), регулирующие вопросы регионального научного сотрудничества.

Для всех стран ЧЭС представляют интерес документы по двум направлениям отраслевого регионального сотрудничества: по транспорту (меморандумы по кольцевой автодороге и по морским магистралям) и документы о сотрудничестве в борьбе с оргпреступностью. Они подписаны всеми и ратифи-

цированы (одобрены) практически всеми странами-участницами.

Документы отраслевых министерских встреч по текущим вопросам регионального сотрудничества дополняют существующие базовые договоренности и уточняют их отдельные аспекты – что, естественно, способствует динамичному развитию организации.

* * *

Нами рассмотрены документы, подписанные и утверждённые всеми участниками ЧЭС, одобренные в большинстве стран ЧЭС их высшими законодательными органами (или находящиеся, в ряде стран, на стадии рассмотрения этими органами).

Отметим, что это документы, в реализации которых заинтересованы (хотя, возможно, и с некоторыми оговорками) все страны ЧЭС – то есть Албания, Азербайджан, Армения, Болгария, Греция, Грузия, Молдова, Румыния, Россия, Сербия, Турция, Украина. В этом, видимо, главная особенность Организации ЧЭС и её уникальность: предлагать решения, привлекательные для всех стран-участниц, в том числе и для государств, имеющих несовпадающие позиции по ряду ключевых для них вопросов международных отношений и внешней политики.

Выработка и реализация многосторонних документов, построенных на общем согласии, – залог дальнейшей успешной работы ЧЭС.

*А.Д. Хайтун**

ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА В ЧЕРНОМОРСКО-КАСПИЙСКОМ РЕГИОНЕ

Центрально-Азиатский Регион

Туркмения объявила недавно об открытии месторождений газа с запасами свыше 15 трлн м³; но независимых подтверждений этому не имеется. Условия добычи углеводородов здесь легче, чем в Тюмени, тем более чем на новых шельфовых пло-

* Хайтун Алексей Давыдович, д.э.н, рук. Центра энергетической политики ИЕ РАН.

щадях северных морей России. А между тем потребности стран ЕС в импорте газа велики, именно поэтому и находятся на рассмотрении конкурирующие проекты по освоению месторождений нефти и газа республик ЦАР. Прикаспийский вариант наиболее прост в исполнении, хотя и относительно более протяжён, а потому дороже Транскаспийского.

В программе освоения месторождений вопрос сводится к тому, компании каких стран будут допущены в геологоразведку и освоение промыслов и мощностей по переработке нефти и заводов СПГ. В развитии транспорта углеводородов конкурируют направления на Восток, в Китай, Россию и в Европу через Россию и (или) минуя её.

Природный газ ЦАР минимум на 10-15% дешевле для потребителей, чем газ Ближнего Востока и Северного моря, и на 30-35% – чем тюменский газ. Нефть Прикаспия сопоставима по цене с ближневосточной и на 25-30% дешевле российской. Вместе с тем страны ЦАР не в полной мере самостоятельны при контроле объёмов поставок и цен на своё энергетическое сырьё. Именно поэтому Туркмения и Азербайджан ищут возможности энергетического взаимодействия с приграничными им Ираном и Турцией; но тогда можно будет рассматривать Каспийский регион как конкурента тюменской и татарстанской нефти и газа.

Плюсы и минусы проекта

Известно, что Туркмения была бы намерена привлечь российские компании к реализации Каспийского проекта. Проблема, однако, в том, что за последние 15 лет в России не строились магистральные газопроводы большого диаметра, а тем более по дну моря.

Основным экспортёром нефти и газа выступает Россия, а страны-транзитёры различаются по своему отношению к энергетическим потокам из этой страны. Украина и Румыния контролируют ныне действующие и оптимальные по эффективности транспортные маршруты российских и центрально-азиатских нефти и газа в Восточную и Центральную Европу.

Проектируются новые маршруты транспорта нефти через Чёрное море по Балканскому нефтепроводу в обход Босфора, из стран Прикаспия через Закавказье и Турцию. Существенно

меняются маршруты поставок природного газа из стран Прикаспия и Ирана, создаётся коридор через Турцию и Средиземное море.

К Черноморскому региону примыкает растущий регион добычи углеводородов – Центральная Азия (Туркмения и Азербайджан, отчасти Казахстан, но главное, Иран). Восточные страны СНГ сейчас нуждаются в российской инфраструктуре для продажи углеводородов. Одновременно эти страны являются конкурентами российских топливно-энергетических компаний, в первую очередь госмонополий «Транснефть», ОАО «Газпром» и ОАО «Роснефть».

Проектируются новые маршруты транспорта нефти через Чёрное море по Балканскому нефтепроводу в обход Босфора, из стран Прикаспия через Закавказье и Турцию. Существенно меняются маршруты поставок природного газа из стран Прикаспия и Ирана, создаётся коридор через Турцию и Средиземное 15 млрд т; экспортный потенциал этих стран уже к 2010 г. мог бы составить 120-140 млн т в год.

Особенностью ситуации является то, что участниками проекта выступают также страны-потребители – Грузия, Армения, через которые могут быть проложены трубопроводы.

Геополитика особенно выявилась в газовых конфликтах с Украиной и Белоруссией. Суть их в том, что естественные коридоры по поставкам газа в Европу проходят именно через них; система мощных магистральных газопроводов, ведущих в Европу, рассчитана на большую производительность и проложена по оптимальному маршруту. С позиции объединённой Европы это правильный вариант.

Второе направление для экспорта газа в Европу – различные варианты «Голубого потока» – от Прикаспия до Турции (подобная трасса возможна и для нефти). Но и этот маршрут сопряжён со сложными согласованиями цен со странами СНГ – транзитёрами и добывающими газ и нефть. Новый маршрут по двухниточному нефтепроводу от Бургаса (Болгария) до Эгейского моря с доставкой нефти в Бургас танкерами из Новороссийска и Туапсе представляется вполне оправданным. Вопрос в том, что эти порты пригодны лишь для судов каботажного пла-

вания, а потому себестоимость доставки будет неоптимальна. Было бы целесообразно рассмотреть варианты использования украинских портов, в первую очередь Одессы.

Узким местом в буквальном смысле являются проливы из Чёрного моря. В 2005 г. через Босфор было перевезено 140 млн т нефти, каждый день через центральную часть Стамбула, в котором проживают 13 млн человек, проходит до 15 крупнотоннажных танкеров. При сохранении данной схемы и темпов роста экспорта к 2015 г. перевозки российской и казахской нефти через турецкие проливы увеличатся до 200 млн. т.

– *Южный газовый коридор* рассчитан на все потенциальные потоки газа, которые возможно получить и транспортировать через территорию Турции в Европу. Речь идёт о поставках газа из Азербайджана, Туркменистана, Ирана, Ирака, в более отдалённой перспективе – из Египта, общим объемом 60 млрд м³.

К числу проектов в «обойме» Южного газового коридора следует отнести Nabucco, интерконнектор Турция–Греция–Италия (ITGI) в связке с Трансадриатическим газопроводом (TAP), «Белый поток», Транскаспийский газопровод, а также иранский и иракский коннекторы для поставок газа в Европу.

Базовым проектом Южного газового коридора следует считать **Nabucco** как наиболее продвинутый и подготовленный к дальнейшей реализации, поскольку консорциумом Nabucco, учреждённым в 2004 г., к настоящему времени проведена серьёзная подготовительная и организационная работа. Одним из важных факторов в пользу этого проекта является достаточно последовательная поддержка со стороны Европейской комиссии. В настоящее время она мобилизовала все усилия на поддержку именно **Nabucco**, так как он призван стать *пилотным проектом успеха Еврокомиссии и разработанной ею концепции единой энергетической политики Европейского Союза*.

Что касается интерконнектора *Турция–Греция–Италия* и *Трансадриатического проекта*, то хотя эти газопроводы технологически образуют логическую цепочку поставки газа в Южную Европу, но они не имеют такого мобилизационного уровня готовности к реализации, как Nabucco.

«Южный поток» versus Nabucco

Ахиллесовой пятой Южного газового коридора является ресурсная база. Этот наиболее успешно интегрированный проект и, прежде всего, его авангардный элемент Nabucco приближался бы к реализации, если бы был решён вопрос с поставками иранского газа. Но в связи с тем, что ЕС, как и США, занял особую позицию в отношении Ирана, прекратив с ним сотрудничество в энергетической сфере из-за его ядерной программы, активизировалось продвижение остальных проектов, не связанных с Ираном. Иранский газ мог сыграть роль ускорителя для развития Южного газового коридора в целом, но иранский **политический фактор** сыграл противоположную, тормозящую роль.

Но иранский газ может попасть в Nabucco посредством двух промежуточных операций. Во-первых, по схеме замещения туркменского газа. Туркменский газ и прежде поставлялся в Иран, и хорошо известно, что Туркменистан и Иран в прошлом году увеличили пропускные мощности газопровода, соединяющего обе эти страны. Во-вторых, иранский газ может поставляться в Nabucco через Азербайджан и Грузию по существующему с 1971 г., со времён шаха Мохаммеда Реза Пехлеви, газопроводу Иран–Астара–Газах сначала в Азербайджан, а затем с переключением на действующий Южнокавказский газопровод Баку–Тбилиси–Эрзерум. Тем более что азербайджанская сторона приложила усилия для реанимации трубопроводной системы, построенной в 70-е гг. прошлого столетия. Газопровод существует и может использоваться.

Объём поставляемого для Nabucco газа мог бы составить до 10 млрд м³ в год, что является вполне адекватной величиной для первого этапа этого проекта общей мощностью 31 млрд м³. При этом все сохраняют политическое лицо. ЕС не работает напрямую с Ираном, не отступая от своей позиции неприятия ядерной программы Тегерана, не вступают в противоречие с США. Азербайджан и Грузия, не покупая иранский газ, а лишь предоставляя транзитные услуги. Кстати, стоит обратить внимание, что отношения в треугольнике Тегеран–Баку–Тбилиси в 2010 г. отличались возросшей интенсивностью контактов на высоком уровне.

Второй фактор, который может помешать реализации Na-

биссо,— это попытки лоббистов от газовых монополий «протолкнуть» ITGI и TAP впереди Nabucco. Этому способствует позиция норвежской компании Statoil, которая вместе с BP разрабатывает азербайджанское месторождение Шах Дениз и входит в состав акционеров TAP, куда, кстати, пожелал войти и немецкий E.ON Ruhrgas. Норвежцы, которые успешно расширяют свой газовый рынок в Европе и прочно заняли второе место после «Газпрома» среди поставщиков газа в ЕС, используя промахи российского монополиста, пытаются не допустить появления «избыточного» газа в центре континента. Конечная точка Nabucco — это хаб Баумгартен в Австрии, занимающий одну из ключевых позиций торговли газом в Европе. Появление там дополнительных предложений ресурса из Nabucco может серьезно сбивать цены на газ.

О возможном сценарии конвергенции двух проектов – Nabucco и «Южного потока» – впервые заговорили ещё в 2009 г. В 2010 г. оба проекта столкнулись с серьёзными проблемами. Силы поддержки и одного и другого проектов неравны. Попытки россиян добиться от Европейской комиссии, чтобы «Южный поток» был признан приоритетным для Евросоюза, не имели успеха. Российская сторона хотела бы получить такой же статус для «Южного потока», какого в своё время добились для «Северного», который стал приоритетным в рамках Энергетического диалога Россия–ЕС. Но позиция Брюсселя относительно приоритетов осталась неизменной – Nabucco. Поэтому «Южный поток» по сути остаётся двусторонним российско-итальянским проектом, в который вовлекаются более слабые страны Южной Европы, поскольку по их территории должны пройти соответствующие магистрали, прежде чем трубопровод достигнет Италии.

Если же удастся реализовать все проекты – и «Северный поток», и «Южный», и Nabucco, то преимущественное положение в условиях конкуренции газовых поставок получит тот маршрут, который будет гарантировать минимальные издержки. А это будет украинский маршрут. Чтобы убедиться в этом, достаточно посмотреть на карту. Украина безусловно заинтересована в реализации проекта Nabucco, поскольку поставки по нему будут балансировать неуёмные аппетиты газовых монополистов

и их картелей, что будет ставить в выигрышное положение именно традиционные маршруты – через Украину и Словакию. Одновременно это объясняет и то, зачем России и «Газпрому» нужны украинские газопроводы.

Используя свой монопольный статус, «Газпром» может добиться отмены экспортной пошлины на газ, транспортируемый по «Северному» и «Южному потоку». Но даже в случае отмены экспортной пошлины, транспортный тариф будет выше, чем при транспортировке газа в Европу по украинской ГТС или по газопроводу Ямал–Европа. Этим и объясняется повышенный интерес «Газпрома» к газотранспортным системам Беларуси и Украины: они тоже необходимы для создания транснациональной системы манипулирования поставками. А это возможно лишь при установлении контроля над всеми входами на газовый рынок ЕС, который не является интегрированным.

*Л.Ю. Гусев**

ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В ЧЕРНОМОРСКОМ РЕГИОНЕ

На протяжении последних лет Черноморский регион находится в центре внимания международного содружества. И, прежде всего, когда он превратился в новую восточную границу НАТО и ЕС после вступления Румынии и Болгарии в НАТО в 2004 г. и в ЕС в январе 2007 г. В результате, стабильность и безопасность в регионе стали непосредственной заботой для ЕС и НАТО, с одной стороны и России, Украины, Молдавии, стран Кавказа с другой.

В то же время, этот регион в значительной степени открыт для нескольких соседних регионов – таких, как средиземноморский, балканский и каспийский.

Эта открытость и создаёт проблемы для определения, как сути этого понятия, так и границ региона – это видно уже из того, что появились такие термины, как «черноморско-каспийский

* Гусев Леонид Юрьевич, к.и.н., с.н.с. Аналитического центра Института международных исследований МГИМО(У) МИД РФ.

регион» (*Black-Caspian Seas region*) и «черноморско-средиземноморский регион» (*Black-Mediterranean Seas region*). Некоторые аналитики даже утверждают, что Причерноморье даже вовсе не регион, а просто «искусственно придуманный регион»⁶⁶.

Кроме того, регион является одним из основных маршрутов транспортировки нефти и газа из региона Каспийского моря в Европу. Все страны региона имеют разную динамику, и существует лишь один общий знаменатель, как для укрепления сотрудничества, так и для активизации конфликта в бассейне Чёрного моря, – энергия. Однако энергия в большей степени стала вопросом конфронтации, а не объединения.

За последние десятилетия региональное сотрудничество в области энергетики стало ключевым аспектом в области обеспечения энергетической безопасности. Расположенный на перекрёстке основных экспортных потоков нефти и газа на мировые энергетические рынки, Черноморский регион превратился в регион чрезвычайной важности в отношении производства, транспортировки и распределения энергии. Являясь вторым по величине источником органического топлива после Персидского залива, регион ЧЭС вступил в новое тысячелетие, столкнувшись с новыми, стремительно развивающимися событиями в области энергетики, требующими новых подходов сотрудничества в этом направлении. Нефтегазовые проекты, изменившие энергетическую карту региона, стимулируют государства-члены к выработке новых механизмов с целью создания общей энергетической стратегии в контексте глобальной энергетической безопасности⁶⁷.

В настоящее время имеются несколько трубопроводов вокруг и через Чёрное море. Существующий трубопровод от Баку к российскому нефтеналивному терминалу в Новороссийске был построен в 1997 г. Ещё один, который шёл из Баку в грузинский черноморский порт Супса, был модернизирован и начал функционировать в 1999 г. Сначала месторождения казахстанской нефти были связаны только с российской трубопроводной системой. В результате создания Каспийского тру-

⁶⁶ <http://www.blackseanews.net/read/33325>.

⁶⁷ http://www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/pips/2011_1/tom1/360.pdf.

бопро-водного консорциума казахская нефть с 2001 г. начала транспортироваться в Новороссийск. Некоторые узкие места препятствовали расширению этой системы, пока Россия не усилила своё влияние, удвоив её пропускную способность до 1,3 млн баррелей в сутки в 2008 г.⁶⁸

Всё большие количества нефти требовали и лучшей инфраструктуры. Кроме того, перевозка нефти танкерами по Чёрному морю привела к увеличению числа зимних задержек, усилению мер безопасности, заторам и экологическим проблемам в проливах Босфор и Дарданеллы. Всё это подготовило почву для нескольких проектов в обход Босфора.

Нефтепровод Баку – Тбилиси – Джейхан был первой прямой транспортной связью между Каспийским и Средиземным морями в обход турецких проливов, а также территории России. США поддержали строительство этого нефтепровода с пропускной способностью 1 млн баррелей в день, направленного на поставки азербайджанской и, возможно, казахской нефти. Он вступил в строй в июне 2006 г. Такая трасса трубопровода была не самым экономичным вариантом, но она имела геополитические преимущества, идя в обход России, Армении и Ирана. Таким образом, это был компромисс между Западом и Азербайджаном и Турцией⁶⁹.

«Голубой поток» – действующий газопровод между Россией и Турцией, частично проложенный по дну Чёрного моря. Общая протяжённость газопровода – 1213 км, из них морской участок от Архипо-Осиповки до города Самсун (Турция) – 396 км; сухопутный участок на российской стороне 373 км; сухопутный участок на турецкой стороне от г. Самсун до г. Анкара – 444 км. В 2010 г. Турцией закуплено 30 млрд м³, 16 из них – по «Голубому потоку». Эксплуатация морского участка принесла убыток порядка 1 млрд долл. из-за отмены экспортного налога⁷⁰.

В настоящее время два ключевых проекта – «Южный поток» и Nabucco – развиваются практически параллельно. По мнению российских аналитиков, Россия последовательно достигает со-

⁶⁸ http://www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/pips/2011_1/tom1/360.pdf.

⁶⁹ Там же.

⁷⁰ <http://www.wpr.ru/archives/2431#more-2431>.

глашения со странами, по территории которых должен пройти трубопровод «Южный поток». Одновременно акционеры Nabucco предпринимают всё новые и новые усилия в поисках ресурсов для своего проекта. Например, последнее решение касается строительства двух вспомогательных веток до границы с Грузией и Ираком. Тем самым не исключается возможность получения в трубопровод иракских углеводородов. Иранский газ, несмотря на его значительные запасы, из-за политических мотивов вновь оказывается исключенным из европейского проекта⁷¹.

Из прикаспийских стран, на которые возлагаются большие надежды в заполнении Nabucco, наиболее активным является Азербайджан, участвуя в обсуждении практически всех трубопроводных проектов. Несмотря на достаточно низкие темпы наращивания добычи газа в Азербайджане, Баку ведёт активные переговоры с потенциальными покупателями. Расчёт делается на углеводородные ресурсы, которые планируется добывать на месторождении «Шах-Дениз» со второй стадии разработки этого проекта⁷².

Сам же Nabucco это проектируемый газопровод протяжённостью 3300 км из Туркмении, Азербайджана, иранского Курдистана в страны ЕС, прежде всего Австрию и Германию. Проектная мощность – 26-32 млрд м³ газа в год. Предполагаемая стоимость проекта – 15-18 млрд долл. Строительство планировалось начать в 2011 г., завершить к 2017 г., когда начнётся коммерческая добыча газа на азербайджанском месторождении «Шах-Дениз». Этот газопровод рассматривается как главный конкурент российским проектам⁷³.

«Южный поток» это проектируемый газопровод, его длина по морю от компрессорной станции «Русская» на российском побережье до Бургаса (Болгария) – 900 км, глубина моря 2150 м, агрессивная сероводородная среда, мощность до 32 млрд м³ газа в год. Его главная цель – исключить Турцию из газоснабжения Европы и направить потоки туркменского газа в Южную Евро-

⁷¹ http://www.ng.ru/politics/2010-08-26/3_kartblanch.html.

⁷² Там же.

⁷³ <http://www.wpr.ru/archives/2431#more-2431>.

пу. Эта трасса выдвигается как главный конкурент Nabucco⁷⁴.

Также разрабатываются ещё два газопровода – Транскаспийский и «Юго-восточный поток».

Транскаспийский предназначен для подачи туркменского газа по дну Каспия в Баку и далее в газопроводы «Южный поток» и (или) Nabucco. Этот газопровод встречает противодействие каспийских стран (в основном России) по экологическим соображениям, а также по причинам неурегулированного статуса Каспия как внутреннего моря⁷⁵.

«Юго-восточный поток» – проектируемый газопровод, он является результатом соглашения Азербайджана и Турции по цене газа. Порядка 10 млрд м³ в год, направляется в Турцию (впоследствии в Nabucco) по суше через Грузию с использованием (реконструкцией) действующей сети⁷⁶.

Сама же Турция выступила с интересным предложением. Так министр иностранных дел страны господин Давутоглу весной 2011 г. призвал страны Чёрного моря уменьшить трафик танкеров через проливы, один из наиболее нагруженных морских путей в мире, с помощью новых трубопроводов и путей транспортировки газа и нефти.

«Чёрное море имеет стратегическое значение для энергетики», заявил господин Давутоглу. «Мы хотим использовать Чёрное море так, чтобы Стамбул не претерпел негативного влияния, учитывая наше экологическое будущее»⁷⁷.

Поэтому, по словам министра иностранных дел Турции, нужно строить новые трубопроводы и маршруты, чтобы обойти Стамбул. Все прибрежные страны Чёрного моря нуждаются в стабильности и мира когда речь идёт о транспортировке энергоресурсов.

Таким образом, можно констатировать, что в ближайшей перспективе Черноморский регион будет играть важную роль в обеспечении энергетической безопасности Европы. Однако, яв-

⁷⁴ Там же.

⁷⁵ <http://www.wpr.ru/archives/2431#more-2431>.

⁷⁶ Там же.

⁷⁷ <http://www.me-press.kiev.ua/turciya-prizvala-stroit-na-chernom-more-truboprovody-chtoby-razgruzit-proliv>.

ляясь стратегически важным регионом как транзитный маршрут для перевозки энергоносителей и как обладатель огромных запасов органического топлива, Черноморский регион переживает в настоящее время поворотный момент. Всё возрастающее значение региона на мировом энергетическом рынке должно быть правильно оценено и осознано всеми заинтересованными сторонами для того, чтобы осуществлять надёжные и эффективные координированные мероприятия в энергетическом секторе.

*Ю.С. Овсеенко**

ТРАНСПОРТНАЯ ИНТЕГРАЦИЯ В РЕГИОНЕ ЧЁРНОГО МОРЯ: ОТ ИНИЦИАТИВ ОЧЭС К МЕЖДУНАРОДНЫМ ТРАНСПОРТНЫМ КОРИДОРАМ И ЛОКАЛЬНЫМ ПРОЕКТАМ

В научной литературе достаточное внимание уделяется анализу европейской транспортной системы, в т.ч. участию европейских стран в общеевропейских транспортных проектах и подключение к «транспортным осям» ЕС. В гораздо меньшем количестве можно обнаружить работы, посвящённые исследованию международной транспортной интеграции в регионе Чёрного моря.

Чёрное море исторически было не только местом конфронтации и войн, соперничества и территориальных споров империй (Российской, Оттоманской и Австро-Венгерской), но и важнейшим стратегическим транспортным узлом. На протяжении веков стремление к господству на Чёрном море в значительной степени объяснялось военными интересами и вопросами безопасности, а в XX в. регион стал в известной степени «фронтальной полосой» глобального блокового противостояния. С окончанием холодной войны и основанием в 1992 г. в Стамбуле Организации Черноморского Экономического Сотрудничества (ОЧЭС) ситуация в корне переменилась.

Автором статьи предпринята попытка обозначить основные

* Овсеенко Юрий Сергеевич, Российский государственный гуманитарный университет, Констанцский университет (Германия).

тренды развития применительно к региону Чёрного моря, для чего предполагается рассмотреть инициативы интеграционных группировок, международные транспортные коридоры (МТК) и некоторые региональные проекты.

Развитие процессов глобализации, международное разделение труда, многосторонняя производственная специализация стран и регионов, с одной стороны, способствуют стиранию национальных границ, уменьшению влияния национальных правительств и снижению роли барьеров и ограничений в экономической политике. С другой же стороны, параллельно идут процессы усиления региональной интеграции, увеличения роли международного бизнеса (некоторые ТНК уже давно превзошли по экономической мощи и политическому влиянию многие развивающиеся страны мира) и повышение значимости и роли инфраструктуры для экономического роста, что актуально и для развития региона Чёрного моря⁷⁸.

Процессы глобализации и локализации ставят комплексные и всё более сложные задачи перед глобальной системой транспортировки грузов. Развитие транспортной инфраструктуры играет важную роль для интегрирования региона в глобальные логистические процессы и является одной из приоритетных задач международного сотрудничества, что в полной мере осознаётся государствами-участниками ОЧЭС и отражено в соответствующих инициативах ОЧЭС.

Сотрудничество в области транспорта в ЧЭС осуществляется в рамках ряда международных соглашений – Меморандума о взаимопонимании по скоординированному развитию скоростной автомагистрали вокруг Чёрного моря, Меморандума о взаимопонимании по развитию морских магистралей в регионе ЧЭС и Меморандума о взаимопонимании по вопросам облегчения перевозки грузов автомобильным транспортом⁷⁹.

Первым толчком к созданию единой черноморской транс-

⁷⁸ Овсеенко Ю.С. Взаимодействие в сфере транспорта в процессах евразийской интеграции (аналитический доклад). Москва, Центр проблем глобализации и интеграции Института Экономики РАН, 2008. 99 с.

⁷⁹ Организация Черноморского экономического сотрудничества (ЧЭС). Министерство транспорта Российской Федерации. http://www.mintrans.ru/activity/detail.php?FOLDER_ID=447 (Дата доступа: 12.04.2012).

портной сети послужила II Международная Черноморская транспортная конференция, состоявшаяся в марте 2002 г. в Киеве. Следующим шагом стало заседание в сентябре 2002 г. рабочей группы по транспорту ОЧЭС в Стамбуле, на котором Министерством транспорта Турции было внесено предложение разработать перспективную схему транспортных путей в регионе. Создание схемы действующей транспортной сети региона было позднее переадресовано Ассоциации портов Чёрного и Азовского морей (BASPA) и Союзу ассоциаций автомобильных перевозчиков стран ОЧЭС (BSEC-URTA), на базе которых рассматриваются предложения стран ОЧЭС о создании новых коридоров, которые бы рационально дополнили и состыковали существующую транспортную сеть⁸⁰.

Большое транспортное кольцо вокруг Чёрного моря (исначально разработанное BASPA), является крупнейшим и перспективным транспортным проектом, поддержанным ОЧЭС. На последнем Форуме ОЧЭС по вопросам облегчения торговли и автомобильного транспорта, проводившемся совместно с IRU и BSEC-URTA, в ноябре 2011 г. в Стамбуле обсуждался перечень проектов, приоритетных для всей Черноморской транспортной сети. Впрочем, следовало бы отметить, что, во-первых, финансирование целого ряда участков проекта до сих пор вызывает вопросы, а во-вторых, сама схема не является чем-то принципиально новым – в ней лишь сведены воедино действующие и официально утверждённые международные транспортные коридоры (маршрут TRASECA, сеть панъевропейских транспортных коридоров, действующие линии морских интермодальных перевозок на Чёрном море и др.).

Вклад России в развитие международного транспортного сотрудничества в рамках ОЧЭС трудно переоценить – за период своего председательства в ОЧЭС (01.07-31.12.2011) Россия провела целый ряд важных мероприятий на высшем уровне: встреча Министров транспорта стран-участниц ОЧЭС (Москва) и заседания Рабочей группы по развитию морских магистралей в регионе ОЧЭС (Новороссийск), Рабочей группы по облегчению

⁸⁰ Токман Г. Создадим единую Черноморскую транспортную сеть. <http://transportinform.com/corridors/56-blacksea-network.html> (Дата доступа: 12.04.2012).

грузовых перевозок автомобильным транспортом в регионе ОЧЭС (г. Ростов-на-Дону) и Руководящего комитета по развитию кольцевой автомагистрали вокруг Чёрного моря (г. Ростов-на-Дону). По итогам встречи Министров транспорта стран-участниц ОЧЭС была подписана Московская совместная декларация о развитии сотрудничества в области транспорта в регионе ОЧЭС, в которой сторонами отображена высокая оценка инициатив Российской Федерации⁸¹.

Транспортные проекты интеграционных группировок в регионе Причерноморья – серьёзная и достаточно обширная тема. Во-первых, для каждого вида транспорта существуют специальные регламентирующие документы и программы (к примеру – отдельно для воздушного, водного, автомобильного и железнодорожного). Во-вторых, проекты различаются по уровню транспортной интеграции (межрегиональные, национальные, трансконтинентальные и т.п.). В-третьих, в крупных проектах задействованы многие страны, не входящие в регион Чёрного моря, и детали/варианты развития этих проектов наиболее интересны с азиатского «конца» транспортного маршрута. В-четвёртых, страны региона Чёрного моря нередко участвуют в конкурирующих проектах, однозначно «упорядочить» которые в рамках поддержки их той или иной интеграционной группировкой достаточно сложно. Учитывая, что большинство стран региона Чёрного моря не являются членами Европейского союза, а многие из них – бывшие советские республики, будет целесообразным сперва остановиться на проектах постсоветских интеграционных группировок (СНГ, ЕврАзЭС, ГУАМ), а потом перейти к ЕС и МТК.

СНГ. В рамках взаимодействия стран СНГ в 18 сентября 2003 г. в Ялте был подписан Меморандум о сотрудничестве государств-участников СНГ в области международных транспортных коридоров, призванный способствовать дальнейшему развитию и повышению эффективности внешнеэкономических связей, обеспечению оптимальных транспортных условий для вне-

⁸¹ Организация Черноморского экономического сотрудничества (ЧЭС). Министерство транспорта Российской Федерации. http://www.mintrans.ru/activity/detail.php?FOLDER_ID=447 (Дата доступа: 12.04.2012).

шной торговли. В соответствии с Концепцией дальнейшего развития СНГ одним из приоритетных направлений сотрудничества государств-участников СНГ в сфере транспорта является формирование сети международных транспортных коридоров на пространстве СНГ.

ЕврАзЭС. Напрямую ЕврАзЭС (как и СНГ) не имеет проектов в регионе Чёрного моря, но концепция развития транспортного комплекса стран Евразийского экономического сообщества подразумевает, в конечном итоге, выход на страны региона.

25 января 2008 г. в г. Москве на 20-ом заседании Межгосударственного совета Евразийского экономического сообщества руководители правительств шести входящих в него государств утвердили Концепцию формирования Единого транспортного пространства ЕврАзЭС, призванную положить начало качественно новому этапу интеграции в транспортной сфере. Однако на данном этапе это скорее программа желаемых действий, чем программа сотрудничества.

ГУАМ развивает собственный транспортный проект – «Транспортный коридор ГУАМ», представленный в мае 2008 г. в Баку на международной конференции «ГУАМ-Транзит». Суть предложений ГУАМ достаточно проста – шире использовать МТК «Запад-Восток», который будет описан ниже. География маршрута охватывает территории среднеазиатских стран, Азербайджана, Грузии и далее Украины и Молдовы с выходом на Центральную Европу⁸². Преимущества проекта для ГУАМ – в дальнейшей интеграции стран-членов, в т.ч. и в транспортной отрасли. Баку как место презентации проекта было избрано не случайно – надежды на успех «Транспортного коридора ГУАМ» связаны именно с многомиллиардными инвестициями в транспортную отрасль Азербайджаном (900 км маршрут Баку–Поти является важным компонентом проекта).

Важно заметить, что ни одно интеграционное объединение не предполагает комплексного решения проблем транспортного сотрудничества в регионе. Основные проекты в области транспортной интеграции всё же выходят за рамки отдельных инте-

⁸² Сулейман И. Ещё один путь в обход России. Независимая газета, 12.05.2008.

грационных объединений, поскольку призваны связать Европу и Азию, поэтому их целесообразно рассматривать в рамках международных транспортных коридоров.

ЕС. Европейский Союз имеет программу транспортного сотрудничества со странами региона Чёрного моря в рамках документа «Транспортные сети для мира и развития. Развитие основных трансъевропейских транспортных осей в направлении соседних стран и регионов», обнародованного в странах ЕС в ноябре 2005 г. В нём определено выстраивание 5-ти трансъевропейских транспортных осей, соединяющих ЕС с соседями⁸³:

1) «Морские автострады» – связывают морское сообщение между пятью морями (Балтийским, Баренцевым, Средиземным, Чёрным, Каспийским) и Атлантическим океаном. В данном направлении также подразумевается развитие «Средиземноморской автострады» на Суэцкий канал и далее на Красное море, по направлению к Северной Африке, Ближнему Востоку и в сторону Чёрного моря.

2) «Северная ось» (не имеет выхода на регион Чёрного моря).

3) «Центральная ось» – соединяет центр ЕС с Украиной и Чёрным морем, направлена в сторону Центральной Азии и Кавказа. В проект входят маршруты, нацеленные на Транссиб, Каспийское и Балтийское моря. Определены мультимодальные маршруты: Дрезден – Катовице – Львов – Киев; Будапешт – Львов; Москва – Киев – Одесса; внутренние водные пути Беларуси – Киев – Одесса (Днепр); внутренние водные пути Волга/Дон, далее – Каспийское море – Чёрное море и направление на Балтийское море; Минск – Киев; Киев – Харьков – Транссибирская магистраль/Кавказ.

4) «Юго-Западная ось» (не имеет выхода на регион Чёрного моря).

5) «Юго-Восточная ось» – связывает Европейский Союз через Балканы и Турцию с Кавказом, Каспийским морем, а также с Египтом и Красным морем. Данное направление предполагает развитие маршрутов в направлении России, Ирана, Ирака и

⁸³ Щербанин Ю.А. Россия и международные транспортные коридоры. Транспорт Российской Федерации. 2006. № 2. С. 2-4.

стран Персидского залива. В перспективе будут разработаны маршруты на страны Африки.

Развитие международных транспортных коридоров берёт отсчёт с середины 1980-х гг., считает профессор МШЭ МГУ Ю. Щербанин, один из ведущих российских специалистов по развитию евразийских транспортных перевозок. Интермодальные технологии предполагали использование нескольких видов транспорта (на выбор клиента) для удобного перемещения пассажиров, дешёвой и быстрой переработки грузов. Основная цель – снижение транспортных издержек, использование всех преимуществ, которые могут предоставить клиенту современные логистические технологии⁸⁴.

В настоящее время основные транспортные маршруты, связывающие Европу и Азию, идут в обход России. Ими являются:

– южный водный маршрут, проходящий через три океана: Тихий, Индийский, Атлантический, огибающий Африку;

– южный водный маршрут, проходящий также через три океана, но уже через Суэцкий канал;

– международный транспортный коридор «Южный»: Юго-Восточная Европа – Турция – Иран с ответвлениями на Центральную Азию – Китай и Южную Азию – Юго-Восточную Азию – Южный Китай.

– строящийся международный транспортный коридор ТРАСЕКА: Восточная Европа – Чёрное море – Кавказ – Каспийское море – Центральная Азия.

В качестве основных направлений трансконтинентальных перевозок, в которых активно участвует Россия вместе со странами региона Чёрного моря, можно выделить два коридора: широтный «Запад-Восток» (Транссибирская магистраль: Европа – Россия – Япония с ответвлениями на Китай через Казахстан и Монголию и на Корейский полуостров) и меридиальный «Север-Юг» (Северная Европа – Россия и далее на Кавказ – Персидский залив, на Центральную Азию – Персидский залив, а также через Каспийское море – в Иран – Персидский залив – Индия).

МТК «Север-Юг» является единственным транспортным ко-

⁸⁴ Щербанин Ю.А. Россия и международные транспортные коридоры. Транспорт Российской Федерации. 2006. № 2. С. 2-4.

ридором, по которому заключено многостороннее межгосударственное Соглашение. Межправительственное Соглашение об его создании между Россией, Ираном и Индией вступило в силу 16 мая 2002 г, а в 2003 г. к нему присоединились Беларусь и Казахстан, в 2004 г. – Турция и Украина. В настоящее время число официальных участников Соглашения достигло 9: Беларусь, Индия, Иран, Казахстан, Оман, Россия, Таджикистан, Турция и Украина.

Формирование МТК «Север-Юг» нацелено на развитие транспортных связей между Ближним Востоком, Азией и Европой. МТК «Север-Юг» призван обеспечить доставку грузов из регионов Персидского залива, Индии, Пакистана в иранские порты на Каспии. Затем паромами с переходом на железнодорожную сеть России либо судами «река-море» через внутренние водные пути России – в страны Восточной и Центральной Европы, Скандинавии. Потенциальная мощность коридора «Север-Юг» должна составить 15-16 млн т грузов в год, что может приносить России 1,5-2 млрд долл. доходов.

Преимуществом МТК «Север-Юг» является значительное сокращение расстояния: от Бомбея до Санкт-Петербурга до 6245 км, что намного короче пути через Суэцкий канал, Средиземное море и вокруг Испании: 21 день пути вместо 35. В качестве недостатков можно отметить достаточно сложную железнодорожную систему Индии, где только основных используется 4 разных размера колеи (610 мм, 762 мм, 1000 мм и 1676 мм).

Транспортный коридор «Запад-Восток». Основные мировые транспортные артерии между Европой и Азией проходят по морям и океанам – морские суда обеспечивают, по разным оценкам, 85-90% товарооборота. Но, несмотря на то, что морской транспорт самый дешёвый, он значительно проигрывает другим видам транспорта в скорости: к примеру, при использовании морского коридора через Суэцкий канал груз добирается до места назначения в Европе 45 суток, по Транссибирской магистрали же – всего 12-14 суток.

Другой проблемным моментом морского транспорта является пропускная способность Суэцкого канала, проливов Босфор и Дарданеллы, которая практически исчерпана. Специалисты

прогнозируют, что дефицит пропускной способности морских контейнерных терминалов уже через 3-5 лет составит более 100 млн ТЕУ⁸⁵. Вместе с перегруженностью мощностей это приводит к задержкам и нарушениям важнейшего из условий поставок – времени доставки груза.

Международный транспортный коридор (МТК) «Восток-Запад» создаёт прямой выход грузам России, стран СНГ и Европы на морские порты Дальнего Востока России и на пограничные переходы, расположенные на границе России с КНДР, Китаем, Монголией и Казахстаном. Основная грузовая база коридора в транзитном сообщении – трансконтинентальные перевозки между странами Азиатско-Тихоокеанского региона (Китаем, Японией, КНДР и Республикой Корей) и европейскими странами.

К проблемным вопросам развития коридора «Запад-Восток» можно отнести необходимость создания привлекательности коридора для транзита, неоднозначную позицию Правительства России по развитию крупных транспортных коридоров, проблемы эффективного взаимодействия всех участников транспортного процесса, предсказуемости тарифной политики на Транссибе, обеспечения абсолютных гарантий доставки товаров в срок.

Черноморский регион является стратегическим транспортным узлом для российских МТК, но имеет ли он подобное важное значение для Европы? В русскоязычной прессе и литературе можно встретить утверждения о реальном отсутствии у Европейского союза интереса к развитию региона Чёрного моря как стратегического транспортного узла в связи с окончанием блокового противостояния. Как правило, логика подобных утверждений достаточно элементарна – так как регион перестал выступать в роли «места встречи» (как вариант – «линии фронта») Запада и Востока в результате окончания Холодной войны, то (с учётом отсутствия крупных собственных региональных грузопотоков) ни у одной из сторон/стран региона нет и стимулов к

⁸⁵ ТЕУ/ДФЭ – Условная единица измерения количественной стороны транспортных потоков или пропускной способности. Эквивалентна 20 футам или размерам контейнера ИСО длиной 20 футов (6,1 м). Так, один стандартный 40-футовый контейнер серии ИСО равняется 2 ТЕУ/ДФЭ.

развитию региональной инфраструктуры. На наш взгляд, такая позиция не выдерживает критики, а достаточно убедительным и веским контраргументом, рассеивающим подобные сомнения, выступает транспортная политика Европейского союза.

В Причерноморье «сходится» большая часть панъевропейских транспортных коридоров – №№ 4, 5, 7, 8, 9, 10.



Рис. 1. Схема панъевропейских коридоров. Источник: Винокуров Е., Джадралиев М., Щербанин Ю. Международные транспортные коридоры ЕврАзЭС: быстрее, дешевле, больше. Отраслевой обзор. Евразийский банк развития. Алматы, 2009. С. 22.

В 1997 г. некоторые панъевропейские коридоры были дополнены/продлены по территории России. Интересным для развития региона Чёрного моря являются направления на Балтику (в Санкт-Петербург через Центр (Москва) из Новороссийска и Ростова-на-Дону) и Водный путь в Каспийское море (из региона Чёрного и Азовского морей)⁸⁶.

⁸⁶ Винокуров Е., Джадралиев М., Щербанин Ю. Международные транспортные коридоры ЕврАзЭС: быстрее, дешевле, больше. Отраслевой обзор. Евразийский банк развития. Алматы, 2009, с. 23

Альтернативным вариантом транспортного коридора выступает проект транспортного коридора **TRASECA** (Transport Corridor Europe – Caucasus – Asia), который является, пожалуй, самым амбициозным вариантом возрождения Великого шёлкового пути, но в финансировании данного проекта скорее имеется больше вопросов, чем ответов. В проекте TRASECA участвуют Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Туркменистан, Турция, Узбекистан, Украина. Этот проект финансируется ЕС и реализуется в обход России.

Официальным политическим мотивом участия в проекте является то, что большинство стран-участниц программы TRASECA не имеют выхода к традиционным морским маршрутам – в этом причина высокой транспортной составляющей и, как следствие, – высокой стоимости их товаров. В этом проявляется ограничение равноправного доступа этих стран на мировые рынки. Для решения таких проблем как раз подходит концепция транспортных коридоров, т.к. за счёт коридоров обеспечивается снижение стоимости перевозок грузов, тем самым повышаются экспортные возможности использующих их стран. В свою очередь это активизирует торговлю и увеличивает грузопотоки, которые сами по себе приносят дополнительные доходы государствам, по территории которых они проходят⁸⁷.

Привлекательностью TRASECA является и то, что в проект входят страны, богатые полезными ископаемыми и запасами энергоресурсов, где значительную долю в объёме перевозок занимают нефть и нефтепродукты. С учётом энергетической политики ЕС на повышение собственной энергетической безопасности и уменьшение зависимости от России, этот транспортный коридор приобретает особое геополитическое значение⁸⁸.

Изначально предполагалось, что TRASECA будет состыковываться с Трансъевропейскими сетями. В частности, продле-

⁸⁷ http://www.jura.lt/contents/article_rus.php?id_year_issue=200705&id_num=9
(Дата доступа: 12.04.2012).

⁸⁸ Овсенко Ю.С. Страны Балтии в постсоветских и евразийских проектах транспортной интеграции. Научные исследования экономического факультета МГУ им. М.В. Ломоносова. Электронный журнал, 2009. № 2. С. 97-116.

ние транспортного коридора TRASECA до Клайпеды активно поддерживает Литва⁸⁹. Премьер-министр Литвы Г. Киркилас в апреле 2008 г. на встрече в Азербайджане предложил подключить к TRASECA транспортный коридор Клайпеда (Литва)/Ильичёвск (Украина) – поезд смешанных перевозок «Викинг» – что даст возможность достаточно дешево и по короткому маршруту перевозить грузы с Чёрного моря на Балтийское море (в обход России).

В Киеве и Вильнюсе считают важным подключение к «Викингу» стран Южного Кавказа и государств Центральной Азии. Вполне вероятно создание ответвления этого балтийско-черноморского маршрута из Украины на Грузию (паромное сообщение Ильичёвск – Потти и/или Батуми), через порты которой могли бы вывозить свои товары Армения и Азербайджан, а также в перспективе – Казахстан и страны Центральной Азии⁹⁰.

Большое водное кольцо Европы – можно также назвать ещё одним МТК, пока не реализованным: р. Волга – р. Дон – Азовское море – Чёрное море – р. Дунай – р. Майн – р. Рейн – Балтийское море – р. Волга с ответвлениями на: сеть европейских боковых рек и каналов – Каспийское море. Это кольцо имеет уникальное значение не только и не столько для грузовых международных перевозок, хотя и они могут быть значительными для внутренних стран Европы, сколько для международного туризма. Этот маршрут позволяет знакомиться с историей и современностью, многоликим культурным наследием России и Европы. Вне всякого сомнения, этот коридор будет иметь хорошее экономическое развитие⁹¹.

SEB Trans-Link (Транспортный коридор Юго-Восточная Европа – Балтика) – предполагает развитие транспортных связей Юго-Восточной Европы со странами Скандинавии через Польшу, Чехию, Беларусь и страны Балтии.

NELTI (Новая Евроазиатская автотранспортная инициати-

⁸⁹ Новый «Шёлковый путь» может пройти до Литвы. Rosbalt News, 21.04.2008.

⁹⁰ Украина предлагает новый транспортный коридор от Чёрного моря до Южной Кореи. PanARMENIAN, 29.05.2008.

⁹¹ Володин А.В. Международные транспортные коридоры и национальная безопасность России. http://www.securpress.ru/issue/Tb/2005_3/volodin.htm (Дата доступа: 12.04.2012).

ва) – проект, с которым Международный союз автомобильного транспорта (IRU) выступил более 10 лет назад, по организации регулярных коммерческих перевозок между Европой и Азией по древнему Шёлковому пути⁹². На начальной стадии проекта предполагаются доставки по трём не связанным между собой маршрутам, охватывающим три главных направления – северное (из Узбекистана через Казахстан, Россию, Беларусь в ЕС), южное (из Кыргызстана через Узбекистан, Туркменистан, Иран в Турцию) и центральное (из Центрального Китая через Кыргызстан, Узбекистан, Туркменистан, Азербайджан, Грузию в Европейский Союз.) Проект «NELTI» уже получил поддержку крупнейших международных организаций и национальных правительств, в том числе региональных комиссий ООН (ЕЭК ООН, ЭСКАТО), СНГ, ЕврАзЭС, ГУАМ и ряда других.

Развитие транспортной инфраструктуры региона не только экономически целесообразно – наиболее дешёвым транспортом является водный, и чем большая часть транспортного маршрута будет идти по воде, тем дешевле стоимость транспортировки; Чёрное море же максимально «врезается» в материк с запада – но имеет и стратегическое значение.

Осознание в Европе важности инфраструктурной модернизации выражается не только в выравнивании уровня развития южно-европейских стран, но и в конкретных проектах развития даже в странах, не только не являющихся членами ЕС. Интересным примером того, что общее дело важнее мелких раздоров является европейское спонсирование проектов транспортной модернизации в единственной морской стране «Большого Причерноморья», имеющей не только территориальные споры, но и неоднозначный юридический статус – Македонии. Так, на деньги Европейского банка реконструкции и развития (EBRD) австрийский строительный концерн Alpine и немецкий Wiebe проводят модернизацию нескольких участков панъевропейских транспортных коридоров №№ 10, 10d и 8. Программа включает модернизацию и санирование вокзалов (в т.ч. в македонской столице – г. Скопье) и железнодорожных путей, внедрение современной системы контроля скорости поездов (ETCS) и строительство/мо-

⁹² http://www.iru-nelti.org/index/ru_nelti_routing_index (Дата доступа: 12.04.2012).

дернизацию «выходов» транспортных коридоров на Албанию и Болгарию⁹³.

«Стройкой века» на Чёрном море может стать и инициатива Турции – строительство крупнейшего в мире «Стамбульского канала» («Canal Istanbul») – обводного канала вокруг Стамбула из Чёрного в Мраморное и Эгейское моря, анонсированное премьер-министром Турции г-ном Эрдоганом в 2011 г.⁹⁴

Канал, возведение которого планируется закончить к 2023 г., будет поистине монументальным – крупнее существующих рукотворных и Панамского, и Суэцкого каналов: 50-45 км в длину, 150 м в ширину и 25 м глубиной. Американский бизнес (по материалам Financial Times) с вниманием относится к черноморским региональным транспортным проектам, и вполне естественно, что именно проекты Турции вызывают его наибольший интерес. Реализуемость (с технической и экономической точек зрения) возведения Стамбульского канала подтверждается специалистами, но некоторые эксперты сомневаются в реальности планов турецкого руководства, относя громкие заявления и прожекты к предвыборной риторике⁹⁵.

Европейский бизнес, как можно сделать вывод из материалов германской бизнес-ассоциации German Trade and Invest, видит перспективы в развитии логистической инфраструктуры со стороны бизнеса России – в частности, когда речь идёт об аграрной логистике. Целый комплекс – принципиально новый для региона – планируется запустить на Юге России. Так, немцы предсказывают бум на рынке логистики в России и обращают внимание на заявленные 300 млн евро инвестиций только одного холдинга Agriko в аграрную логистическую инфраструктуру на Северном Кавказе⁹⁶.

⁹³ См. Mazedonien saniert wichtige Bahnstrecke. Alpine und Wiebe erhalten Auftrag für 7 Mio. Euro. Kredite der EBRD. <http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=559548.html> (Дата доступа: 12.04.2012).

⁹⁴ См. Turkey plans Bosphorus bypass. <http://blogs.ft.com/beyond-brics/2011/04/27/snap-turkey-plans-bosphorus-bypass> (Дата доступа: 12.04.2012).

⁹⁵ См. Bosphorus canal: Questions raised over a “crazy but magnificent” project. By Robert Wright. <http://www.ft.com/intl/cms/s/0/2d911672-a081-11e0-b14e-00144feabdc0.html#axzz1sm8fWZxg> (Дата доступа: 12.04.2012).

⁹⁶ Russlands Logistiker erleben eine neue Boomphase. Fertigstellungsvolumen und Nachfrage steigen. Auch außerhalb von Moskau viele neue Projekte. Von Gerit

Со стороны России имеется огромное количество проектов развития региональной транспортной инфраструктуры. К примеру, счёт только одних «олимпийских» транспортных объектов – вводящихся в строй для Олимпиады-2014 в Сочи – идёт на сотни. Правительством России взят курс на комплексное развитие сочинского региона, инвестиции исчисляются сотнями миллиардов рублей, «олимпийские» бюджеты уже давно превзошли ожидания, и уже не раз пересматривались и росли.

Порт Тамань, на развитие которого Россией возлагаются большие надежды, имеет действительно значительный потенциал, что отмечается и американскими экспертами. В частности, одним из важнейших преимуществ является удобное географическое положение – выход на два моря (Чёрное и Азовское) и хорошие автомобильные транспортные коммуникации, в т.ч. и по причине отсутствия необходимости пересекать кавказский горный хребет⁹⁷.

Транспортно-логистические услуги называются и Министерством регионального развития РФ в числе приоритетов долгосрочного развития для Южного федерального округа. Так, в числе факторов, способствующих развитию транзитного потенциала, отмечаются повышение пропускной способности железнодорожного транспорта и переход к скоростному движению, организация взаимодействия морского и железнодорожного видов транспорта с образованием крупных транспортных узлов на базе логистических центров и терминалов, развитие системы морских портов на Азово-Черноморском и Каспийском побережьях, Таманском полуострове, водно-транспортного сообщения между Каспийским и Чёрным морями и водных путей на участках международных транспортных коридоров «Север-Юг» и «Дунай-Дон-Волга», а также создания авиахаба на базе аэропор-та г. Ростов-на-Дону. Впрочем, приводятся и серьёзные контраргументы: «слабая инфраструктурная обеспечен-

Schulze. <http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=417138.html> (Дата доступа: 12.04.2012).

⁹⁷ Robert Wright. Global Ports eyes Black Sea expansion. <http://www.ft.com/cms/s/0/29475be4-7768-11e1-93cb-00144feab49a.html#axzz1sm8fWZxg> (Дата доступа: 12.04.2012).

ность, низкий уровень квалификации трудовых ресурсов, значительная доля трудных для освоения горных территорий, угрозы проявления экстремизма и терроризма»⁹⁸.

Критика существующих проектов/планов развития достаточно разнообразна, но общим моментом является макроэкономическая причина: значительные темпы роста. Россия, Турция, Грузия вызывают оптимистические ожидания, которые в свою очередь способствуют появлению амбициозных проектов.

В завершение следует отметить, что барьерами реализации транспортного потенциала стран-участниц ОЧЭС является неудовлетворительное состояние путей сообщения (автомобильных и железных дорог), устаревший парк подвижного состава (локомотивы, вагоны), не позволяющий увеличивать скорость и объём перевозок, несоответствие дорог международным стандартам качества, нехватка мощностей погранпереходов и логистических центров. Негативную роль играет также ряд нефизических факторов – разрешительная система осуществления грузовых перевозок, необоснованные задержки при пересечении границ, всевозможные сборы и дополнительные налоги со стороны контрольно-надзорных и местных органов, регулярный и произвольный контроль по определению веса груза и т.п.⁹⁹

Архитектура евразийских транспортных проектов от Чёрного моря до Тихого океана находится в процессе перманентной трансформации и, как правило, транспортные коридоры имеют несколько альтернативных вариантов развития. Выбор в пользу того или иного варианта является очень сложным и комплексным процессом, в котором политические интересы играют немаловажную роль и ОЧЭС как платформа для обсуждения и коллективного действия имеет значительные перспективы.

⁹⁸ Долгосрочное развитие регионов России. Приложение 1. Министерство регионального развития Российской Федерации. www.minregion.ru/OpenFile.ashx?regions.doc?AttachID=1676. С. 10.13.

⁹⁹ Винокуров Е., Джадралиев М., Щербанин Ю. Международные транспортные коридоры ЕвразЭС: быстрее, дешевле, больше. Отраслевой обзор. Евразийский банк развития. Алматы, 2009. 63 с.

**В 2011–2012 гг. были выпущены следующие
доклады Института Европы**

266. Валютные войны: мифы и реальность. *Материалы круглого стола, 2 декабря 2010 г.* ДИЕ РАН, № 266, М., 2011 г.
267. Германия. 2010. Под ред. В.Б.Белова. ДИЕ РАН, № 267, М., 2011 г.
268. От рисков нестабильности к устойчивому развитию. Часть I. Глобальные проблемы и Европа. Под ред. Т.Т.Тимофеева и др. ДИЕ РАН, № 268, М., 2011 г.
269. От рисков нестабильности к устойчивому развитию. Часть II. Дилеммы мультикультурализма и национализма. Под ред. Т.Т.Тимофеева и др. ДИЕ РАН, № 269, М., 2011 г.
270. Коалиционное правительство Великобритании – год после выборов. Под ред. Ал.А. Громько и др. ДИЕ РАН, № 270, М., 2011 г.
271. В.Б.Белов, Ю.А.Борко, В.С.Циренщиков. Роль торговой политики ЕС в инновационном развитии. ДИЕ РАН, № 271, М., 2011 г.
272. К.Н.Гусев. Иностраннные инвестиции и инновационное развитие экономики в современных условиях. ДИЕ РАН, № 272, М., 2011 г.
273. В.И.Мироненко. Политическое влияние России на Украине (1991–2011 гг.). ДИЕ РАН, № 273, М., 2011 г.
274. Мир XXI века: сценарии будущего для России. Под ред. Ал. А.Громько и др. ДИЕ РАН, № 274, М., 2011 г.
275. Н.П.Шмелёв, В.П.Фёдоров. Евросоюз – Россия: мера сотрудничества. ДИЕ РАН, № 275, М., 2012 г.
276. Долговой кризис в ЕС и перспективы евро. *Материалы круглого стола, 19 октября 2011 г.* ДИЕ РАН, № 276, М., 2012 г.
277. С.М.Фёдоров. Франция в новых геополитических условиях Европы XXI века. ДИЕ РАН, № 277, М., 2012 г.
278. Н.М. Антюшина. Арктический вызов для национальной и международной политики. ДИЕ РАН, № 278, М., 2012 г.
279. Германия. 2011. Под ред. В.Б.Белова. ДИЕ РАН, № 279, М., 2012 г.
280. Британия в кризисе: тактические меры и стратегические цели. Под ред. Ал.А.Громько и др. ДИЕ РАН, № 280, М., 2012 г.
281. А.А.Красиков. Ватикан 2000 лет спустя. Римо-католичество между прошлым и будущим. ДИЕ РАН, № 281, М., 2012 г.
282. И.С.Гладков. Внешняя торговля России: ретроспективный анализ и современность. ДИЕ РАН № 282, М., 2012 г.
283. Испания после парламентских выборов. Прогнозный анализ. Под ред. В.Л.Верникова. ДИЕ РАН, № 283, М., 2012 г.

«Reports of Institute of Europe» published in 2011–2012

266. Currency wars: myths and reality. *Materials of the round table, December 2, 2010*. Reports of the IE RAS, № 266, M., 2011.
267. Germany. 2010. Ed. by V.B.Belov. Reports of the IE RAS, № 267, M., 2011.
268. From risks of instability to sustainable development. Part I. Global problems and Europe. Ed. by T.T.Timofeev and others. Reports of the IE RAS, № 268, M., 2011.
269. From risks of instability to sustainable development. Part II. Dilemmas of multiculturalism and nationalism. Ed. by T.T.Timofeev and others. Reports of the IE RAS, № 269, M., 2011.
270. The UK coalition government – a year after. Ed. by Al.A.Gromyko and others. Reports of the IE RAS, № 270, M., 2011.
271. V.B.Belov, Yu.A.Borko, V.S.Tsirenschikov. The role of the EU trade policy in innovative development. Reports of the IE RAS, № 271, M., 2011.
272. K.N.Gusev. Foreign investments and innovative economic development. Reports of the IE RAS, № 272, M., 2011.
273. V.I.Mironenko. Russian political influence in Ukraine (1991–2010). Reports of the IE RAS, № 273, M., 2011.
274. The World in the XXI century: Scenarios for Russia. Ed. by Al.A.Gromyko and others. Reports of the IE RAS, № 274, M., 2011.
275. N.P.Shmelev, V.P.Fyodorov. The EU – Russia: a Measure of Cooperation. Reports of the IE RAS, № 275, M., 2012.
276. The debt crisis in the EU and prospects for the euro. *Materials of the round table, October 19, 2011*. Reports of the IE RAS, № 276, M., 2012.
277. S.M.Fedorov. France in the new geopolitical conditions of XXI century's Europe. Reports of the IE RAS, № 277, M., 2012.
278. N.M.Antyushina. Arctic Challenges for the National and International Policy. Reports of the IE RAS, № 278, M., 2012.
279. Germany. 2011. Ed. by V.B.Belov. Reports of the IE RAS, № 279, M., 2011.
280. Britain in crisis: tactical measures and strategical goals. Ed. by Al.A.Gromyko and others. Reports of the IE RAS, № 280, M., 2012.
281. A.A.Krasikov. Vatican 2000 years after. Roman Catholicism between the past and the future. Reports of the IE RAS, № 281, M., 2012.
282. I.S.Gladkov. The foreign trade of Russia: retrospective analysis and the present. Reports of the IE RAS, № 282, M., 2012.
283. Spain after the parliamentary election. The prognosis. Ed. by V.L.Vernikov. Reports of the IE RAS, № 283, M., 2012.