

Основные проблемы Черноморского региона: современное состояние

Павел А. Высоцкий

Центр Региональных исследований, Москва, Россия,

pvysotskij@yandex.ru

Аннотация: в последние годы ситуация в Черноморском регионе резко обострилась. Здесь сталкиваются интересы причерноморских стран и внерегиональных акторов. Большое влияние на развитие ситуации в регионе оказывает военно-политический фактор, связанный с попытками США и ЕС усилить свое присутствие в регионе. Значительную роль играет энергетический фактор, связанный с поставками углеводородных ресурсов из России в Турцию и на европейский рынок. Активную политику проводит Турция, которая стремится играть ключевую роль в Черноморском регионе. По-новому может развиваться геополитическая ситуация в регионе в случае завершения Турцией проекта по строительству нового канала, который не будет попадать под международно-правовой режим регулирования Черноморских проливов. После 2022 года стали формироваться новые цепочки поставок между причерноморскими странами. Формируются новые двусторонние отношения и одновременно кардинально изменился характер отношений между Россией и Украиной. В конфликте между двумя причерноморскими государствами прямо участвуют западные страны, поставляя Украине вооружения и предоставляя финансовую помощь. Комплекс вопросов между причерноморскими государствами и внерегиональными странами усиливает напряженность в регионе.

Ключевые слова: Черное море, Черноморский регион, причерноморские страны, западные государства, углеводородные ресурсы, Черноморские проливы

Для цитирования: Высоцкий П.А. Основные проблемы Черноморского региона: современное состояние. *Проблемы постсоветского пространства*. 2023;10(1):17–25. DOI: <https://doi.org/10.24975/2313-8920-2023-10-1-17-25>

Поступила 22.02.2023

Принята в печать 18.03.2023

Опубликована 30.03.2023

The current state of the key challenges in the Black Sea region

Pavel A. Vysotsky

Center for Regional Studies, Moscow, Russia,

pvysotskij@yandex.ru

Abstract: In recent years, the situation around the Black Sea region has sharply escalated. The interests' confrontation between Black Sea countries and external actors has become apparent there. The development of the dangerous situation is greatly influenced by a politico-military factor which is a desire of the U.S. and the European Union to strengthen their presence in the region. The energy-related reason is the supply of Russia's hydrocarbons through Turkey to the European market. At the same time, Turkey is actively implementing a policy of being a key player in the Black Sea region. In case it completes a project to build a new canal, which will not fall under the international legal regime of regulation of the Black Sea straits, the balance of powers in the region may change. Besides, after 2022, new supply chains between Black Sea countries began to form. New bilateral forms of interaction are emerging, and the nature of relations between Russia and Ukraine has changed dramatically. Western countries are openly involved in the conflict between the two Black Sea states, supplying weapons and financial aid to Ukraine. That complex of issues between Black Sea states and extra-regional countries increases tensions in the region.

Keywords: Black Sea states, hydrocarbon recourses, the Black Sea, the Black Sea region, the Black Sea straits, Western countries

For citation: Vysotsky P.A. The current state of the key challenges in the Black Sea region. *Post-Soviet Issues*. 2023;10(1):17–25. DOI: <https://doi.org/10.24975/2313-8920-2023-10-1-17-25>

Received 22.02.2023

Revised 18.03.2023

Published 30.03.2023

ВВЕДЕНИЕ

Черноморский регион привлекает к себе повышенное внимание. Здесь пересекаются интересы причерноморских стран: Украины, Румынии, Болгарии, Турции, Грузии и Российской Федерации, а также внерегиональных государств, которые продвигают здесь свою повестку. В последнее десятилетие в Черноморском регионе обострились различные вопросы. Это и попытки пересмотреть международно-правовой статус Черноморских пролив, и вопросы судоходства. Активное развитие получила добыча углеводородных ресурсов всеми причерноморскими странами, а также вопросы их транспортировки на внешние рынки. В последнее десятилетие обострились вопросы, связанные с присутствием в регионе НАТО и ЕС.

Вхождение ряда причерноморских стран в эти организации привело к активизации ЕС и НАТО в Черноморском регионе. Отмечаются попытки расширить в нем свое присутствие.

В 2014 году на Украине произошла смена власти, когда в ходе государственного переворота к власти пришли украинские националистические силы. Данное событие продолжило серию государственных переворотов, которые происходили в странах постсоветского пространства [1]. Приход к власти радикальных политических сил в Киеве вынудил региональные власти ряда юго-восточных регионов Украины предпринять ряд ответных шагов. В отличие от Луганской и Донецкой областей, которые вели консультации с другими

регионами, более активно действовали власти Крыма. Они сумели предотвратить захват власти на полуострове и провести референдум о будущем развитии Крыма. В итоге, в марте 2014 года Крым вошел в состав России. Данное событие вызвало обеспокоенность на Западе, который обвинил в произошедшем Россию. В результате, отношения Москвы с Западом обострились. Западные страны стали вводить в отношении России санкции, которые были направлены на

Строительство Крымского моста через Керченский пролив, который был завершен в 2020 году, расширило возможности по развитию полуострова. Вместе с тем, после вхождения Крыма в состав России, Запад пошел на введение санкций.

Ситуация в Черноморье обострилась после февраля 2022 года, когда Россия начала проведение Специальной военной операции. В итоге, для причерноморских стран и внерегиональных государств повысилось значение ряда проблем, которые существуют в регионе. Часть из них имеет длительную историю.

МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ РЕЖИМ ЧЕРНОМОРСКИХ ПРОЛИВОВ

Черноморские проливы — Босфор и Дарданеллы соединяют Средиземное море с Черным морем. Они представляют собой одну из сложных проблем, которая на протяжении длительного времени находится в фокусе внимания причерноморских стран и внерегиональных государств. Проливы контролируются одним причерноморским государством — Турцией. Соответственно, она «выступает в роли «стража проливов» и гарантом соблюдения того или иного режима прохода через них иностранных судов» [2].

На протяжении XVIII–XX веков Черноморские проливы являлись частью внеш-

ней политики России, «составляющей Восточного вопроса [3], в решении которого были заинтересованы все великие Европейские государства. Черноморские проливы представляли для России большое значение, поскольку через них осуществлялась значительная часть внешней торговли» [2]. Помимо этого, проливы, как и в целом Черное море, имели важное военно-политическое значение. Исходя из этого, Россия была заинтересована в том, чтобы правовой режим Черноморских проливов не носил дискриминационный характер.

Еще до заключения Кючук-Кайнарджийского мирного договора в 1774 году режим Черноморских проливов, их использование в одностороннем порядке осуществляла Турция. Однако после 1774 года ситуация изменилась. Были заключены многочисленные договоры и соглашения, которые регулировали использование Черноморских проливов, прежде всего, проход через них иностранных судов. Для этого были заключены русско-турецкие договоры 1799, 1805 и 1833 годов, Лондонская конвенция 1841 года и другие документы. В 1936 году в Монтрё (Швейцария) была подписана Конвенция «О режиме проливов». Документ установил свободный проход торговых судов всех стран через Черноморские проливы, а также «порядок прохода военных судов черноморских и нечерноморских стран, отменены постановления Лозаннской конвенции 1923 г., запрещавшие Турции укреплять Черноморские проливы» [4]. Позже СССР ставил вопрос о пересмотре Конвенции, поскольку в ходе Второй мировой войны обнаружились недостатки.

После распада СССР, когда геополитическая ситуация в Черном море кардинально изменилась. Это повлекло за собой и изменение в подходах Турции к исполь-

зованию Черноморских проливов и определению их международно-правового режима. Турецкая сторона стала следовать двум критериям в оценке заливов — «безопасности мореплавания и охрана окружающей среды. Турецкая сторона постепенно стала переводить судоходство в Черноморских проливах из международной юрисдикции в национальную, рассматривая их в качестве территориальных вод. Еще в 1982 году Турция установила над проливами технический контроль. Затем, турецкая сторона постепенно расширяла контроль над проливами» [4]. «В одностороннем порядке без каких-либо предварительных консультаций с причерноморскими странами турецкая сторона ввела в 1994 году свой Регламент судоходства в проливах, который нарушал и изменял положения Конвенции Монтрё. Затем с 1994 года по 1998 год Турция добивалась права установить особый Регламент морского судоходства в зоне проливов, который вводил жесткие ограничения для ряда судов и в первую очередь для крупнотоннажных танкеров. Вводились новые ограничения, не предусмотренные Конвенцией Монтрё: по возрасту судов и классу, их обязательному страхованию, наличию двойного дна у танкеров и др. При этом Турция в качестве обоснования своих действий выдвигала опасность экологической катастрофы, заявляя, что она не допустит превращения проливов в нефтепровод и, соответственно, те, кто вывозил нефть из портов на Черноморском побережье Кавказа, должны были искать другие маршруты» [3]. «По странному стечению обстоятельств именно в тот период Турция лоббировала идею проекта строительство нефтепровода Баку — Тбилиси — Джейхан. Турецкие власти утверждали, что транспортная нагрузка на 325-километровую зону, включающую Босфор, Дар-

данеллы и Мраморное море, находится на пределе. Только через Босфор, являющийся одним из самых узких и трудных для судоходства в мире проливов, ежедневно следует в среднем 150 судов (одно судно за 10 минут), из которых более 20 — танкеры. В связи с вводом в эксплуатацию нефтепровода КТК (Каспийский трубопроводный консорциум), транспортирующего казахскую нефть в Новороссийск, значительно возрос объем танкерных перевозок. Проливы могут не выдержать такую нагрузку, что чревато колоссальной экологической катастрофой» [3].

Лишь к 2000 году после переговоров удалось прийти к общему пониманию, что необходимо снять часть ограничений. Через Черноморские проливы был разрешен проход танкеров с двойной обшивкой. В то же время, уже в 2002 году Турция вновь ввела дополнительные требования. Турция настаивала, чтобы суда, которые перевозили опасные грузы, проходили пролив лишь в одном направлении. Однако это привело к скоплению судов, что создавало дополнительные риски для экологической катастрофы. В итоге, Турция пересмотрела свои требования.

В последние годы турецкая политика была направлена на то, чтобы усилить свое влияние в Черноморском регионе. В частности, президент Турции продвигает идею строительства альтернативного канала, который проходил через турецкую территорию. Идея турецкого президента заключается в том, чтобы новый судоходный канал регулировался национальным законодательством и не подпадал под Конвенцию Монтрё. В апреле 2021 года «власти Турции объявили о начале строительства канала «Стамбул» — новой водной артерии протяженностью 51 км. Согласно планам турецкого правительства, канал соединит Мраморное и Черное моря, пройдет

в 100 км к западу от Стамбула и превратит европейскую часть города в остров»¹. «В качестве аргумента, почему необходимо строить канал, турецкие власти указывают, что в этом случае можно будет разгрузить Босфор — один из самых загруженных в мире морских путей, через который каждый год проходит 53 тыс. судов. Канал «Стамбул» станет международным морским путем, который улучшит логистические возможности и инфраструктуру Турции. Морское сообщение через новый стамбульский канал не будет подпадать под действие конвенции Монтрё, которая регулирует проход кораблей через турецкие проливы»².

Турция пыталась «использовать экологическую проблематику для того, чтобы ужесточить систему прохода через проливы» [5]. Однако в последние годы, в связи с обострением геополитической ситуации в Черноморском регионе и особенно после февраля 2022 года, когда Россия начала проведение специальной военной операции — роль будущего канала значительно возросла. Это связано с тем, что с введением его в строй, Турция может разрешить проход в Черное море через новый канал крупнотоннажным судам внерегиональных государств. В первую очередь, это касается США.

ЭКСПОРТ УГЛЕВОДОРОДНЫХ РЕСУРСОВ

С момента распада СССР в Черноморском регионе развернулось соперничество причерноморских стран в энергетической сфере. Предварительные итоги разведки месторождений показывали о потенциальных запасах углеводородного сырья

на шельфе Черного моря. Однако каких-либо прорывов в этой сфере не наблюдалось. Основные причины были связаны со сложными условиями добычи нефти и газа на черноморском шельфе [6].

В основном Черноморский регион выступал в качестве транзитного коридора при экспорте углеводородных ресурсов. При этом большинство проектов спровоцировали обнародованные данные о наличии на Каспии значительных запасов нефти и газа. Это подтолкнуло причерноморские страны рассматривать различные варианты трубопроводов, которые позволили бы каспийским углеводородам выйти на внешние рынки.

Турция одной из первых проявила интерес к каспийским углеводородам. Именно Анкара еще в начале 90-х годов прошлого века стала претендовать на то, чтобы выступать в качестве «моста» для нефти и газа Каспия. «Уже в начале 1990-х годов, когда появилась проблема транспортировки каспийской нефти, Турция прикладывала усилия, чтобы порт Джейхан стал терминалом на Средиземном море для азербайджанской и казахской нефти. В решении этого вопроса странам Южного Кавказа отводилась ключевая роль» [7]. «В марте 1993 года в Анкаре было подписано азербайджано-турецкое соглашение о строительстве нефтепровода Баку — Тбилиси — Джейхан»³.

Затем, «в 1995 году премьер-министр Турции Тансу Чиллер посетила прикаспийские и ряд причерноморских стран. Усилия Турции были направлены на то, чтобы обеспечить право на «раннюю» нефть Азербайджана и тенгизскую нефть Казах-

¹ Беляев Д. Турция построит дублер Босфора. 2021. 6 апреля. <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/11079293?ysclid=liu5cx57qe374157751> (дата обращения: 12.01.2023)

² Там же

³ Мощность трубопровода составляет 50 млн тонн в год, протяженность — 1920 км.

стана»⁴. В сентябре того же года, прибыв в Грузию, премьер-министр Турции заявила: «Мы договорились о транспортировке нефти через Грузию. Турция представила этот проект всем заинтересованным организациям и сторонам. Проект признан лучшим и наиболее оптимальным по своим технико-экономическим показателям»⁵.

«Турецкие предложения предусматривали экспорт азербайджанской сырой нефти в порт Джейхан. Турецкая компания «Botas» предложила следующий маршрут: Баку, долина р. Аракс до Армении, 40 км. по армянской территории, затем, через Нахичеванскую территорию к границе Турции в районе г. Догубаязит, вдоль западного берега озера Ван к перекачной станции Мидьят на иракско-турецком нефтепроводе. Общая протяженность трассы — 1065 км, включая 550 км. участок иракско-турецкого нефтепровода» [8].

«Стратегическая роль в создании нефтепровода Баку — Джейхан отводилась Грузии, поскольку через ее территорию (как считали в Баку, Анкаре и Вашингтоне) должен транспортироваться основной объем энергетических ресурсов Каспийского региона. Грузия должна была стать важным элементом региональной политики только в силу своего географического положения. Госсекретарь США Колин Пауэлл обеспечил Грузии моральную поддержку, заявив о том, что США выступают за строительство трубопровода Баку — Джейхан»⁶.

Однако добыча нефти на Каспии запаздывала. В итоге было подписано несколько документов, которые оказывали политическую поддержку трубопроводу Баку

— Джейхан. Так, в апреле 1998 года была подписана Декларация о политической поддержке, а в 1999 году — межправительственное соглашение о строительстве трубопровода и транспортировке каспийской нефти по маршруту Баку — Тбилиси — Джейхан. Подписанные документы зафиксировали планы Турции и Азербайджана создать коридор для транспортировки каспийских углеводородов.

В итоге, Турция рассчитывала добиться лучших успехов. В итоге, она сделала ставку на расширение сотрудничества в энергетической сфере с Россией. Речь шла о получении российских углеводородных ресурсов. В 1997 году было подписано российско-турецкое соглашение о строительстве газопровода «Голубой поток». Его проектная мощность составляет 16 млрд м³ газа в год. В 2002 году строительство трубопровода было завершено. В результате в Черноморском регионе был реализован масштабный инфраструктурный проект, который позволил России поставлять углеводородные ресурсы в Турцию.

Трубопровод имел важное геополитическое значение. Он закрепил за Россией право транспортировать углеводородные ресурсы на внешний рынок, в обход Украины. В этот же период официальный Киев продвигал проект газопровода «Белый поток», а ЕС инициировал обсуждение проекта газопровода «Набукко». Газопровод был рассчитан на каспийский газ, который должен был достичь европейского рынка. Газопровод «Голубой поток» способствовал развитию торгово-экономических связей между Россией и Турцией.

⁴ Бовт Г. Не все хотят дешевле, все хотят как лучше — для себя. 13.07.1995. <https://www.kommersant.ru/doc/113190?ysclid=lj1hwt5nbn258031190> (дата обращения: 23.12.2022).

⁵ Там же.

⁶ Раисов С. «Баку — Джейхан»: пациент скорее жив, чем мертв? 2001. 22 феврал. <http://www.nefte.ru/projekt/baku-dj3.htm> ().

После реализации проекта «Голубой поток» обсуждались возможности строительства «Голубой поток–2», который должен был пройти рядом «Голубым потоком». Сторон исходили из того, что Турция будет нуждаться в дополнительных объемах газа. Однако вместо создания «Голубой поток–2» стороны стали обсуждать проект газопровода «Южный поток».

Ожидалось, что проект будет реализовываться через «расширение существующего российско-турецкого черноморского газопровода «Голубой поток» путем его продления по суше до Стамбула, а затем — через Грецию в страны Южной Европы. Однако затем был разработан новый план. Он предусматривает строительство газопровода через Черное море от компрессорной станции «Береговая» (район Джубги в Краснодарском крае) до Болгарии в районе Варны. Протяженность морского газопровода составит около 900 км на глубинах до 2 км» (Черноморское казино).

Однако этот проект в силу геополитических причин и внутривосточных событий в отдельных причерноморских странах не был реализован. В итоге появился проект газопровода «Турецкий поток», который шел из России в Турцию. Он должен был обеспечить поставки газа в страны Южной и Юго-восточной Европы. Поставки должны были осуществляться по двум трубопроводам общей мощностью 31,5 млрд м³. Один газопровод должен был обеспечить поставки газа в Турцию, а второй в страны Южной и Юго-восточной Европы. Его реализация началась в 2017 году и в 2019 году завершилось строительство морской части. В начале 2020 года состоялся запуск «Турецкого потока». В 2021 году был введен в строй «Балканский поток», который представлял собой продолжение «Турецкого потока». Газопровод был предназначен для поставок газа

в Сербию и Болгарию, а также в Хорватию и Венгрию.

Таким образом, Россия создала трубопроводную инфраструктуру, которая позволили минимизировать риски транзита газа через украинскую территорию. Для Турции строительство трубопроводов также имело большое значение, поскольку укрепило ее позиции в качестве транзитера углеводородных ресурсов на европейский рынок [9].

Введение санкций в отношении российских углеводородов и начало специальной военной операции повысило значение инфраструктуры, которая была создана для поставок российского газа на внешние рынки. Значение ранее построенных трубопроводов возросло после диверсии на «Северных потоках» осенью 2022 года. В итоге, через украинскую территорию поставляется незначительный объем газа, а также используется маршрут поставок газа в направлении Турции.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Международно-правовой режим проливов и поставки углеводородных ресурсов являются одними из ключевых проблем, с которыми сталкиваются причерноморские государства. Помимо этих проблем, актуальными являются вопросы добычи ресурсов на шельфе Черного моря, экология и судоходство, развитие прибрежных территорий. Большое значение для региона имеют вопросы безопасности. Этот вопрос приобрел особую актуальность после вхождения Крыма в состав России в марте 2014 году, и особенно после февраля 2022 года.

Интерес к Черноморскому региону со стороны внерегиональных государств объясняется долгосрочными интересами. Среди них: рынки сбыта в причерноморских

странах, формирование новых энергетических и транспортных потоков.

После начала специальной военной операции ключевое значение для США и ЕС приобрели вопросы военного характера, связанные с усилением присутствия в Черном море и использования Черноморского региона для оказания давления на Россию. Для России большое значение представляют вопросы, связанные с попытками США и ЕС усилить свое военное и политическое влияние в Черноморском регионе.

Турция стремится извлекать геополитические и экономические выгоды, баланси-

руя между Россией и Западом, с которой Анкара поддерживает тесные отношения. России следует учитывать подобную ситуацию, в том числе и в сфере поставок углеводородных ресурсов на внешние рынки.

В целом Черноморский регион и его проблемы остаются в фокусе внимания российской политики. Близость к территории Украины предопределяет геополитическую важность для России черноморского вектора, особенно в условиях противостояния с Западом.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Жильцов С.С. Революционные волны на постсоветском пространстве. *Центральная Азия и Кавказ*. 2005;6(42):7-13
2. Россия и Черноморские проливы (XVIII-XX столетия). Москва: Международные отношения; 1999. 557 с.
3. Гриневецкий С.Р., Жильцов С.С., Зонн И.С. Черноморский узел. Москва: Международные отношения; 2007. 200 с.
4. Гриневецкий С.Г., Жильцов С.С., Зонн И.С. Геополитическое казино Причерноморья. Москва: Восток-Запад; 2009. 351 с.
5. Гудев П.А. Азово-Черноморский регион: новые политико-правовые реалии. *Мировая экономика и международные отношения*. 2018;62(11):87-98
6. Zonn I.S., Zhiltsov S.S. Oil and Gas Production in the Black Sea Shelf. *The Handbook of Environmental Chemistry*. 2016;51:51-65.
7. Жильцов С.С., Зонн И.С. Черноморский регион: новые очертания. Москва: МГОУ; 2010. 198 с.
8. Зонн И.С. Каспий: иллюзии и реальность. Москва: Эдель-М; 1999. 24-89 с.
9. Жильцов С.С. Политика России в Черноморском регионе: итоги и новые вызовы. *Проблемы постсоветского пространства*. 2019;6(2):149-164

REFERENCES:

1. Zhiltsov S.S. Revolutionary waves in the post-Soviet space. *Central Asia and the Caucasus*. 2005;6(42):7-13 (In Russ.)
2. Russia and the Black Sea Straits (XVIII-XX centuries). Moscow: International relations; 1999. 557 p. (In Russ.)
3. Grinevetsky S.R., Zhiltsov S.S., Zonn I.S. Black Sea knot. Moscow: International relations; 2007. 200 p. (In Russ.)
4. Grinevetsky S.G., Zhiltsov S.S., Zon I.S. Geopolitical casino of the Black Sea region Moscow: East-West; 2009. 351 p. (In Russ.)
5. Gudev P.A. Azov-Black Sea region: new political and legal realities. *World economy and international relations*. 2018;62(11):87-98 (In Russ.)
6. Zonn I.S., Zhiltsov S.S. Oil and Gas Production in the Black Sea Shelf. *The Handbook of Environmental Chemistry*. 2016;51:51-65.

7. Zhiltsov S.S., Zonn I.S. Black Sea region: new outlines. Moscow: MGOU; 2010. 198 p. (In Russ.)
8. Zonn I.S. Caspian: illusions and reality. Moscow: Edel-M; 1999. 24-89 p. (In Russ.)
9. Zhiltsov S.S. Russian policy in the Black Sea region: results and new challenges. *Post-Soviet Issues*. 2019;6(2):149-164. (In Russ.)

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ / INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Павел А. Высоцкий, Кандидат философских наук, Центр Региональных исследований, Москва, Россия; 127576, Россия, Москва, Абрамцевская ул. 8а;
pvysotsckij@yandex.ru

Pavel A. Vysotsky, Ph.D. (Philosophy), Center for Regional Studies, Moscow, Russia; bld. 8a, Abramzevska str., Moscow 127576, Russia;
pvysotsckij@yandex.ru