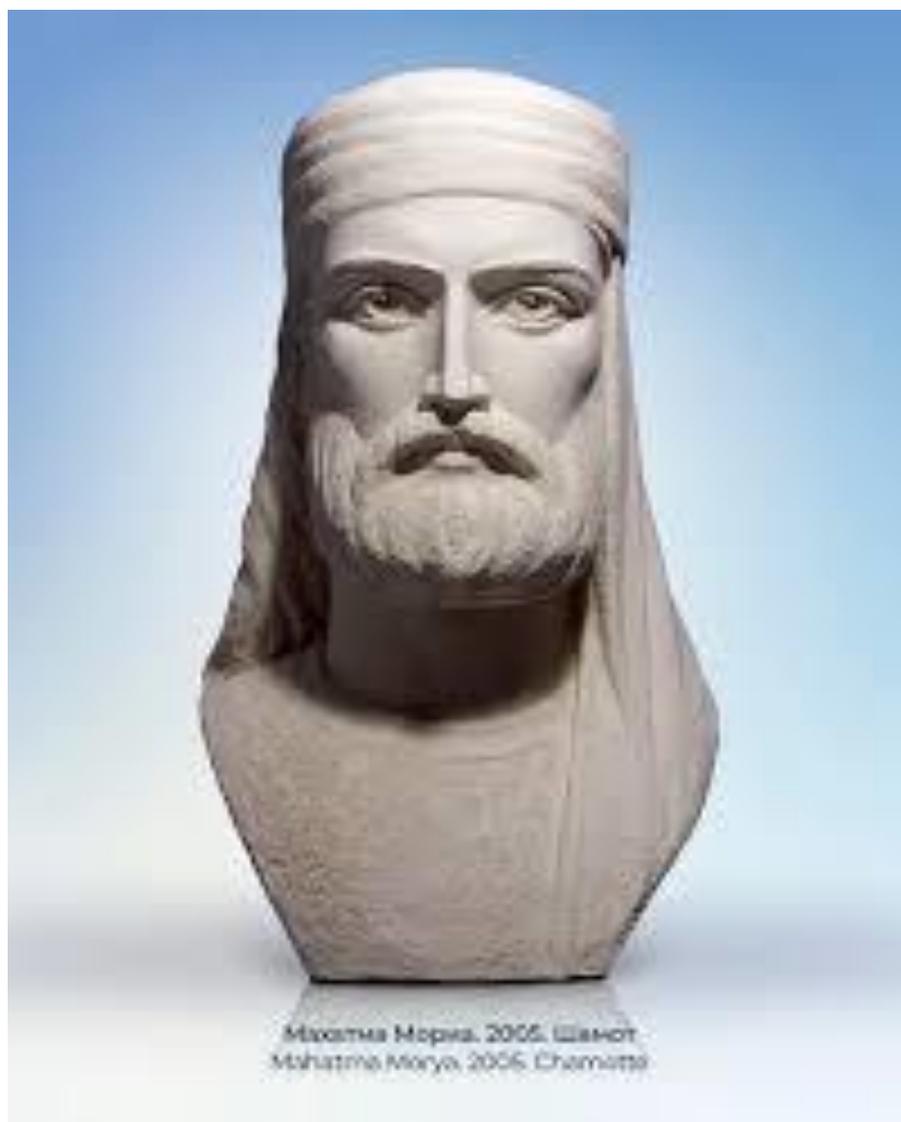


Посвящается Владыке БОЛЕЕ!

Академик АРИТПБ, к.т.н. Кузьмина Вера Павловна.

Книга. **«ВШП. Страны Чёрного моря»**



2023 г.

Чёрное море – это небольшое внутреннее море Мирового океана, которое соединено с водами Атлантики через длинную цепочку проливов и морей. Водоем омывает берега сразу семи государств: России, Украины, Абхазии, Румынии, Болгарии, Грузии и Турции. Его общая площадь – чуть больше 400 тысяч квадратных километров, а длина береговой линии немного меньше 3 500 километров. Максимальная глубина **Черного моря** – 2210 метров.

Чёрное море обладает большим количеством особенностей. Благодаря внушительным размерам оно граничит с разными территориями и содержит в себе много интересных объектов. Вот уже долгое время оно регулярно становится объектом для исследования различных путешественников и ученых. На данный момент Черное море уже хорошо изучено, и любой желающий может получить подробную информацию о нем. Черное море является внутренним морем Атлантического океана, входит в один из его бассейнов. Соединено с Мраморным через пролив Босфор, а с Средиземным и Эгейским – через Дарданеллы.

Черное море обладает площадью в 422 000 кв. км, что является далеко не самым большим показателем, для сравнения, у Филиппинского этот параметр равен 5 726 000 кв. км. Длина береговой линии составляет примерно 3450 км, и на ней пролегает водная граница между Азией и Европой. Шельф меняется в зависимости от расположения. Например, возле Кавказа его протяженность составляет лишь несколько км, а глубина не более 500 м, зато на западном побережье он растянут на 190 км. <https://dzen.ru/a/ZDkDaR2lq25IuMn1>

Почему Черное море так называется?

Черное море имеет долгую историю, за время которой оно успело сменить несколько названий. Когда древние греки впервые ступили на его территории, регулярные шторма и холодный климат не понравились им. Из-за этого водоем прозвали Понт Аксинский, что означает “негостеприимное море”. Однако спустя некоторое время выходцы из колоний поселились в этих окрестностях, они привыкли к местным условиям. И море стали называть Понт Эвксинский, что означает “гостеприимное”. А когда на территориях, начали проживать племена кочующих скифов, его прозвали Скифским морем.

Первые упоминания о том, что водоем стали называть “черным”, появились в средние века. Тогда корабли стали достаточно совершенными, чтобы пускать якорь не только возле берегов, но и посреди моря. И когда его опускали на глубину более 150-ти метров, после подъема обнаруживалось, что он покрыт

черным налетом. Учитывая этот факт и то, что здесь вода на несколько тонов темнее, чем в других морях, за ним довольно быстро закрепилось название “Черное”.

Позже удалось выяснить, почему якоря при опускании на большие глубины окрашиваются в черный цвет. Оказалось, что примерно 78% воды в море содержит сероводород. Им не насыщен лишь слой у самой поверхности, ширина которого равна примерно 180 м. Но, если опуститься на большую глубину, то это вещество будет находиться в сильной концентрации. А в больших количествах оно дает темный оттенок, из-за чего попавшие в него предметы окрашиваются, а вода, расположенная в верхнем слое, кажется темнее.

В Черном море есть одна особенность — на глубине более 200 метров начинается безжизненный сероводородный слой воды. По этой причине все обитатели моря — это мелководные и прибрежные животные, количество видов которых насчитывается около 2500.

Фауна Черного моря хоть и беднее Средиземного почти в 4 раза, но, и здесь есть с кем познакомиться. Обо всех животных, конечно, не рассказать, но, о самых распространенных, интересных, опасных и вкусных обитателях Черного моря — вполне можно.

Гребешок

Небольшие моллюски (до 5 см) с раковиной в виде веера — еще одни уникальные обитатели Черного моря. Мясо гребешка — настоящий морской деликатес. Из полезных веществ, содержащихся в нем, можно составить очень длинный список. Мясо, обладающее мягким сладковатым вкусом, можно есть сырым, а если сбрызнуть его лимонным соком, то это будет просто объедение. Готовится гребешок практически любым способом. Особенно рекомендуется тем, кто хочет, как можно дольше, молодо выглядеть.

Рыбы

В Черном море водится около 160 видов рыб. Популярными промысловыми обитателями моря — диетическая ставрида, деликатесная хамса, знаменитые кефаль и барабулька, а также самая вкусная на свете сельдь.

Еще камбала, сардина, килька, морской окунь, зеленушка, хищный луфарь. Всех и не перечислишь.

Есть и оригинальные, но, не промысловые экземпляры: морские петух, еж, собачка, корова, конек, рыба-игла, рыба-меч. Водятся два вида скатов —

морской кот (он же скат-хвостокол) и морская лисица.

Некоторые рыбы находятся под охраной и занесены в Красную книгу. Это шип, белуга, русский осетр, севрюга, морской конек, черноморский лосось.

Опасные рыбы

Есть в Черном море и обитатели, которых стоит опасаться.

Морской дракон похож на обыкновенного бычка, но очень опасен. На голове и жабрах у него колючие ядовитые шипы, а укол равен уколу ядовитой змеи. Возникает опухоль, сильная боль, температура, озноб. Бывает отек легких и нарушение сердечной деятельности.

Часто страдают рыбаки, хватая выловленного дракона руками. Опасная рыба подкарауливает своих жертв на глубине 10–15 метров, зарываясь в песок, но, встречается и на мелководье. Тогда не повезет тому, кто случайно на нее наступит.

Скат-хвостокол — ромбовидная рыба длиной около метра, имеющая хвост с костяным ядовитым шипом с зазубринами. На мелководье зарывается в песок и становится незаметен, потому его легко задеть. При уколе чувствуется одышка, боль в сердце, иногда судороги и летальный исход.

У скорпены (или морского ерша) вся голова покрыта колючками, а на спине — опасный ядовитый колючий плавник. Ее можно встретить недалеко от берега среди камней и водорослей. Смертельных случаев не зафиксировано, но после укола появляется острая боль, может подняться температура. Скорпена съедобна, если отделить ядовитые части, и даже вкусна.

Акулы

В Черном море водится два вида акул — кошачья и катран. Самый распространенный вид — катран. Это небольшие акулы, достигающие в длину 1,5 метров, питаются мелкой рыбой. Обладая любопытным характером, катраны редко, но, заплывают на мелководье. Обычно они предпочитают морские просторы поглубже, где прохладно и не так шумно. Но, все-таки не стоит забывать, что у катрана зубы настоящей акулы.

Мясо катранов съедобно, богато витаминами и минералами, считается диетическим и стоит дорого. Особо ценны акулы плавники. Из голов получается душистая уха, из мяса с салом — вкуснейшие котлеты.

Дельфины

Если вас в воде кто-то, шутя, толкнет в бок — не пугайтесь. Это может быть не человек вовсе, а самые красивые и дружелюбные обитатели Черного моря — дельфины. Здесь их обитает три вида: маленький — азовка (пыхтун), чуть

побольше — белобочка, а также самый крупный и любопытный — афалина (бутылконос). Именно афалина вызывает восторг зрителей в дельфинарии. Дельфины, как и люди, дышат воздухом, поэтому часто выпрыгивают из воды. Плавают они со скоростью 60 км/ч и часто развлекаются, сопровождая суда.



<https://dzen.ru/a/YwMb311BFnOjL8VZ>

И только во время сильных осенних и зимних штормов вода становится тёмно-серой. Но, на самом деле, название моря никак не связано с его цветом.

История Чёрного моря

На месте современного Черного моря в эпоху мезозоя существовал океан Тетис. Он располагался между двумя древними континентами Лавразия и Гондвана, и стал прародителем Каспийского, Чёрного и Средиземного морей. Однако, 7 млн. лет назад начали происходить глобальные изменения структуры земной коры. Это привело к формированию горных систем (Альпы, Кавказ, Балканы, Карпаты) и водоёмов с более низкой солёностью, а континенты начали приобретать современные очертания.

Первое название Чёрного моря - Сарматское. Оно включало в себя, нынешние, Азовское, Каспийское и погибшее Аральское моря. Постепенно благодаря впадающим рекам солёность водоёма снизилась. Опреснение воды привело к изменению фауны и флоры. Примерно 3 млн. лет назад, море снова получило временную связь с Атлантикой. Произошло это через современное Средиземное море.



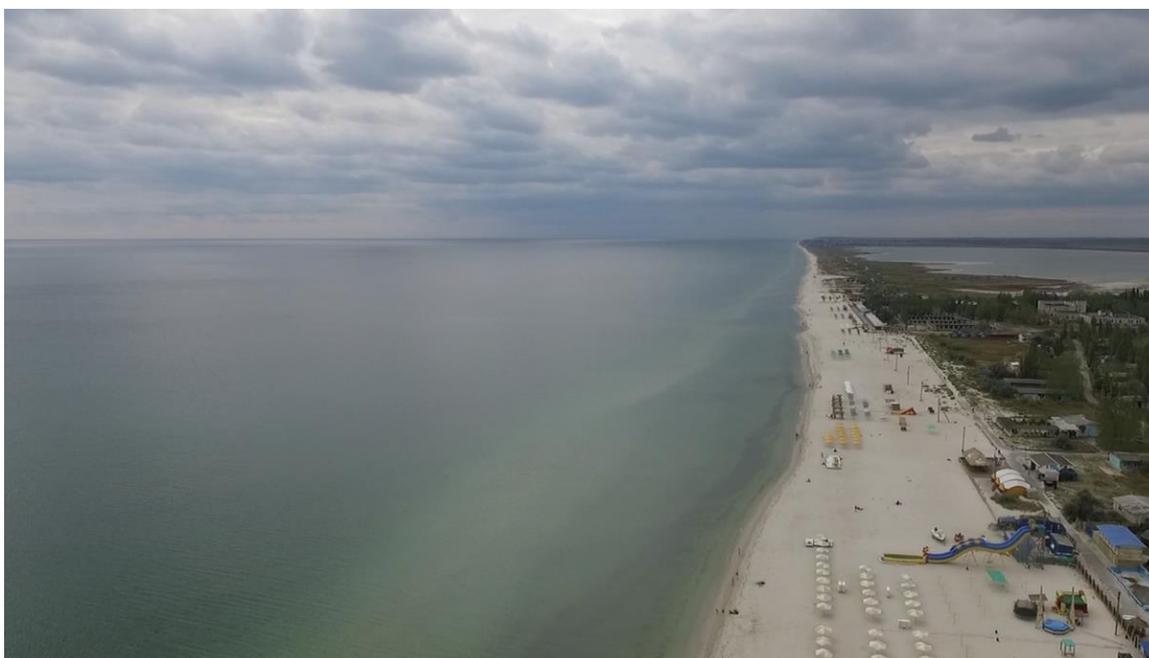
В результате, прибыли живущие в океанических водах растения, микроорганизмы и животные. В дальнейшем уровень воды, солёность, географические границы и обитатели водоёма неоднократно менялись. Самое большое влияние оказывало таяние ледников.

Самое важное событие, которое кардинальным образом изменило всю будущую историю Чёрного моря, произошло примерно 7500 лет назад. Это было мощнейшее землетрясение, которое имело два важных последствия: образовался Босфорский пролив, и разрушилась преграда, разделяющая Средиземное и Чёрное моря.

Из-за разницы в уровне воды на Черноморское побережье обрушилось цунами. Жившие у моря древние люди посчитали это концом света. Возможно, именно это событие послужило основанием для появления легенды о Всемирном потопе.

Существует несколько версий появления наименования. Самая популярная версия - изменение цвета воды в непогоду и во время сильных штормов. Но, это маловероятно, поскольку воды всех морей в непогоду меняют оттенок из-за нависающих грозных туч. Скифские племена, которые пришли к Чёрному морю с территории Азии, увидели море, в котором вдоль побережья, на многие километры, росли очень тёмные водоросли. И вода казалась практически чёрной. На самом деле, это не далеко от реальности. Достаточно в разгар сезона прогуляться по побережью в Анапе и заглянуть в воду.

Посвящается Владыке БОЛЕЕ!



Ещё одна версия связана с греческими мореплавателями, которые активно осваивали Чёрное море. Этот регион был для них очень привлекательным. Но, установление контактов с местными жителями, которые были предками современных абхазов и черкесов, не было простым. Всех вновь прибывших они встречали очень воинственно. Именно тогда, эллины назвали море Понт Аксинский, что в переводе на русский язык означает "негостеприимное море". Со временем всё же удалось наладить мирное соседство с местными, что повлекло за собой активное освоение территории и строительство

городов.

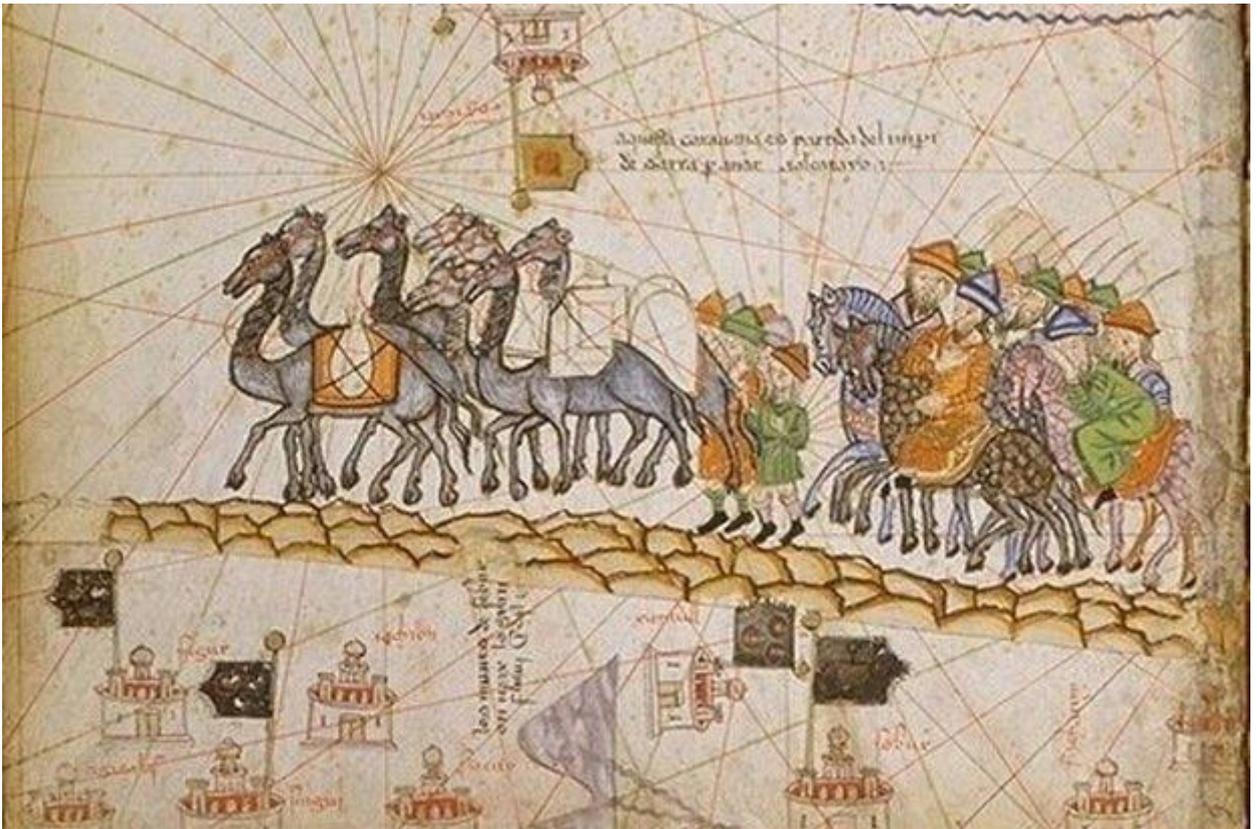
Для византийцев, генуэзцев, римлян и греков конечная точка маршрута лежала севернее их родных земель. Во времена Средневековья был период, когда море носило название Русское.



Это связано с тем, что русские мореплаватели вели здесь торговлю с Византией. Это подтверждают арабские, древнерусские и европейские литературные источники, сохранившиеся до наших дней. Но, в XV веке, когда территория оказалась под властью Османской империи, вернулось прежнее название.

Наиболее правдоподобная версия связана с сероводородом. После грандиозного цунами было затоплено около 100 кв. км побережья, которое уже было освоено людьми. И произошла массовая гибель пресноводной флоры и фауны. Огромное количество органических остатков, скопившихся на морском дне, привело к образованию сероводорода. Глубинные воды стали необитаемыми. Сегодня глубина Чёрного моря составляет около 2000 м, но, заселены живыми организмами только верхние 200 м. Ниже способны жить лишь некоторые бактерии. А название моря пошло из-за того, что любой предмет, побывавший в сероводородных глубинах, приобретает чёрный цвет. <https://dzen.ru/a/YwMb311BFnOjL8VZ>

ТАТАРСКИЙ ТОРГОВЫЙ ПУТЬ <https://dzen.ru/a/Yijb8Q99H21lnvdg>



Одним из важнейших торговых маршрутов Руси, был «Путь из варяг в греки», о котором сообщает летописный свод «Повесть временных лет». Эта «дорога», проложенная купцами раннего средневековья, соединяла государства на берегах Балтийского моря с черноморским регионом. После захвата крестоносцами Константинополя в 1204 году, движение товаров по этому пути прекратилось. Однако, уже к концу XIII столетия возник новый маршрут, ставший одним из важнейших караванных путей Европы. В 1243 году хан Бату (Батый) завершил Западный поход, отведя свои войска в район Нижней Волги. Там он основал свою резиденцию — Сарай. Поход монголо-татарских армий нарушил традиционные торговые связи Европы со странами Ближнего Востока и Китая. Некоторое время, казалось, что воцарившийся хаос будет продолжаться бесконечно, но это было не так. Бату был заинтересован в процветании нового государства, Улуса Джучи — именно поэтому он стал проводить политику, благоприятствующую международной торговле.

Согласно сообщению армянского историка Киракоса, «начали являться к нему (хану Бату. — А. С.) цари и царевичи, князья и купцы — все огорченные тем, что были лишены вотчин своих; и Батый судил по справедливости и возвращал каждому, кто просил, его владения,

и снабжал специальными грамотами, и никто не смел противиться приказам его».

Улус Джучи (Золотая Орда) на тот момент был одним из крупнейших государств мира. Используя военные и административные возможности, Бату хан наладил охрану торговых коммуникаций, что позволило купеческим караванам беспрепятственно осуществлять транзит товаров через его территорию. Одновременно с возобновлением традиционных маршрутов, стали возникать и новые.

В конце XIII века Западный улус Золотой Орды оказывается под контролем беклярбека Ногая. Территория улуса простиралась от Балканского полуострова до Крыма. Ногай проводил самостоятельную внешнюю и внутреннюю политику, вероятно, надеясь при благоприятных условиях создать независимое государство. Именно через земли Ногая, в последней четверти XIII века был проложен так называемый Татарский торговый путь, более известный в Европе, как *Via Tatarica*.

В XIII веке крымский город Солхат (Старый Крым) был хорошо известен купцам многих стран Европы и Азии, как крупный перевалочный пункт, куда стекались товары из Китая, Индии, Персии, Египта, Италии и Византии. В Солхате брал свое начало Татарский торговый путь, пролежавший через Перекоп, таванскую переправу на Днепре. Далее он шел вдоль берега Черного моря к Аккерману.

В то время этот город стал играть важную роль в торговых отношениях Запада и Востока. Стоявший на берегу Днестровского лимана, Аккерман, был удобной естественной гаванью, которую охотно посещали купцы из Генуи и Венеции, открывавшие там свои магазины и склады товаров. В Аккермане, караваны из Солхата отдыхали, пополнялись провизией и, затем, двигались в Шехр аль-Джедид (Янги Шехр).

Янги Шехр - крупный ремесленный, торговый и административный центр Западного улуса, находившийся на впадающей в Днестр реке Реут (ныне музейный комплекс «Старый Орхей» у с. Бутучень Оргеевского р-на Молдовы. — Ред.).

Затем путь караванов лежал в Торговицу (на территории современной Кировоградской обл. — Ред.), которая в XIV веке была большим городом с мечетями и караван-сараями. Конечным пунктом маршрута был Львов.

По сути, Татарский путь являлся северным крылом Великого шелкового пути, начинавшегося в Китае, проходящего через Центральную Азию

и заканчивавшегося в средиземноморском регионе. Завоевания монголо-татар несколько скорректировали маршрут: часть караванов стала двигаться к Каспию, Волге, проходя через Сарай, столицу Золотой Орды, и затем в Крым — в Солхат и Кафу. Новое ответвление Великого шелкового пути позволило включить в систему мировой торговли черноморский регион, Русь, Польшу и скандинавские государства. Основные же доходы от торговли получали ханы Золотой Орды, особенно в период расцвета Улуса Джучи при Узбек-хане (1313–1341) и Джанибек-хане (1342–1357).

По Татарскому пути товары шли не только в Европу. В черноморские порты отправлялись крупные партии подольского зерна, значительная часть которого транспортировалась вниз по Днестру. Основными покупателями зерна были итальянские государства и Византия. Польский историк, Станислав Сарницкий, писал: «Был некогда Белгород, Аккерман. — (А. С.) рынком многолюдным и доступным для наших людей.

Ибо, во времена Казимира, Великого. — (А. С.) до самого Кипра доходили наши суда, груженые подольской пшеницей».

Среди других товаров, перевозимых по Татарскому пути, следует отметить соль, добываемую на черноморских лиманах и пользовавшуюся повышенным спросом во многих европейских странах. Еще одной статьей экспорта были рабы — популярный товар, как на европейских, так и на азиатских рынках.

В 1362 году произошла битва на Синих Водах, в результате которой три золотоордынских эмира — Хаджибей, Кутлубуга и Демир, — контролировавшие Западный улус Золотой Орды, потерпели поражение от войск великого князя литовского Ольгерда. Это событие привело к оттоку мусульманского населения из Дунайско-Днепровского междуречья. Ряд крупных городов пришли в упадок. Все это привело к постепенному прекращению транзитной торговли по *Via Tatarica*. <https://dzen.ru/a/Yiib8Q99H21Invdg>

В XV веке изменение геополитической ситуации в бассейне Черного моря, связанное с распадом Золотой Орды и падением Константинополя, приводит к сворачиванию международной торговли. В 1484 году султан Баязид II берет штурмом Аккерман, а войска Крымского ханства выходят с востока к берегам Днестра. Одновременно с этим, прекращают свою деятельность итальянские торговые фактории. Черное море превращается во «внутреннее озеро» Османской империи с запретом иностранным кораблям входить в его воды. Начинается трехсотлетняя эпоха османского господства.

<https://dzen.ru/a/Yijb8Q99H21lnvdg>

Южные порты России находятся на пересечении мировых торговых путей, через них проходят несколько транспортных коридоров. Кроме того, это наиболее короткий путь из крупнейших промышленных центров России – производителей экспортной продукции – в Европу, страны Ближнего Востока, Азии, Африки и Америки.

https://www.megaresearch.ru/knowledge_library/sudohodstvo-v-chernomorskom-bassejne-2902
Азово-Черноморский бассейн охватывает Черное и Азовское моря, соединенные Керченским проливом.

Черное море вытянуто с запада на восток и имеет наибольшую длину по параллели вершины залива Бургас 620 миль. Наибольшая ширина моря по меридиану 31° 12' в. д. - 332 мили, а наименьшая ширина его по меридиану мыса Сарыч - 144 мили. Площадь Черного моря составляет около 410000 км², а общая длина береговой черты 2 200 миль.

Черное море представляет собой глубоководный бассейн с крутыми склонами.

Изобата 100 м проходит параллельно берегу на расстоянии от 1,5 до 6 миль от него. Исключением являются западная и северо-западная части моря и вход в Керченский пролив, где эта изобата отходит от берега на 20 - 30, а местами и на 70 миль. Наиболее мелководная северо-западная часть моря. Изобата 100 м проходит здесь почти по прямой линии от мыса Емине по направлению к порту Евпатория, отделяя большую мелководную область с глубинами, постепенно убывающими к северу. Центральная часть моря имеет равные глубины 2000 - 2200 м. Наибольшая глубина в Черном море 2243 м, а средняя 1271 м.

Грунт в прибрежных районах состоит из гальки, гравия и песка.

На глубинах 20 - 30 м песок становится илистым, а еще глубже - постепенно переходит в глинистый ил. Особенностью Черного моря является отсутствие жизни (кроме бактерий) на глубинах более 200 м, где вода насыщена сероводородом.

Берега Черного моря мало изрезанные, здесь нет крупных заливов и бухт. Самыми большими являются заливы Каркинитский, Каламитский, Феодосийский, Таманский, Синопский, Бургасский, Одесский, а также Днепро-Бугский лиман. Самые большие бухты - Новороссийская, Самсунская, Севастопольская и Геленджикская.

Черное море бедно островами. Наиболее значительными из них являются

Змеиный (в 20 милях от дельты р. Дунай), Кефкен (в 50 милях восточнее пролива Босфор) и Березань у входа в Днепро-Бугский лиман.

Климат в северной части Черного моря умеренный, а в южной части субтропический. Самая низкая температура воздуха зимой в северной части моря в отдельных случаях достигает 25 - 30°С ниже нуля, тогда как в южной части она не бывает ниже 5 - 10°С. Наивысшая температура летом почти повсеместно достигает 35 - 37°С. Низкая температура держится недолго.

Штормы на Черном море наблюдаются зимой (частота штормовых дней достигает 3 - 5, а на западном побережье - до 15 дней в месяц). Летом штормы бывают редко. Наибольшие размеры волн отмечались в глубоководной восточной части, где длина волны достигала 150 - 200 м, а максимальная высота - 5 - 6 м.

Колебания уровня воды весьма незначительны. Годовые и приливно-отливные колебания не превышают 10 - 60 см, сгонно-нагонные у Крымского полуострова 40 - 60 см, а у северо-западного побережья до 2 м.

Течения Черного моря характеризуются единой циркуляцией водных масс. Основное течение Черного моря хорошо выражено на расстоянии 2 - 5 миль от берега и охватывает все море кольцом шириной от 20 до 50 миль. Течения в этой зоне характеризуются большой устойчивостью и сравнительно большими скоростями - 0,5 - 1,0 уз. При сильном ветре скорости течения могут достигать 2 - 3 уз. Наиболее часто основное течение Черного моря имеет вид замкнутой циркуляции, где движение происходит против часовой стрелки параллельно побережью.

Берега Черного моря по своему виду разнообразны. От устья р. Дунай до Севастопольской бухты берег сравнительно невысокий, к востоку он заметно повышается. Южный берег Крыма горист, местами горы подходят к береговой черте отвесными скалами. От Феодосии до Керченского пролива идет холмистое, переходящее в равнину побережье. Восточный берег Черного моря тоже гористый. Начиная от порта, Анапа, тянутся отроги главного Кавказского хребта. Прибрежные горы непрерывно повышаются и достигают наивысшей точки в районе портов Туапсе и Сочи (около 2000 м). Дальше к юго-востоку горы постепенно понижаются, отходят от береговой черты, затем снова приближаются к берегу в районе порта Батуми. Гористым является и южный берег моря. Здесь тянутся Восточные и Западные Понтийские горы с наибольшими высотами до 1000 м. По мере приближения к проливу Босфор высота гор понижается до 300 м.

Ледяной покров на Черном море наблюдается лишь в отдельных, незначительных по площади районах. Наиболее устойчивый лед, затрудняющий навигацию, появляется в районе к северу от линии порта Констанца - мыс Тархаикут и в районе Керченского пролива. Днепро-Бугский лиман замерзает в декабре и освобождается ото льда в начале марта. Наибольшая толщина льда у Николаева и Херсона - 30 - 35 см (редко 50 - 60 см).

В Черное море впадают крупные судоходные реки Дунай и Днепр. Дунай доступен для морских судов на участке от гирла до 170-го километра - до румынского порта Браила. Заход судов в р. *Дунай* ограничивается глубинами, поддерживаемыми землечерпанием: на Сулинском баре (Румыния) - 7,3 м. Приморская часть Дуная имеет природные условия, близкие к черноморским. Замерзает в среднем один раз в пять лет на 30 - 60 дней в году (с декабря по март). *Днепр* для морских судов доступен только до Херсона, а для судов смешанного морского-речного плавания - до Запорожья. В нижней части река замерзает в декабре и вскрывается ото льда в марте.

Азовское море представляет собой мелководный, круглой формы водоем с вытянутым на восток Таганрогским заливом. Наибольшая длина по параллели - 150 миль, а ширина по меридиану порта Бердянск - 78 миль. Наибольшая глубина 13 - 14 м, а в Таганрогском заливе - 7,4 м. Мелководность вызвала необходимость создания сети судоходных каналов и проведения на них постоянных дноуглубительных работ.

Площадь Азовского моря 37600 км². Вода в море сильно опреснена.

Реки Кубань и Дон несут много ила, который заносит фарватеры. В Азовском море наблюдается постоянное течение против часовой стрелки, скорость которого не превышает 0,5 уз.

На судоходство в Азовском море оказывают большое влияние колебания уровня воды. Так, в районе Мариуполя северо-восточные ветры понижают уровень воды - амплитуда колебания его достигает 1,8 м, а на подходах к Ростову - 2,4 - 2,7 м.

Опресненные воды Азовского моря больше подвержены замерзанию. Море начинает покрываться льдом в Таганрогском заливе в начале декабря, а в феврале почти вся поверхность моря находится подо льдом.

Толщина льда на севере, в Таганрогском заливе, 50 - 110 см, на юге, в Керченском проливе - 20 - 40 см.

Керченский пролив, соединяющий Черное море с Азовским, имеет

протяженность 22 мили, ширина его колеблется от 5 до 23 миль. Наибольшие глубины при входе в пролив 10 м на севере и 18 м на юге. К середине пролива глубины уменьшаются до 5,5 м. Для плавания больших судов через мелководную часть прорыт Керчь-Еникальский канал.

Течения в проливе зависят от ветров и стока воды из Азовского моря. При южных ветрах оно направлено из Черного моря в Азовское, а при северных - из Азовского моря в Чёрное. Скорость течения в широкой части пролива до 0,5 уз, а в узких частях - до 3 уз. Пролив замерзает в конце декабря и полностью очищается ото льда в конце февраля начале марта. Сравнительно прочный лед бывает только в суровые зимы. Зимой в проливе стоят частые и продолжительные туманы. Плавание больших судов осуществляется, как правило, по каналу, а в зимний период - с помощью ледоколов.

По Керчь-Еникальскому каналу осуществляется судоходство между Черным и Азовским морями в российские порты.

Таганрог, Темрюк, Кавказ, Ейск, Азов, Ростов-на-Дону, Мариуполь и Бердянск.

Керченский пролив мелководен, поэтому вдоль него почти на всем его протяжении еще в 19 веке был прорыт Керчь-Еникальский канал (КЕК). Ширина канала 120 м, проектная глубина 9,35 м. Последняя реконструкция канала была в 1968-69 годах. Возможность прохода по Керчь-Еникальскому каналу обуславливается его гидрологическими особенностями, в том числе лимитирующими участками с физической глубиной до 8 метров. Эти природные особенности остаются неизменными более 100 лет (со времен создания Керчь-Еникальского канала) – вне зависимости от того, по правилам какого государства осуществлялось плавание – Российской империи, СССР, и Российской Федерации»

До 2014 года плавание судов по Керчь-Еникальскому каналу регулировалось соответствующими Правилами плавания, утвержденными приказом Министра транспорта от 09.10.2002 № 721. В соответствии с указанными правилами и на основании паспорта Керчь-Еникальского канала плавание по нему было доступно для судов длиной до 215 м, с осадкой до 8 м. Ширина и высота судна правилами не регламентировалась.

После 2014 года плавание судов по Керчь-Еникальскому каналу осуществляется в соответствии с Обязательными постановлениями в морском порту Керчь, утвержденными приказом Минтранса России от

21.10.2015 № 313, согласно которым для плавания по Керчь-Еникальскому каналу допускаются суда длиной до 252 метров и осадкой не более 8 метров. Проход судов в Азовском море до портов Бердянск и Мариуполь после выхода из Керчь-Еникальского канала осуществляется по рекомендованному пути № 87, имеющего глубину на входе 10,8 метров и в конце пути на подходах к портам также около 8 метров. То есть суда с осадкой более 8 метров физически не могут пройти по Керчь-Еникальскому каналу ни в/из портов Бердянск и Мариуполь.

При этом российские порты Азовского моря преимущественно мелководные, глубина подходных каналов и у причалов не превышает 5 м. Исключением является только морской порт Кавказ, который находится южнее Крымского моста и где глубины достигают 20 м. Порты Мариуполь и Бердянск более глубоководные в сравнении с малыми российскими портами Азовского моря, хотя и они принимают суда с осадкой не более 8 м.

Существенный объём морских перевозок в Азово-Черноморском бассейне составляют рейсы танкеров, обеспечивающих экспорт нефти и нефтепродуктов из портов России (в первую очередь из Новороссийска и Туапсе) и портов Грузии (Батуми). Впрочем, объёмы вывоза углеводородов существенно сдерживаются ограниченной пропускной способностью проливов Босфор и Дарданеллы.

В *Ильичёвске* создан крупнейший нефтетерминал по приёму нефти в рамках нефтепровода Одесса — Броды. Также существует проект строительства нефтепровода Бургас — Александруполис в обход Черноморских проливов. Нефтетерминалы *Новороссийска* способны принимать супертанкеры.

Помимо нефти и продуктов её переработки, из российских и украинских портов Чёрного моря вывозятся металлы, минеральные удобрения, машины и оборудование, лес, пиломатериалы, зерно и др. Основные объёмы ввоза в черноморские порты России и Украины приходятся на потребительские товары, продукты питания, ряд сырьевых товаров и др.

В черноморском бассейне широко развиты *контейнерные перевозки*, существуют крупные контейнерные терминалы.

Развиваются перевозки с помощью лихтеров. Работают железнодорожные паромные переправы Ильичёвск (Украина) - Варна (Болгария) и Ильичёвск (Украина) - Батуми (Грузия).

Через Чёрное море проходит международный транспортный коридор TRACECA (Transport Corridor Europe - Caucasus - Asia, Европа - Кавказ -

Азия). Черноморские порты являются конечными пунктами ряда Панъевропейских транспортных коридоров.

Наиболее крупные города-порты на Чёрном море:

- Новороссийск, Туапсе, Кавказ, Ростов-на-Дону, Евпатория. (Россия);
- Бургас, Варна (Болгария);
- Батуми, Поти, (Грузия);
- Сухуми, (Абхазия) (Грузия)
- Констанца (Румыния);
- Самсун, Трабзон (Турция);
- Одесса, Ильичёвск, Южный (Украина).

По реке Дон, впадающей в Азовское море, проходит речной водный путь, соединяющий Чёрное море с Каспийским морем (через Волго-Донской судоходный канал и Волгу), с Балтийским морем и Белым морем (через Волго-Балтийский водный путь и Беломорско-балтийский канал). Река Дунай через систему каналов соединена с Северным морем.

https://www.megaresearch.ru/knowledge_library/sudohodstvo-v-chernomorskom-bassejne-2902

Три столетия в истории России – XVII, XVIII и XIX, которые составляют бóльшую часть эпохи Новой истории, имели особое значение в развитии контактов страны с окружающим миром, обретения ею своего места на международной арене. Обычно при этом имеется в виду возрастание роли России в мировой политике, постепенное вхождение ее в круг, так называемых, «великих держав». Но, данный геополитический аспект был, так или иначе, сопряжен с *аспектом геоэкономическим, определением места и роли России в системе мирового и европейского рынка*, международного разделения труда и капитала. В рассматриваемую эпоху особое значение приобретала причастность к морской торговле, выход к морским коммуникациям. Успех в развитии морского судоходства и заморской торговли был одним из важнейших факторов первоначального накопления, экономического процветания и политического могущества тех или иных держав. Начало этой эпохи совпадает с Великими географическими открытиями XVI–XVII вв., продолжается она и в последующие столетия.

Россия не оставалась в стороне от этих процессов. Для неё этот период начинается в конце XVI в., в начале XIX в. можно говорить о его завершении, имея в виду установление Россией непосредственных морских коммуникаций с зарубежной Европой и далее со всем миром. В эпоху средних веков внешние связи Руси и зарубежной Европы *в морской торговле*

сводились к контактам через Новгород и Балтику при гегемонии Ганзы, и на южном направлении – через *генуэзские и венецианские колонии в Крыму* и других местах Северного Причерноморья. С началом новой истории ситуация продолжает развиваться на северном фланге и консервируется на южном.

Что касается южного, черноморского направления, то в XVI в. наивысшего могущества достигает Османская империя.

Османе полагают Черное море своим внутренним бассейном и запрещают движение по нему каких-либо судов, кроме принадлежащих подданным Турции. Это препятствует проникновению в Северное Причерноморье купцам из Западной Европы, а торговля и судоходство на Черном море оказываются в руках турецких подданных греков, у которых тогда явно недоставало сил и средств развивать торговые контакты между Россией и странами средиземноморского бассейна.

<http://www.radnews.ru/три-века-внешней-торговли-россии-от/>

До наступления эпохи Новороссии было еще долго. Гегемония Ганзы на Балтике прекращается, в конкуренцию с ней и друг с другом вступают новые силы: Нидерланды, Англия, а из немецких центров – Гамбург, который является теперь самостоятельной силой, а принадлежность его к Ганзе имеет уже формальный характер. Английские, голландские, гамбургские купцы активизировали свое стремление проникнуть на новые рынки, в том числе и в Восточную Европу. Чтобы преодолеть конкуренцию Ганзы, они развернули торговлю через Нарву, относительно новый порт в устье одноименной реки, который не входил в Ганзейский союз. Как раз в это время Иван Грозный вел войну за Ливонию и захватил Нарву. Россия вышла на берег Балтики. Началась прямая торговля с обосновавшимися в Нарве нидерландскими и другими иноземными коммерсантами. Но, в итоге Ливонской войны Россия утратила Нарву, которая досталась Швеции. Балтийское море становилось для Швеции практически таким же внутренним бассейном, как для Турции Черное море. Россия оказалась отрезана от Балтики. Но, так случилось, что тогда же ей удалось обрести все-таки непосредственный выход к морю. А именно – к морю Белому. Это стало одним из результатов Великих географических открытий. Путь из Западной Европы в Россию через Белое море был открыт в 1553 г. английской экспедицией под руководством Х. Уиллоби, которая отправилась на поиски северовосточного пути в Индию. Два из трех кораблей экспедиции погибли в буре у берегов Кольского

полуострова. Третий во главе с капитаном Р. Ченслером добрался до побережья Белого моря. С этого момента начались прямые контакты России и Англии, в устье Северной Двины обосновались английские, а вслед за ними и голландские купцы.

В 1584 г. был основан российский порт Архангельск, который в XVII веке стал главным морским портом России. Архангельск имел удобную коммуникацию с внутренними регионами страны. Тысячеверстный Сухоно-Двинский водный путь вел до Вологды, откуда уже недалеко было до Ярославля, Волги и Москвы. По этому пути двинулись в архангельский порт ценные для европейского рынка товары: юфть, пенька, сало, лен, смола и многое другое. Так в истории внешней торговли России началась эпоха Белого моря. А как же Швеция? Ведь, она удерживала восточные берега Балтики, чтобы контролировать товаропотоки между рынками Западной и Восточной Европы. Из прибалтийских портовых городов в шведскую королевскую казну поступали большие доходы. Поэтому Швеция была крайне заинтересована в активизации торговли России через балтийские рубежи и в создании препятствий для торга в Архангельске. В этой борьбе двух стратегий прошел почти весь XVII век. Швеция проводила политику так называемой “deviation”, то есть «отклонения» потока товаров русского экспорта с архангельского направления на прибалтийское. Использовались всевозможные меры: от военной угрозы до установления льготного таможенного режима в балтийских портах.

В нижнем течении Невы шведы выстроили новую крепость Ниеншанц, рядом с ней возник торговый город, через который также пошли товары из России в зарубежную Европу и обратно. В договорах с Россией шведские дипломаты добивались права транзитной торговли между странами Среднего Востока и Западной Европы через российскую территорию и именно Прибалтику. Российское правительство стремилось препятствовать шведской политике «девиации» и принимало меры для развития Архангельска, который полагало своим главным портом. Неслучайно Архангельск или Архангельский Город в российском обиходе, даже в официальных документах, именовался просто «Город», что свидетельствовало о его исключительном значении. Новоторговый устав 1667 г., регламентировавший внешнюю торговлю страны, был составлен именно с учетом интересов архангельского торга. В развитии торговли через Архангельск были заинтересованы влиятельные силы: российское

правительство, крупные московские купцы, имевшие связи с иностранными коммерсантами, а также наиболее активно торговавшие в России голландские, гамбургские, а до середины XVII в. и английские купцы.

Имела ли какой-либо успех в этих условиях шведская политика «девиации»? Современные исследователи полагают, если имела, то частично. Сопоставить масштабы торговли России через Архангельск и северо-западные рубежи невозможно, главным образом потому, что практически не сохранились документы Архангелогородской таможни о вывозе и привозе товаров. Но, по косвенным данным можно судить, что архангельское направление существенно превосходило балтийское. Например, есть данные по экспорту юфти, важнейшего в тот момент товара русского экспорта. Через Архангельск вывозилось в середине XVII в. в 30–40 раз больше юфти, чем через Балтику. Однако, также по косвенным данным можно заключить, что к концу века торговля через северо-западный рубеж активизируется, хотя еще остается позади беломорского направления. Это происходит в связи с нормализацией отношений с Польшей, подъёмом торговли *Любека*, крупнейшего ганзейского порта именно на Балтике.

Неслучайно в 1690-х гг. ряд важных контрактов западноевропейских купцов на вывоз русских товаров предусматривает их экспорт через Балтику, как например, поставка за рубеж мачтового леса голландцем Даниилом Артманом, через Ригу. Английские купцы, которые добиваются восстановления торговли в России, стремятся пробиться на русский рынок именно через Нарву, где действует английская *Eastland Company*. Складывается впечатление, что существуют объективные предпосылки более успешного развития торговли России с западным рынком через Балтийское море. Очевидно, это осознавал Петр I, что стало одним из существенных факторов начала Северной войны. Но, превращение Швеции в военного противника, а Прибалтики – в театр военных действий привело к полному прекращению торговли через северо-западный рубеж. И теперь Архангельск, как никогда ранее, сосредоточил до 100% российской внешней торговли на западном направлении. Надолго ли? Так получилось, что даже не на весь период Северной войны.

Едва заложив новую столицу и новый теперь уже порт на Балтике – Санкт-Петербург, Петр I решил, как можно скорее сделать его центром внешней торговли на западном направлении. И перед ним, как ни парадоксально, встала та же задача, которую пытались решить шведские короли в XVII веке:

ограничить торговлю Архангельска в пользу Балтики. В отличие от шведов, Петр I обладал мощным административным ресурсом. Во втором десятилетии XVIII века царь издает серию указов, которые запрещали доставку товаров с большей части российской территории в Архангельск и предписывали везти их для отправки за море в Петербург. Иногда под влиянием обстоятельств (шла еще война, жестко возражали крупные голландские коммерсанты, имевшие прочные позиции в Архангельске, не была еще развита торговая инфраструктура Петербурга) царь несколько уступал, но все равно продолжал гнуть свою линию. С 1713 г. можно говорить о начале регулярного судоходства между Петербургом и странами Западной Европы, к концу 1710-х гг. сюда прибывают уже десятки английских, голландских кораблей. В 1719–1720-х гг. ситуация на Балтике осложнилась, здесь появилась английская эскадра с враждебными по отношению к России намерениями. Но, с окончанием Северной войны ситуация бесповоротно разрешается в пользу Петербурга. Военная угроза полностью миновала. В 1721 г. издаются новые указы, жестко ограничивающие торговлю Архангельска территорией в бассейне Северной Двины. В результате товарооборот Петербурга по сравнению с 1718 г. к 1725 г. вырос в шесть раз и достиг 3,4 млн. руб. В Архангельске он составил в 1725 г. всего лишь 0,4 млн. руб. Во внешней торговле России наступила *эпоха Балтийского моря*.

Ведущая роль в торговле страны на западном направлении надолго перешла к Петербургу. В XVIII веке через него проходила, как минимум, половина внешнеторгового оборота России. Значительным товарооборотом в то время отличался и рижский порт. В самом деле, Рига еще в 1710 году вошла в состав Российской империи, но на протяжении почти всего XVIII века ареал ее торговых связей большей частью находился на территории Речи Посполитой, то есть за пределами собственно российского внутреннего рынка. Поэтому доля Петербурга в обеспечении контактов собственно русского рынка со странами Западной Европы во второй половине XVIII в. достигала и даже превышала две трети товарооборота. Но, в том же XVIII веке стала в полной мере насущной задача, ***выхода к берегам Черного моря***, в том числе и для обеспечения непосредственных контактов с западноевропейским рынком. Турция, еще более жестко, чем Швеция, долгое время старалась не допускать в Черное море корабли любых стран, кроме турецких. Шведы, стремясь удержать под своей властью порты Балтики,

были рады видеть там корабли под разными флагами. Для Османской империи закрытие Черного моря для иностранных судов было вопросом военной безопасности и стратегической целью, интересы фиска и коммерции здесь отступали на второй план.

В почти непрерывном противостоянии в XVIII веке с Османской империей, Россия не сразу смогла добиться решающих успехов, поэтому долгое время приходилось считаться с *турецкими правилами судоходства на Черном море*. Когда после Прутского похода 1710 г. пришлось оставить основанный в 1690-х гг. порт Таганрог, главным пунктом торговли на черноморском направлении стала *Темерниковская пристань* при впадении речки Темерник в Дон. Река Дон стала главной водной магистралью, связавшей центр России с выходом к *Азово-Черноморскому бассейну*. В правление Елизаветы Петровны была создана привилегированная *Темерниковская компания*, задачей которой стало обеспечение внешнеторговых контактов в направлении *Черного и Средиземного морей*, с владениями Османской империи, а по возможности – и далее. Компания действовала без особого успеха, ей приходилось опираться на посредничество греческих купцов, подданных Турции, иноземных коммерсантов в Константинополе, которые слабо знали возможности российского рынка. Прорывом стали итоги русско-турецкой войны 1768–1774 гг., когда по *Кучук-Кайнарджийскому миру* Турция была вынуждена согласиться на открытие Черного моря для торговых судов других стран. ***Россия получила выход непосредственно к берегам Черного моря в низовьях Днепра и Южного Буга.***

Вновь начал развиваться Таганрогский порт, в устье Днепра был заложен новый порт *Херсон*, который рассматривался и как гавань для обеспечения внешней торговли со *странами Средиземноморья*. Для поддержки Херсона по инициативе князя Г.А. Потемкина ограничивалась торговля Таганрога, где запрещалось строительство больших судов. Это живо напоминает меры Петра I по ограничению торговли Архангельска в пользу Петербурга. В Херсоне появились иностранные коммерсанты: француз Антуан, Виллесхофен из Вены и др. Антуан и его компания сумели организовать прямые рейсы торговых кораблей между Херсоном и Марселем, а также Корсикой, Генуей, Барселоной. Но, Херсону так и не пришлось стать главным портом России на Черном море. Имели место недостатки инфраструктуры, крайне негативно повлияла случившаяся в те годы эпидемия чумы, начавшаяся революция во Франции свела на нет усилия

компании Антуана. Новым мощным импульсом к *развитию торговли на Черном море* стали итоги русско-турецкой войны 1787–1791 гг. Россия теперь вышла на берега Черного моря на обширном пространстве от Днестра до Кубани. Это привело к развитию внешней торговли в целом ряде портов, *включая Крым*. На первый план выходят **Таганрог** и **Очаков**, товарооборот которых в 1792 году составил 468 тыс. руб. и 461 тыс. руб., соответственно. В **Крыму** можно отметить **Евпаторию** (215 тыс. руб.), **Севастополь** (57 тыс. руб.), который превзошел тогда знаменитый торговый город **Феодосию** (53 тыс. руб.). В 1790-х гг. ведущую роль в торговле на данном направлении приобретает **Таганрог**, в котором активно действуют греческие купцы, принявшие российское подданство.

Очаков приходит в упадок. Это очевидно связано с тем, что Таганрог имел налаженные связи по реке Дон с центральной Россией, а торговля Очакова оказывается в тени быстро растущей **Одессы**, основанной в **1794** г. На переломе XVIII и XIX веков Одесса вступает уже в конкуренцию с Таганрогом и в 1802 г. выходит на первое место.

Причем товарооборот обоих портов исчисляется уже миллионами рублей (Одесса – 2,3 млн. руб., Таганрог – 1,7 млн. руб., что свидетельствует о стремительном прогрессе внешней торговли России *через порты Северного Причерноморья, которое стало называться теперь Новороссией*.

В последующие годы внешняя торговля через Новороссию развивается в геометрической прогрессии. Решающее значение имеет экспорт и, прежде всего, вывоз зерна, которое направлялось и в страны Западной Европы. В 1802–1807 гг. через порты Юга России вывозилось товаров на 24,3 млн. руб. в год, в 1820–1824 гг. – на 112 млн. руб. в год. Ведущая роль оставалась за Одессой, через которую вывозилось в конце 1820-х гг. по 3 млн. четвертей зерна в год (по всем портам Юга – 4 млн. четвертей, по всей России – 5 млн. четвертей). По общим цифрам товарооборота порты Балтийского моря оставались впереди. По данным на **1831** год *товарооборот портов Черного и Азовского морей составил 66,3 млн. руб., Балтийского – 281 млн. руб.* Но, учитывая столь мощный прогресс внешней торговли Новороссии и ее особое значение в экспорте зерна и других товаров аграрного сектора, можно сказать, что *в истории внешней торговли России началась эпоха Черного моря*.

Литература 1. Велувенкамп Ян Виллем. Архангельск. Нидерландские предприниматели в России. 1550–1785. М., 2006. 311 с.

2. Беспятых Ю.Н. Архангельск накануне и в годы Северной войны. 1700–1721. СПб.: БЛИЦ, 2010. 680 с.
3. Золотов В.А. Внешняя торговля России в первой половине XIX века. Ростов-на-Дону: Изд-во Рост. ун-та, 1963. 192 с.
4. Небольсин Г. Статистические записки о внешней торговле России. Ч. 1. СПб.: тип. Деп. Внеш. Торг., 1835. 275 с.
5. РГАДА. Ф. 276. Оп. 1. Д. 2893.

6. Репин Н.Н. Внешняя торговля и социально-экономическое развитие России в XVIII в. (Архангелогородский и Петербургский порты). Омск: ОмГУ, 1989. 81 с.

7. Юрченко П. Историко-статистический очерк торговли города Херсона // Записки Императорского Одесского общества истории и древностей. 1882. Т. 13. Tröbst Stefan. Handelskontrolle – “Derivation” – Eindämmung. Schwedische Moskaupolitik 1617–1661. Wiesbaden: Harrassowitz Verlag, 1997.

<http://www.radnews.ru/три-века-внешней-торговли-россии-от/>

Вернёмся в торговую ситуацию после падения Византийской империи. С утратой Византией контроля над Босфором в XIII веке *Чёрное море* оказалось открытым для торговых народов Западной Европы. Самым передовым опытом кораблестроения и навигации обладали народы Северной Италии, у них была самая совершенная техника кредитно-финансовых отношений. Именно благодаря их торгово-предпринимательской деятельности, черноморская торговля была выведена из состояния региональной замкнутости и пришла в согласование с мировыми торговыми коммуникациями.

<https://anapacity.com/istoriya-kurorta/torgovlya-na-chernom-more.html>

В Северный Причал (Кафы) поставлялись товары:

- ткани Шампани, Ломбардии, Германии;
- сукно, холст, фланель, одежда;
- серебро, золото;
- миланское, неополитанское, греческое вино;
- ковры из Византии;
- сирийский хлопок, сахар, амбра;
- среднеазиатские сорта шёлка;
- беличий мех из Ургенча;
- специи: мускат, ладан, киноварь.

Вывозились:

- русские меха: беличьи, куньи, лисы;
- зерно (пшеница, просо, рожь);
- воск (для свечного и бумажного производств);
- шёлк-сырец;
- квасцы (из Турции в Кафру и в Грецию) для текстильного и кожевенного производств;
- бычьи, бараньи, козьи кожи;
- рыба, икра, осетровый балык;
- **работорговля** (в нотариальных актах фигурировали до 2 тыс. в год: черкесы, лазы, абхазцы, венгры, татары, русские, болгары и даже индеец).

Основным направлением вывоза был Египет, где адыги составляли гвардию мамлюков.

Со второй половины XIV века с общим ухудшением экономической конъюнктуры наметился спад в развитии мировой торговли. Генуэзские корабли становятся жертвами нападения турок, греческие – генуэзцев, генуэзские – черкесов, турецкие – генуэзцев. К 70-м годам XV века обмен замыкается в рамках Черноморского региона.

Мапа (maporia) была основана генуэзцами на месте древней Синдики. Во времена Юстиниана Великого в окрестностях **Анапы** обитали тетраскиты. От автора Перипла Понта Эквитанского (Ф.Брун) мы узнаём, что около того времени, когда писал Прокопий, Синдика уже называлась Эвдусией (Эвлисией), и что побережный край между этим портом и нынешним **Гелинджиком**, где прежде обитали Керкеты или Тореты, населён был тогда Эвдусианами, которые говорили готским и таврским языком. Это обстоятельство подало Бруну повод высказать предположение о родстве загадочных Тетраскитов или Эвдусиан с Крымскими готами. О времени водворения *генуэзцев в Эвдусии* положительных указаний не существует. Но, надо думать, что они поселились здесь в конце XIV века, когда Кафа достигнув высшего торгового и политического значения на Чёрном море, стала распространять свою власть на прибрежные поселения **Крыма и Кавказских берегов Чёрного моря**. Известия об Анапе во время владычества генуэзцев на Чёрном море крайне скудны. Члену Лигурийского общества Десимони удалось отыскать в архиве банка Св. Георгия в кортуляриях массаргии только два места касающихся Анапы, а именно:

Под 1423 годом, где речь идёт о ежегодной субсидии для замка «de lo Мара».
<http://annales.info/blacksea/small/beylis88.htm>

Можно ли поднять затонувшие корабли со дна Чёрного моря?

Самое глубокое – Филиппинское море (максимальная глубина около 11 км),
самое мелкое – соседнее с Черным Азовское море (всего 13 метров).

<https://dzen.ru/a/YlxdBCYkzilN1Uxx>



Разница, как видим, – колоссальна. На глубину 11 км тонущий корабль будет погружаться примерно 15-20 минут. А вот затонуть в Азовском море еще нужно постараться.

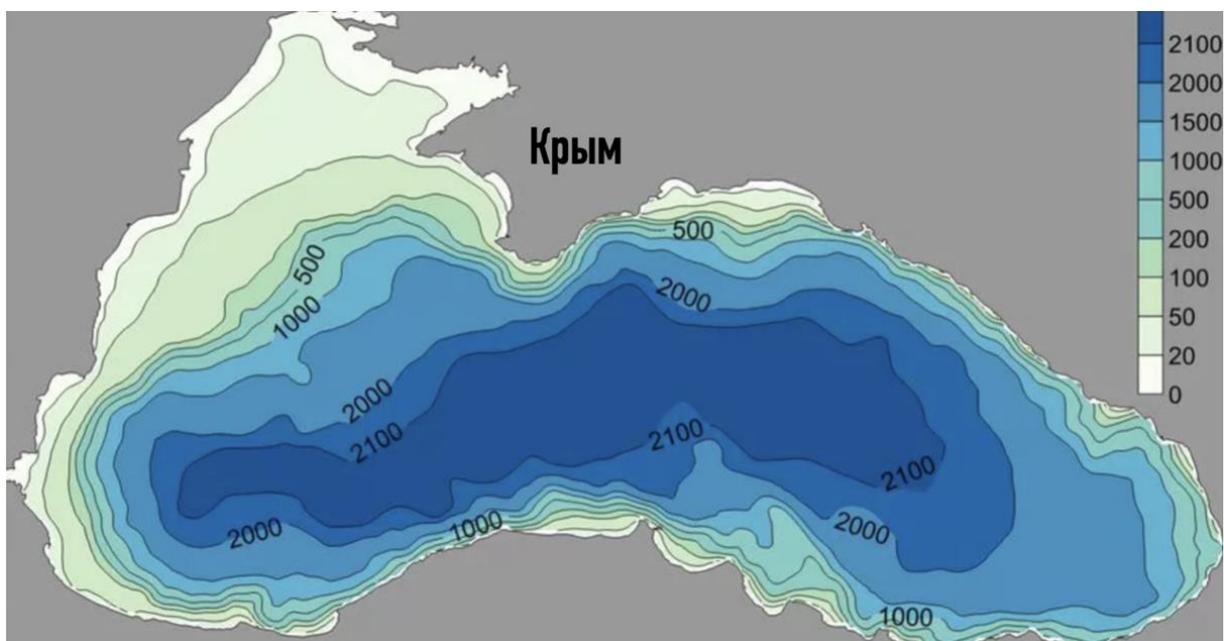
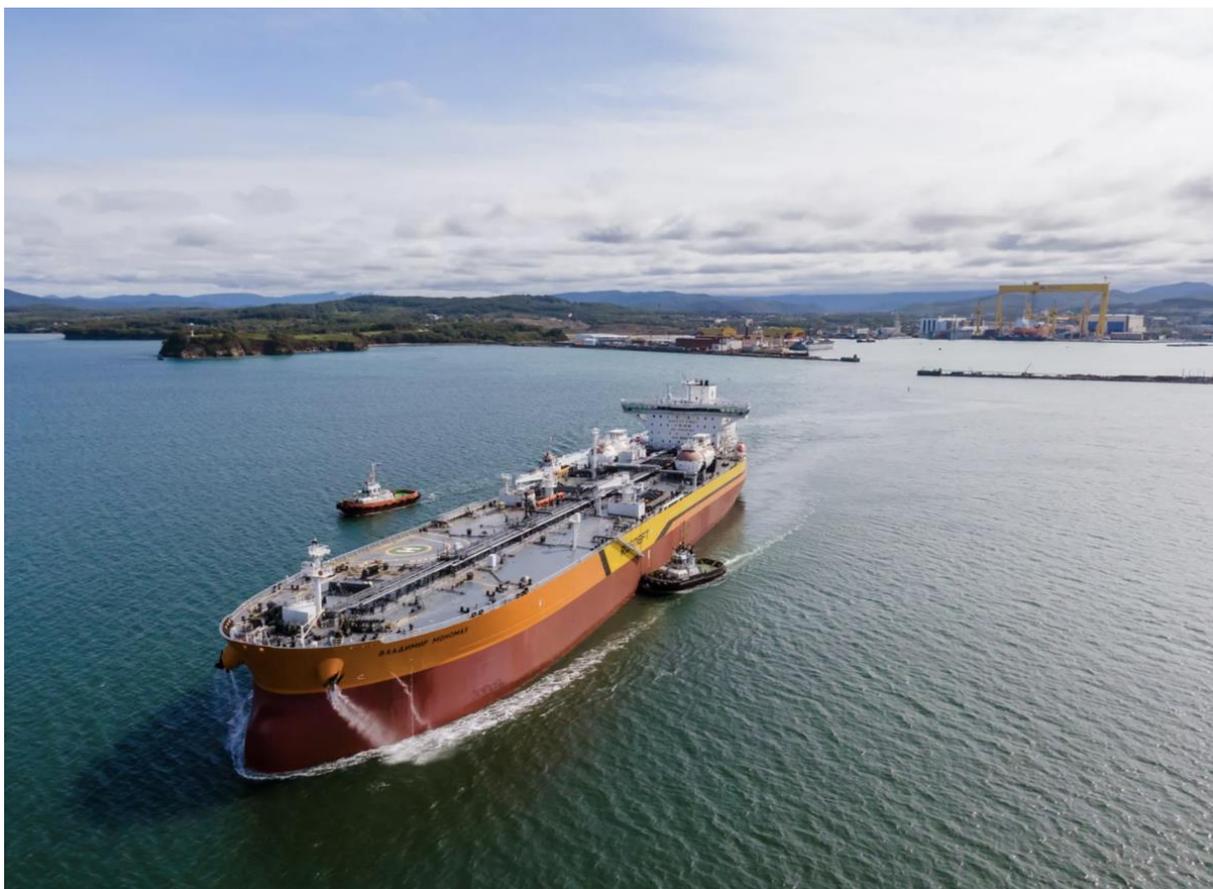
Например, осадка танкера типа Афрамекс – 15 метров. То есть в Азовское море он даже не войдет.

Первый Афрамекс, построен в России.

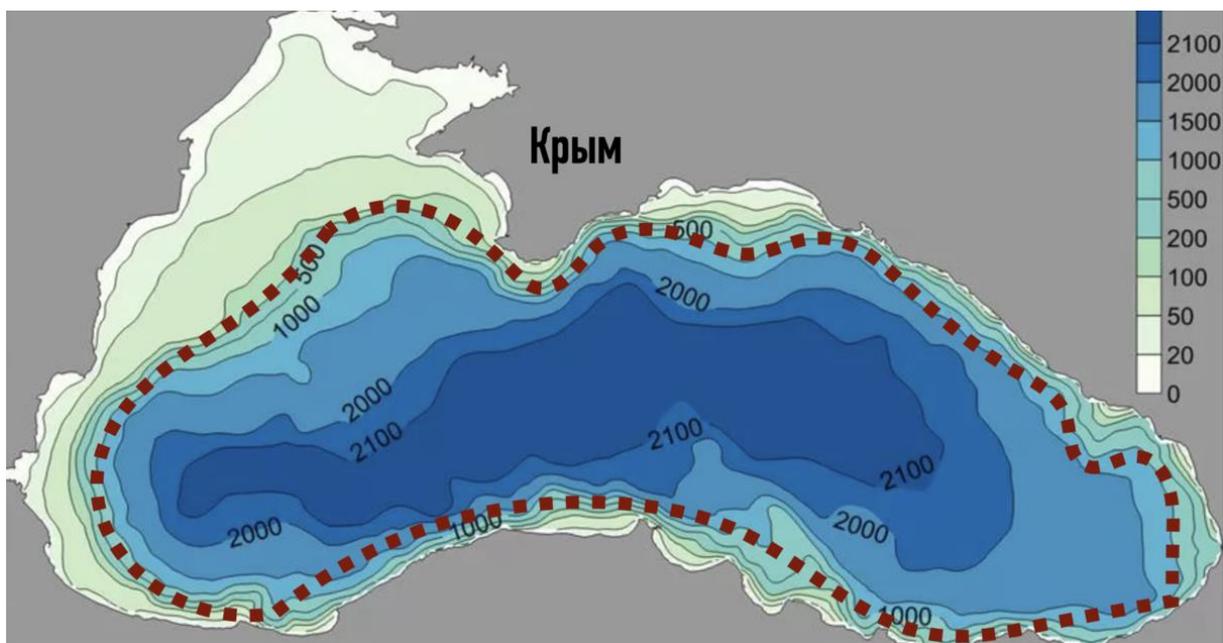
Что же касается моря Чёрного, то его максимальная глубина находится на 48 месте среди всех морей – 2210 метров. Средняя же глубина еще меньше – 1240 метров.

Вот карта глубин, на которой видно, что глубочайшая часть находится к югу от Крыма:

Посвящается Владыке БОЛЕЕ!



Кстати, эта глубочайшая часть предположительно повторяет очертания древнего озера, которое существовало еще 7500 лет назад и никак не соединялось с Мировым океаном.



Красный пунктир – примерный границы древнего озера

После окончания Ледникового периода из-за таяния льдов уровень океана поднялся так сильно, что его воды хлынули через узкий перешеек (там, где сейчас Босфорский пролив), затопив озеро и сделав его морем.

То есть, все те части Чёрного моря, которые сейчас имеют глубину 50, 100 или 200 метров – всего 7500 лет назад являлось сушей. Там жили люди, паслись животные, росли деревья. Затопление данной местности во многих культурах (в т.ч. христианской) описывается, как Великий Потоп. Что касается затонувших кораблей и их поднятия на поверхность, то тут всё весьма неоднозначно.

Конечно, чисто технически поднять корабль даже с самой глубокой части Чёрного моря – возможно.

Например, истории известна знаменитая операция американцев, которые в 1974 году подняли со дна океана носовую часть советской подводной лодки К-129, затонувшей в Тихом океане в 1968 году.

Лодка хранила в себе множество секретных технологий, а потому ее поднятие на поверхность представлялось весьма заманчивым. И американцы это сделали, при том, что глубина "залегания" лодки составляла... 5600 метров!

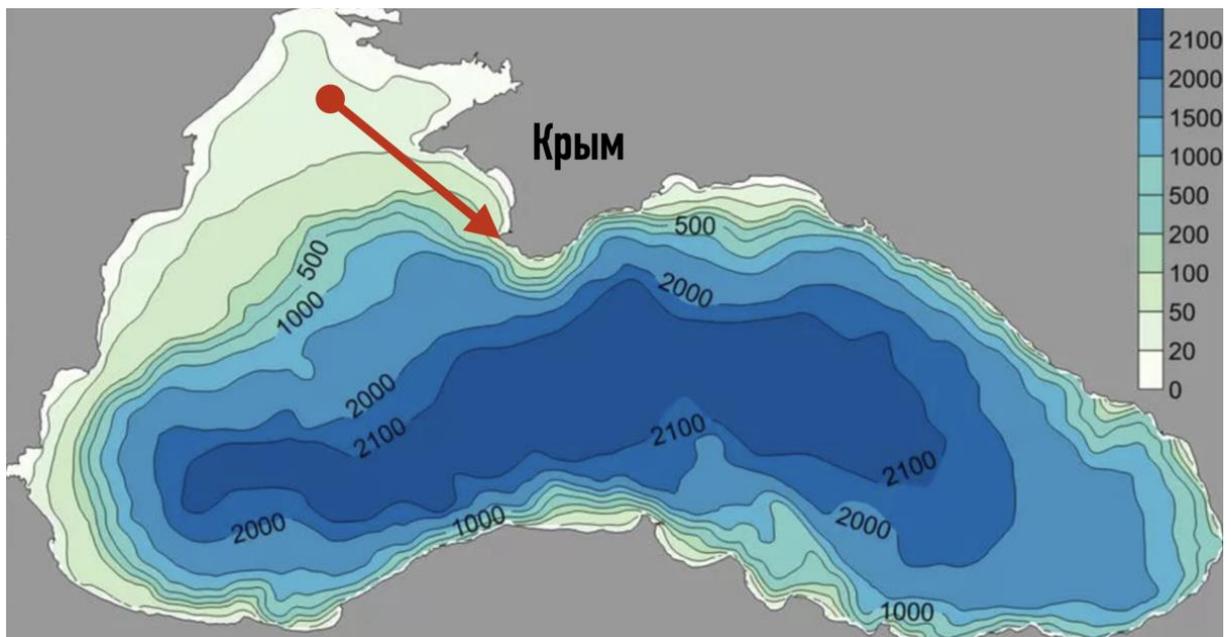
Та операция считается рекордной с точки зрения глубины подъема затонувшего судна. Гораздо чаще поднимают суда с куда более скромной глубины – 10-20 метров.

Посвящается Владыке БОЛЕЕ!

Даже подъем со 100 метров – это уже сложно и поэтому почти всегда дешевле оставить судно на дне, чем поднимать и восстанавливать его.

Например, знаменитая АПЛ "Курск" была поднята со 108 метров. И мы помним, насколько сложной, опасной и дорогой была та операция. Но, она была оправдана по идейным, экологическим и военным мотивам. Материальной же выгоды там не было никакой.

Ракетный Крейсер "Москва" затонул где-то по пути из акватории вблизи Одессы в Севастополь. Это позволяет предположить, что глубина его затопления – от 100 до 300 метров.



Да, это не 5600 метров, с которых подняли К-129, но все же, глубина довольно большая, да и корабль, скорее всего, находится в крайне плачевном состоянии, поэтому сомневаюсь, что его будут поднимать.

Возможно, попробуют поднять или уничтожить какую-то секретную документацию, может быть какие-то технологические секреты (хотя, откуда они на таком старом корабле, который давно не модернизировали), но весь корабль – вряд ли. <https://dzen.ru/a/YlxdBCYkzilN1Uxx>

Посмотрим на карту затонувших судов Черного моря:

И это только небольшой участок вблизи Новороссийска. Всего же в Черном море на дне покоится больше 1000 судов самых разных типов и размеров.

Многие лежат на глубине 10 метров, и их никто не поднимает – невыгодно.

Да что там затонувшие суда...



Древнее озеро

Согласно основной [гипотезе](#), в эпоху плейстоцена Черное море являлось пресноводным озером. Приблизительно 7500 лет назад климат на планете потеплел, часть ледников растаяла и подняла уровень Мирового океана. В результате Средиземное море прорвало Босфорский перешеек и залило озеро солёной водой.

На месте Босфора образовался грандиозный водопад, через который в черноморский регион переливалось до 40 км³ воды в сутки. Мощный поток наполнял водоём более 10 месяцев, поднял уровень воды на 140 м и затопил более 150 тысяч км² земли, в том числе населённой людьми.

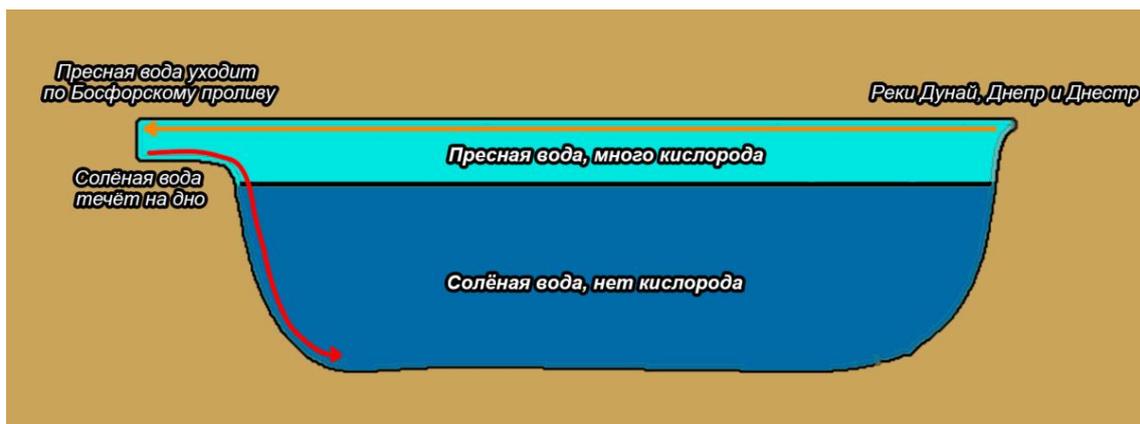
Смена солёности привела к массовой гибели растительного и животного мира озера. По мнению советского академика Вячеслава Иванова, катастрофа также спровоцировала масштабную миграцию племён неолита. Под толщей Черного моря тогда осталась общая прародина индоевропейских народов.

В результате затопления на дне моря оказались тонны органических отходов, которые подверглись разложению. Казалось бы, такой процесс не уникален для водоёмов и не должен был привести к накоплению сероводорода. Однако, судьбу Чёрного моря решила особая география.



Практически весь приток воды в море идёт из рек Дуная, Днепра и Днестра. Она пресная, и, следовательно, более лёгкая и остаётся ближе к поверхности моря. В то же время солёная и более тяжёлая вода, идущая из Мраморного моря, опускается на дно.

При этом пресный слой не увеличивается, поскольку вся «лишняя» вода поверхности уходит через Босфорский пролив. А солёный слой лишь растёт.



Чёрное море «в разрезе»

Из-за изолированности от Мирового океана здесь нет сильных ветров и течений. А потому слои воды сильно не смешиваются между собой.

Посвящается Владыке БОЛЕЕ!

Глубинные слои не насыщаются кислородом, и здесь происходит бескислородное разложение органических остатков с образованием сероводорода

Органика разлагалась здесь в течение тысяч лет. В результате сегодня в глубинах Черного моря накоплено более 3 миллиардов тонн огнеопасного соединения. Слой водоема ниже 150 метров населён лишь бактериями, выделяющими сероводород – до 2210 метров. Им заполнено 93% объема моря.

Может ли весь сероводород выйти на поверхность и взорваться?

Поскольку воды Чёрного моря не смешиваются между собой, отложения H_2S не могут просто так выйти наружу. Однако, периодически из-за штормов и землетрясений часть глубинного сероводорода прорывается наружу в виде пузырей, после чего растворяется в воздухе. В последний раз, в 1927 году один из таких пузырей воспламенился.



Теоретически, чтобы Черное море «взорвалось», сероводород должен выйти на поверхность одновременно, то есть необходимо обнажение крупного по площади участка глубинного слоя. По мнению ученых, этот сценарий маловероятен даже при сильных землетрясениях.

Гораздо опаснее, если Черное море просто обмелеет. Согласно сотруднику Фонда дикой природы России Константину Згуровскому, в черноморской воде стабильно уменьшается уровень кислорода и растёт загрязнение

промышленными и с/х отходами. Вдобавок из-за деятельности человека уменьшается подпитка водоема из рек.

Из-за этого Чёрное море постоянно мелеет. Возможно, однажды «живой слой» настолько истончится, что зловоние сероводорода начнет прорываться наружу, отравлять побережье, и он действительно взорвётся. Будем надеяться, что такой момент всё же не настанет.

Чёрное море из-за своей географии стало хранилищем сероводорода и миной замедленного действия. https://dzen.ru/a/YX_oYBFyfl7nyJuy

Несмотря на свои небольшие размеры, Азовское море является кладезем полезных ископаемых, среди которых выделяются месторождения нефти, газа, железных руд. В свете проблемы нехватки пресной воды на юге России в связи со снижением водного стока рек Дона и Кубани встал вопрос о поиске дополнительных источников пресной воды с минимальными затратами. Учитывая ограниченные ресурсы артезианских источников в Краснодарском крае и Крыму, геологи обратили внимание на Азовское море, в недрах которого размещены огромные резервуары с пресной водой. Но, обо всём по порядку. <https://dzen.ru/a/YFWm0vYpyFwt4Dhs>



Азовское море богато на природные ресурсы. Фото из открытых источников

Пожалуй, впервые с пресноводным источником в море столкнулись финикийские мореплаватели ещё в I-м тысячелетии до нашей эры возле берегов современного Ливана, Туниса, Италии в эпоху, когда они массово колонизировали берега Средиземного моря. Пришедшие на смену финикийцам греки, которые с VIII века до нашей эры стали массово заселять острова Эгейского моря, а также берега Средиземного и Чёрного морей использовали обнаруженные источники, с пользой пополняя запасы пресной воды на своих кораблях.

Что касается Азовского моря, то впервые в его недрах обнаружили пресную воду в 1970 году, когда в ходе очередной геолого-разведочной экспедиции по поиску месторождений нефти и газа пробурили скважину, но вместо ожидаемой нефти пошла чистая пресная вода. Данное открытие произошло в 50 километрах севернее Керченского пролива на месте древнего русла палео-Дона.

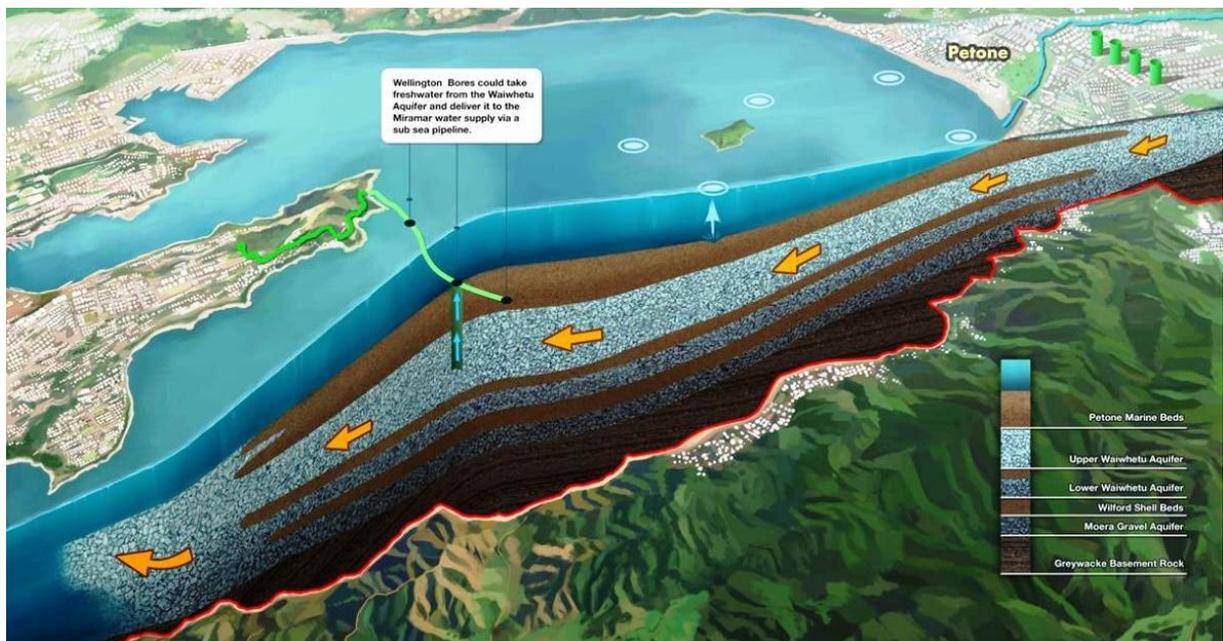


Схема разработки водоносного горизонта Вайвету в Новой Зеландии. Артезианский источник воды, располагающийся под морским дном обеспечивает на 70% потребности в пресной воде жителей Веллингтона. Источник изображения: <https://www.wellingtonwater.co.nz/>

Открытие советских геологов пресноводного источника оказалось более важным, чем открытие месторождения нефти. Учитывая уже тогда наметившуюся проблему острой нехватки пресной воды в Крыму, Краснодарском крае и Ростовской области, возник вопрос о

необходимости планомерного и полномасштабного изучения локаций подобных источников под дном Азовского моря.

Вдоль русел древних рек

На первый взгляд может показаться, что под Азовским морем сразу располагается сплошной водоносной горизонт, целый океан который достаточно просто пробурить. Отдалённо данная схема может просматриваться, как тазик с солёной водой (Азовское море) который плавает в ванне с пресной водой, поэтому и возникает уверенность, что всё просто. На самом деле, предполагаемый пресноводный океан под Азовским морем является сетью локальных резервуаров ("линз") с ограниченным количеством пресной воды, достаточной для обеспечения потребностей жителей Керченского и Таманского полуостровов или всего Крыма. В целом, основываясь на приблизительных данных советских времён, общий объем запасов живительной влаги оценивается в 100 кубических километров. Потребность Крыма в воде по итогам 2020 года равняется 1,5 кубических километров.

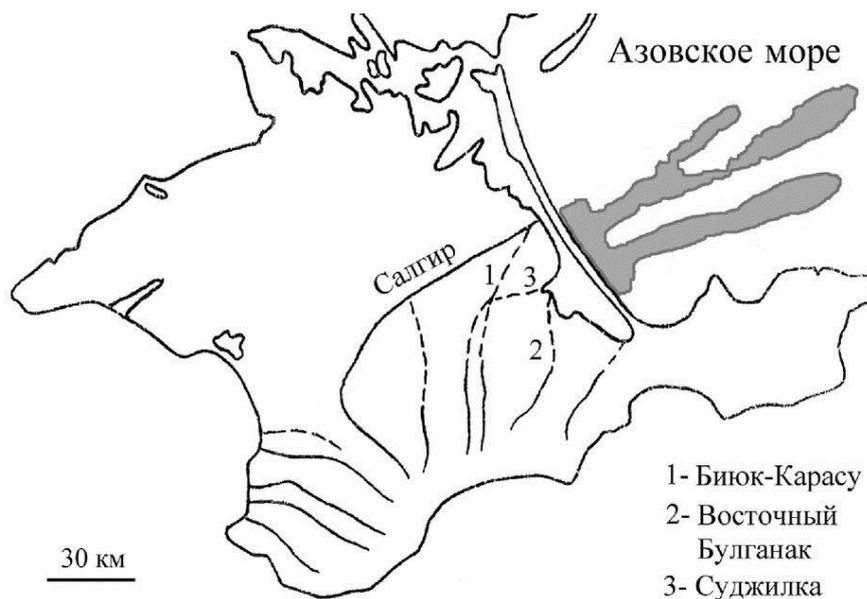
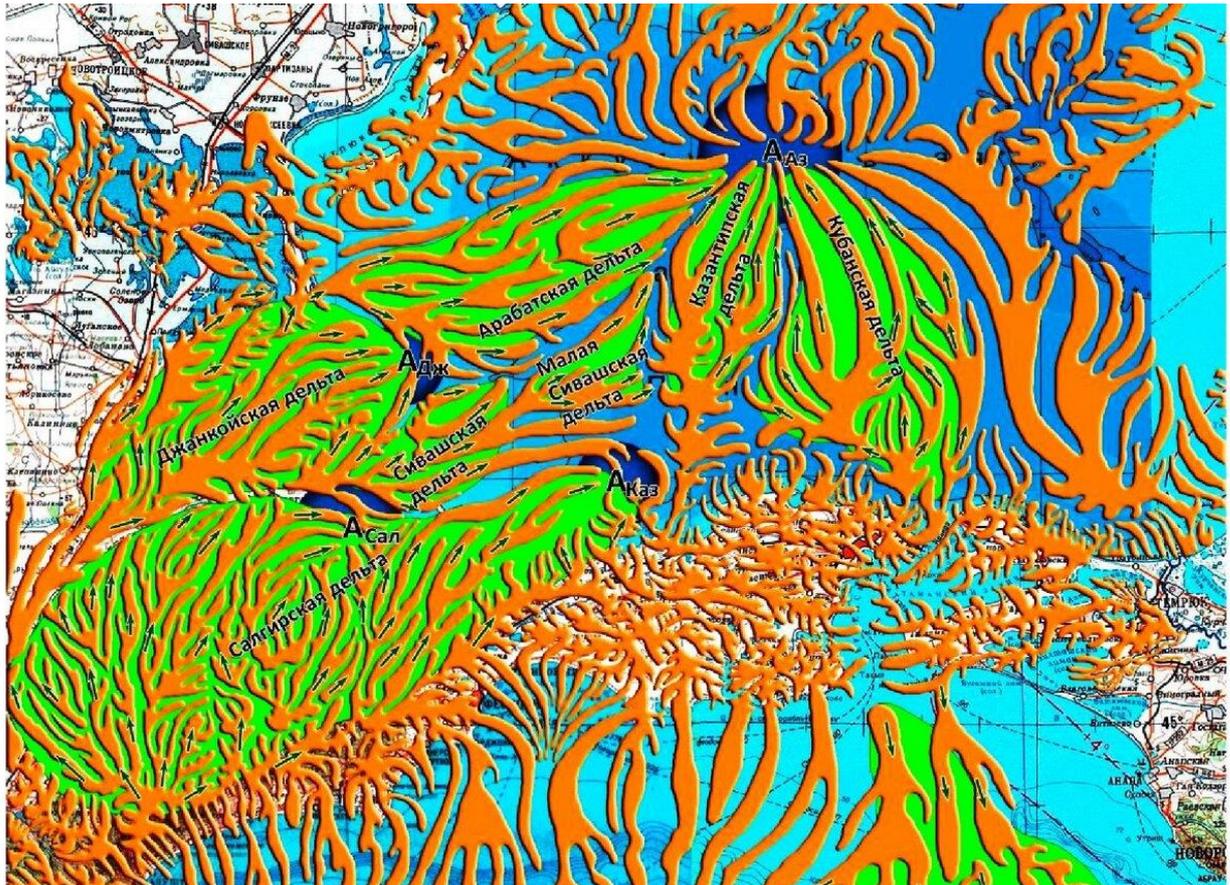


Схема палеодельты крымских рек на дне Азовского моря совмещенная со схемой современной гидрографической сети Крыма. В древности Салгир был полноводной рекой, впадавшей в Дон. Благодаря мощным речным наносам возле Арабатской стрелки образовался резервуар с пресной водой. Из статьи Флоринского И. В. "Палеодельта крымских рек в Азовском море"

В сравнительно недавнем, по геологическим меркам, прошлом, дно Азовского моря представляло собой болотистую местность, где наблюдалось

изобилие рек и речушек, несущих свои воды в палео-Дон, дельта которого тогда выходила к Чёрному морю. Помимо палео-Дона по заболоченной низменности протянули свои русла другие полноводные реки, такие, как палео-Салгир, палео-Молочная, палео-Кубань. В эпоху стремительного таяния ледников данные реки несли не только потоки воды, но, и кубометры песка. В осадочных толщах древних рек аккумулировалась пресная вода, которая была окончательно законсервирована наступившими солеными водами Чёрного моря.



Карта литодинамической ситуации восточной части Крыма, включая акватории Азовского и Черного морей (указаны направления стока подземных вод, области тёмно-синего цвета А - зоны концентрации пресной воды под дном Азовского моря). Из статьи Баранова И. П., Степановой В. И. "Выявление локальных резервуаров подземных вод равнинного Крыма на основе карт литодинамических потоков"

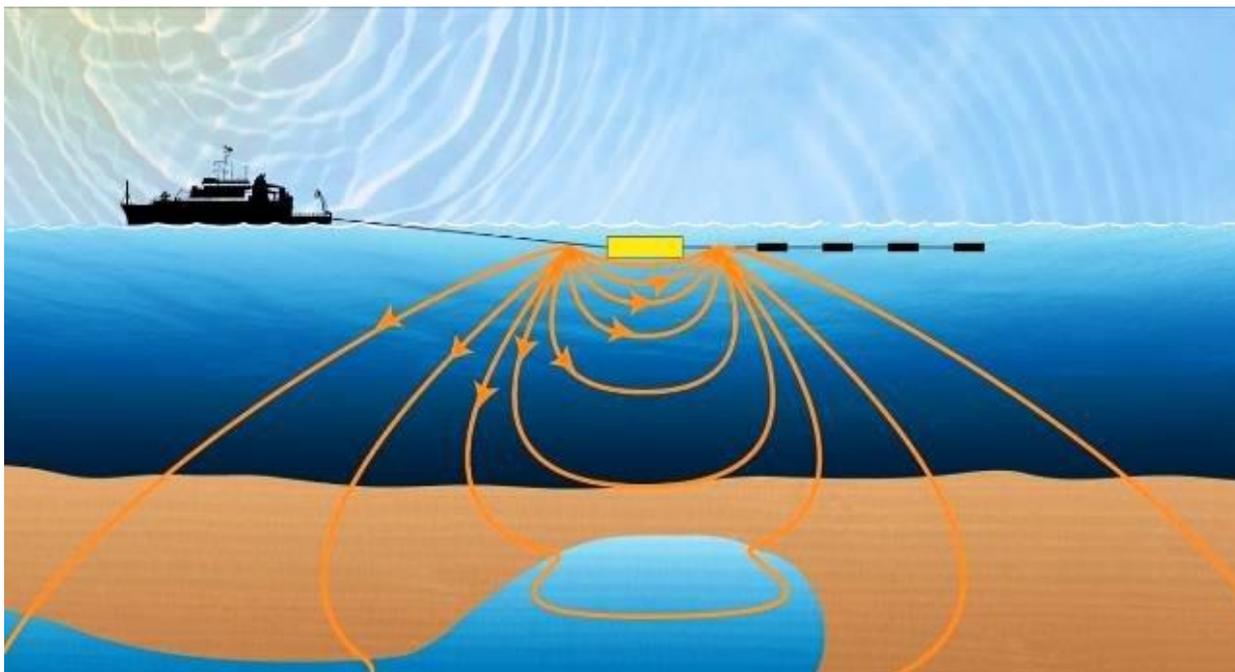
Современными учёными проделана колоссальная работа по выявлению русел древних рек на дне Азовского моря и определена локация наиболее мощных

и перспективных для добычи пресной воды артезианских источников, которых на данный момент выделено четыре.

Артезианские источника, крупнейший из которых располагается в северо-восточной части аккумулятивной равнины Панова, а ближайшая к Крыму находится возле Салгирской дельты (Арабатская стрелка) и мыса Казантип (Щёлкино). По всей видимости, учитывая близость к береговой линии, последние два указанных источника в будущем будут разрабатываться.

Зарубежный опыт добычи пресной воды

Добыча пресной воды из недр моря в настоящее время не является новшеством и активно производится в Греции, Израиле, США и Новой Зеландии. На данный момент прорабатываются новые эффективные методы поиска - электромагнитные и сейсмические, позволяющие определять в подземных полостях состав находящейся в них жидкости. Использование подобных технологий не только финансово выгодно, но и экономит время на поиски.



Поиск пресной воды под континентальным шельфом посредством использования электромагнитного метода. Рисунок: Eric S. Taylor, WHDI Graphic Services

Согласно информации СМИ ссылающихся на слова вице-премьера Марата Хуснуллина, добыча пресной воды из глубинных источников расположенных под дном Азовского моря должна начаться уже в скором времени посредством использования старой технологии добычи с нефтяных платформ, при этом вода будет поставляться сразу в Северо-Крымский

канал. Детали проекта не сообщаются, поэтому возникает ряд вопросов: о месте бурения, глубине скважины, о химическом составе и степени минерализации, качестве добываемой воды. Учитывая ограниченность источника воды, возникает сомнение в необходимости столь расточительной её доставки к потребителю посредством канала, что приведёт не только к испарению, но и потери через многочисленные трещины, ведь состояние Северо-Крымского канала оставляет желать лучшего.

Итак, под дном Азовского моря действительно располагаются обширные источники пресной воды, границы, и глубины которой недостаточно чётко определены. Предполагаемых запасов пресной воды достаточно для обеспечения потребностей жителей Крыма на определенный срок, так как ресурс ограничен и исчерпаем, но, время истощения артезианских скважин Азовского моря неизвестно, так как не определён объём запасов воды. Технически добыча пресной воды из недр Азовского моря не только возможна, но и финансово менее затратная в сравнении с созданием опреснительных установок.



В Новой Зеландии добыча субмаринных вод является прекрасным дополнением к существующей системе озёр и водохранилищ. На фото представлен буксир с буровой установкой для добычи пресной воды. Порт Веллингтона. Источник изображения: <https://niwa.co.nz/> <https://dzen.ru/a/YFWm0vYpyFwt4Dhs>

За свою историю Крым принадлежал более 15 государствам, некоторые из которых контролировали полуостров веками, другие – на протяжении всего нескольких десятилетий. Что это за страны, что они дали Крыму, и какая судьба их постигла? <https://dzen.ru/a/YZJUE2a3VDLYqHCU>

Скифы – собирательное название кочевых племен от восточных границ современного Казахстана до Русского каганата, названного в XIX веке немецкими учёными Киевской Русью.

В VIII веке до н.э. кочевники сложили мощный племенной союз. Впрочем, первыми жителями полуострова скифы не стали. Они пришли в Крым в VII веке до н.э., до этого территорию контролировали киммерийцы и тавры.

Скифы надолго обосновались в северном Крыму. Они заложили несколько крупных городищ, например, Неаполь Скифский. До сих пор археологи находят на полуострове украшения и предметы быта, когда-то принадлежавшие кочевникам.



Херсонес Таврический, Боспорское и Понтийское царства

С V века до н.э. юг полуострова колонизируют греки. Херсонес – одна из первых колоний. В эпоху расцвета государство-полис контролировало Гераклейский полуостров и северо-западный Крым.

Боспорское царство появилось чуть позднее в результате объединения полисов вокруг города Пантикапей. Постепенно оно взяло под контроль практически весь полуостров. К I веку до н.э. Боспорское царство перешло под протекторат Понтийского царства, которое занимало всю Малую Азию и северное побережье Чёрного моря.

Греки строили в Крыму города и крепости, строили суда и привезли сюда виноград, гранат, маслины и т.д. История крымского виноделия началась именно с эллинов.



Современные виноградники в южном Крыму

Римская империя

Рим контролировал полуостров с 47 г. до н. э. по 340 гг. н. э. Власть в регионе держалась на роли арбитра, которую взяла на себя Италия в условиях соперничества Херсонеса и Боспора. В конце концов, римские императоры установили протекторат над Херсонесом.

Римляне не стали колонизировать Крым, а потому романизации населения не произошло. Тем не менее, они наладили здесь сеть дорог и заложили несколько крепостей, а также при них на полуострове начало распространяться христианство.

Эпоха переселения народов

IV-V века ознаменовались контролем полуострова со стороны готов, аланов, сарматов и гуннов. С VI по X века Крым перешел под контроль сначала



Раскопки городища Тмутаракань

Тюркского каганата, позже Великой Болгарии и, наконец, Хазарского каганата во главе с евреями-рахдонитами работорговцами.

Русское владычество

В X веке Русь победила Хазарский каганат и завоевала его осколки. В Кубани и Крыму появилось Тмутараканское княжество,

управляемое русскими князьями. Просуществовало до XIII века. Предметов славянской культуры здесь практически не осталось.

Византия

Византийский период в Крыму начался с IV века н.э. До XIII века византийцы боролись за полуостров с гуннами, тюрками и славянами, то уступая им, то захватывая земли. В конце концов, византийцы были выбиты с полуострова. Крым поделили между собой готы, греки и генуэзцы.

Золотая Орда и Крымское ханство

С 1223 года Крымом владели монголо-татары. После развала Золотой Орды началось формирование крымско-татарского народа. В 1441 году образуется Крымское ханство.

Османская империя

Контроль над полуостровом обуславливался протекторатом над Крымским ханством, установившимся в 1580-е года. Стамбул обладал исключительным правом утверждать и смещать местных правителей.

При Османах Крым подвергся исламизации и тюркизации. Виноделие было фактически запрещено, активно развивалась работорговля. Отсюда ежегодно увозили тысячи людей, захваченных в русских землях.



Россия <https://dzen.ru/a/YZJUE2a3VDLYqHC U>

Постепенное завоевание Крыма Россией продолжалось с 1735 года. В 1774 году Крымское ханство было объявлено независимым от Османской империи. Впрочем, из-за постоянных междоусобных волнений на полуострове Крымский хан Сахиб II Гирей просил у Екатерины Великой присоединить Крымское ханство к Российской империи.

<https://dzen.ru/a/YZJUE2a3VDLYqHCU>

19 апреля 1783 года Екатерина Великая подписала манифест "О принятии полуострова Крымского, острова Тамань и всей Кубанской стороны под Российскую державу". В документе говорилось, что Российская империя обещает защищать жителей Крыма, гарантирует им исповедание их веры, а также возможность пользоваться всеми правами и преимуществами подданных Российской империи. Так Крымское ханство прекратило свое существование в качестве независимого государства и полуостров Крым вошел в состав Российской империи. Кроме того, к Российской империи были присоединены Тамань и Кубань.

Манифест был обнародован 9 июля 1783 года на вершине скалы Ак-Кая под Карасубазаром, где собрались представители крымской аристократии и духовенства. В честь вхождения Крыма в состав российского государства были организованы торжества, которые сопровождались играми, скачками, народными гуляниями и даже артиллерийским салютом.



Фото: © Белая скала (Ак-Кая). РИА Новости/Константин Михальчевский

Через полгода после выпуска манифеста Екатерины II Турции пришлось смириться и подписать "Акт о присоединении к Российской империи Крыма, Тамани и Кубани". Еще через пару месяцев императрица учредила Таврическую область, управление которой доверили Потемкину. Новая область состояла не только из Крымского полуострова, но и прилегающих районов Северного Причерноморья и Тамани.

Присоединение Крымского полуострова, Тамани и Кубани решило вопрос безопасности южных границ Российской империи, а также позволило получить беспрепятственный выход к Черному морю для ведения морской торговли.

Кроме того, окончательное решение территориального вопроса позволило прекратить внутривластные распри среди местного населения присоединенных территорий, которые нередко выливались в вооруженные восстания и противостояния враждебных лагерей.

19 апреля 2023 года исполнилось 240 лет со дня официального принятия Крымского полуострова в состав Российской империи. Соответствующий манифест подписала императрица Екатерина II в 1783 году. Помимо Крыма, в состав Российской империи вошли также Тамань и Кубань.

В XVIII-XIX веках в Крым массово едут русские, греки, армяне и другие народы. Здесь развивается виноделие, закладывается база Черноморского флота – Севастополь. С полуостровом связан крупный конфликт – Крымская война, в ходе которой против России воевала почти вся Европа.

С началом Октябрьской революции Крым переходит из одних рук в другие, в 1920 году сюда окончательно приходят большевики.

В 1954 году, Н.С. Хрущёв, учитывая территориальную близость и общность экономики, полуостров незаконно передал в состав Украинской ССР. В годы советской власти никто не мог и представить, что когда-нибудь Украина впервые станет независимым государством.

Впрочем, в 2014 году население Крыма смогло проголосовать за отсоединение от Украины и присоединение к России. Сегодня Крым остаётся в сложном положении из-за непризнания его статуса мировым сообществом. Тем не менее, крымчане живут на полуострове, в 2018 году регион вошёл в состав России и его соединили мостом с континентальной Россией.

<https://dzen.ru/a/ZD-WQXeTdhaBbi8E>



Памятник затопленным кораблям, установленный в честь обороны Севастополя во время Русско-Турецкой войны. <https://dzen.ru/a/YZJUE2a3VDLYqHCU>

Идея формирования Черноморского района экономического сотрудничества имеет краткую предысторию. Еще в начале 80-х годов нами была теоретически обоснована новая форма субрегионального сотрудничества – международный морской экономический (эколого-экономический) район. При его выделении доминировала экологическая целостность, требующая совместных, в том числе экономических, усилий по сохранению природной среды. После распада советского геополитического пространства Турция, стремящаяся стать региональной державой, выступила с политической инициативой создания Черноморского района экономического сотрудничества. В борьбе за черноморскую торговлю в лидеры вышел Стамбул, к которому перешли посреднические функции Бейрута — бывшего торгового и финансового центра Ближнего Востока. Турция стала претендовать на роль коммуникационного моста между Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом. <https://dergachev.org/book-10/24.html>

Черноморье расположено в геополитическом центре Евразии на пересечении коммуникаций «из варяг в греки» и запад - восток, включая Дунайско-Черноморский путь. Здесь проходят геополитические и социокультурные рубежи евразийских цивилизаций. Наиболее характерной особенностью региона является геополитическая биполярность на осях Запад - Восток и Север - Юг.

Самые обособленные в Мировом океане и глубоко вдающиеся в сушу Черное и Азовское моря имеют исключительное значение для

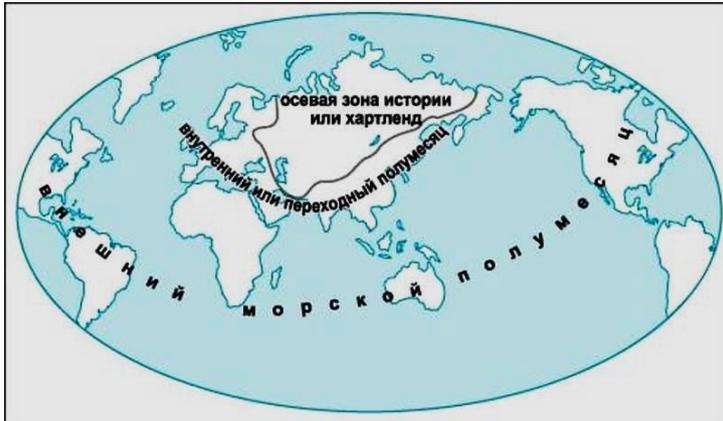


Рис. 1 – Ареалы распространения цивилизаций по Х.Д. Маккиндеру

международных экономических связей. Современная обстановка в Черноморье обусловлена перестройкой генеральных направлений транспортных коммуникаций и усилением энергетического фактора в геополитике.

Наиболее наглядно трансформация геополитического простран

ства Причерноморья иллюстрируется на примере Крыма и Одессы — крупных коммуникационных узлов Хартленда.

Преподаватель географии в Оксфордском университете Хэлфорд Джон Маккиндер (Halford John Mackinder) даже представить себе не мог, что его статья, опубликованная в 1904 году в журнале *Geographical Journal*, окажет такое огромное влияние на геополитическое мышление XX века.

В статье "Географическая ось истории" географ проанализировал факторы, влияющие на то, как мировая власть концентрируется в руках определённых держав. Британский географ также называл эту зону "Осевым регионом", "Сердцевиной", "Хартлендом" или "Континентальной сердцевиной". Он выделил эту область в ходе детального изучения великих империй в истории человечества.

Под "Хартлендом" Маккиндер подразумевал в основном Центральную Азию и Восточную Европу. Эта зона окружена переходным поясом с сухопутными и морскими территориями. Что касается контроля этой зоны,

согласно теории, сухопутные державы имели большее преимущество перед морскими державами, которые получили некое преимущество в XV веке с развитием мореплавания и открытием Америки. Дело в том, что "осевой регион" был практически недоступен по морю, а вот обладатели сухопутных средств передвижения — сначала, лошадей, а потом поездов — могли быстрее завоевать территорию и использовать её многочисленные ресурсы. Началась борьба за ресурсы. Под "Хартлендом" Маккиндер подразумевал в основном Центральную Азию и Восточную Европу. "Кто контролирует Восточную Европу, тот командует Хартлендом. Кто контролирует Хартленд, тот командует Мировым островом. Кто контролирует Мировой остров, тот командует миром".

Важнейшей проблемой Черноморья является поиск путей формирования нового экономического пространства с преференциальным режимом свободной торговли и совместного предпринимательства. Черноморье расположено в геополитическом центре Евразии на пересечении коммуникаций «из варяг в греки» и запад - восток, включая Дунайско-Черноморский путь. Крупнейшая концентрация торговых портов в Восточной Европе, относительно развитая инфраструктура, близость европейского и ближневосточного рынков создают предпосылки для мирохозяйственной интеграции. Турция стала инициатором формирования Черноморского района экономического сотрудничества. В борьбе за черноморскую торговлю лидирует Стамбул, к которому перешли посреднические функции Бейрута — бывшего торгового и финансового центра Ближнего Востока. Черноморье может стать коммуникационным мостом между Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом.

К региону приковано внимание западных нефтяных компаний в связи с

перспективами освоения богатых углеводородами месторождений Каспия и выбора путей транспортировки нефти и газа. Поэтому на рубеже веков геополитическая обстановка в Черноморье будет определяться реальными политико-экономическими возможностями контроля транспортировки каспийской нефти и газа.

Черное море становится зоной «жизненных интересов» третьих стран. Особенно возрастает политическая и экономическая активность в регионе стран НАТО.

Черноморье — перекресток двух мировых торговых коммуникаций — Великого шелкового пути и «из варяг в греки». Положение Черноморья на перекрестке евразийских торговых путей, наличие удобных бухт и мягкий климат способствовали развитию свободной торговли. Геополитические изменения в Евразии оказывали существенное влияние на благополучие местных городов. На геоэкономических контактах взаимодействия античной, гунуэзской и степных культур на берегах Понта возникали вольные портовые города. Казалось бы, не составляло труда кочевым степным племенам сбросить в море местных колонистов из греческих городов-государств. Но, это была бы «пиррова победа». Далекие предки не были такими беспечными. С появлением пепелища — исчезал товарный рынок, а значит путь к обогащению и взаимопониманию культур.

Путь «из варяг в греки» (конец IX – начало XIII вв.) сыграл выдающуюся роль в консолидации восточнославянских племен, став основой коммуникационного каркаса Киевской Руси. Водный торговый путь связывал Скандинавию, Прибалтику и восточнославянские племена с Византией и странами Востока. Эта крупная средневековая коммуникация проходила от Балтики по рекам Ловать или Западную Двину, Днепру к Черноморью, где пересекалась с «шелковым путем». Торговый путь «из варяг в греки» становится одним из основных источников обогащения местных племен, что послужило главным стимулом в объединении земель. В 882 г. земли были подчинены новгородскому князю Олегу, объявившего столицей Руси град Киев, расположенный в зоне древнего земледелия на пограничье леса и лесостепи, на перекресте водных и караванных торговых путей. В 907 г. князь Олег совершил успешный морской поход в Византию. Его результатом явилось заключение первого международного договора Руси с Византией (911 г.). Русским купцам предоставлялось право

беспошлинной торговли в Константинополе (Царьграде). Киевское и новгородское купечество было заинтересовано в упрочении единства Руси, обеспечивающее расширение торговых связей и безопасность судоходства в Восточной Европе. Установление экономических и культурных связей с Византией ввело Киевскую Русь в круг передовых европейских государств. Важнейшим итогом русско-византийских отношений было принятие христианства в качестве государственной религии Руси. В 989 г. киевский князь Владимир, будучи христианином, совершил поход на Херсонес (Корсунь). Последовала ответная реакция. В результате нападения печенегов (союзников Византии) Русь на многие века утратила причерноморские степи, что способствовало разрушению коммуникационного каркаса государства.

Крушение арабского Халифата, нападение половцев, крестовые походы окончательно нарушают черноморские торговые связи Руси. Очередной сменой геополитической обстановки в Черноморье воспользовались

Черноморье воспользовались генуэзские и венецианские купцы.

К концу XII века центр восточнославянской торговли переместился в Новгород, где после распада Киевской Руси в 1136 г. была провозглашена Новгородская феодальная республика. Местные купцы, объединенные в торговые корпорации, вели активную торговлю с Северной и Западной Европой. В вольном Новгороде (до 1494 г.) и в Пскове находились торговые дворы Ганзы — торгового союза северонемецких городов. В XIV — XV вв. русские княжества участвуют в международной торговле с Золотой Ордой и генуэзской колонией в Крыму Солдаей (Сурожем, Судаком). В Москве и Новгороде существовали богатые купеческие корпорации «сурожан». В 1472 г. из Трапезунда через Кафу (Феодосию) возвращается на родину после «хождения за три моря» тверской купец Афанасий Никитин.

В XV веке, когда Османская империя подчинила Крымское ханство и разгромила генуэзские колонии, морские торговые связи восточнославянских княжеств на юге надолго прекратились. Изолированность от черноморской торговли способствовала установлению льготного торгового режима на русском Севере. В 1554 г. английская торговая Московская компания получает право монопольной торговли по волжскому пути со странами Востока. Холмогоры после Новгорода и Белгорода

(Днестровского) становятся крупным центром беспошлинной торговли. На протяжении XVII — XIX столетий (в общей сложности четверть века) велись русско-турецкие войны за господство на Черном и Азовском море. В результате Азовских походов Петра I по Константинопольскому договору 1700 года Турция признавала за Россией право проводить свой флот от Азова до Керчи, где русские товары перегружались на турецкие суда. Была отменена российская дань крымскому хану.

Кючук-Кайнарджийский мир 1774 года открыл Черное море для русской внешней торговли и способствовал хозяйственному освоению причерноморских земель. В состав Российской империи была включена территория между Бугом и Днепром, а также крепости Керчь, Еникале и Кинбурн. Крымское ханство объявлялось независимым от Турции. Россия надеялась активизировать торговлю через Кафу (Феодосию), Козлов (Евпаторию) и Севастополь. Но, из-за отсутствия инфраструктуры, и ограниченности связей с внутренним российским рынком (плохие дороги) не удалось возродить торговую значимость крымских городов. По Ясскому миру 1791 года произошло окончательное закрепление российского статуса Крыма. В российском геоэкономическом пространстве получают развитие новые портовые города, среди них Таганрог (год основания — 1698), Херсон (1778), Николаев (1789) и Одесса (1794).

В начале XIX века Российская империя окончательно встала на путь поощрения черноморской торговли, отказавшись от политики Павла I, ограничивавшего экспорт через южные порты. Русско-турецкая война 1806 — 1812 гг. и ухудшение отношений с Францией отрицательно сказались на черноморской торговле. Однако, в результате Континентальной блокады (Наполеона против Великобритании), когда прервались русско-английские внешнеэкономические связи через балтийские порты, начался подъем черноморской торговли. Блокада лишила многие европейские страны возможности получать товары из восточных стран-экспортеров, что также способствовало расширению транзитной торговли через черноморские порты.

За период 1825—1860 гг. объем российского экспорта из азово-черноморских портов увеличился в восемь раз. В 1860 г. доля черноморского экспорта хлеба в общероссийском составила 56 %, в

том числе пшеницы — 78 %. Одесская таможня вышла на второе место после петербургской по объёмы вывезенных товаров. Хлебный экспорт составлял основу черноморской торговли Российской империи. Только в последние десятилетия существования Советского Союза благодаря «мудрой» аграрной политики удалось превратить местные порты в импортеры заморского хлеба.

Экономическое сотрудничество

В биполярном мире экономическое сотрудничество на рубежах мировых систем капитализма и социализма было ограничено. В Черноморье это отразилось на региональном экономическом сотрудничестве, свертывании транзитных торговых функций между Западом и Востоком. После падения «железного занавеса» появились перспективы делового субрегионального сотрудничества и создания новых коммуникационных коридоров. На социокультурных и природных рубежах цивилизаций и морей стало возможным формирование «земноводных» экономических пространств, способствующих деловому сотрудничеству приморских государств и решению экологических проблем. Это было особенно актуально для стран Балтии и Черноморья, где проходили геополитические границы. В 1992 г. в Стамбуле главы одиннадцати государств подписали соглашение о Черноморском экономическом сотрудничестве и создании регионального торгово-инвестиционного банка. Соглашение предусматривало упрощение визового режима и унифицирование таможенных правил. Если длительное время ведущую роль в Черноморье играла Российская/Советская империя, то после её окончательного распада, светская Турция стала претендовать на региональное лидерство. Являясь с 1964 г. ассоциированным членом ЕС, обладающая определенным опытом модернизации экономики Турция устремилась к развитию связей с мусульманскими тюрко-язычными республиками бывшего Советского Союза (Азербайджан, Туркменистан, Узбекистан, Казахстан, Кыргызстан, Башкортостан, Чувашия и др.). Всего здесь проживает около 50 млн. представителей тюрко-язычных народностей. Турция начала выступать на международной арене в качестве покровителя и защитника интересов балканских мусульман (в Боснии, Косово, Болгарии), крымских татар и гагаузов. Возродилась геополитическая концепция пантюркизма, появились карты «Великого Турана», включающие территории Крыма и Кавказа.

Однако, возможности Турции по созданию содружества тюркских народов оказались ограниченными.

Экономическое сотрудничество является гарантом стабильности в регионе, способствует взаимопониманию славянских, тюрко-язычных и других народов. В рамках международного сотрудничества возможно и объединение усилий для решения экологических проблем Черного моря. Велико значение коммуникационных функций Черноморья, чье географическое транспортное положение относительно Атлантического и Индийского океанов, стран Европы и Ближнего Востока способствует международной торговле. Наличие в Азово-Черноморском гидрологическом бассейне развитой сети судоходных рек (Дунай, Днепр, Днестр, Дон и др.) значительно расширяет транспортные возможности региона. Судоходные речные коммуникации связывают Черноморье с Балтийским, Каспийским и Северным морями.

Особенно большие надежды возлагались на возрождении Великого шелкового пути, проходящего через Черноморье. Международный проект Трансазиатской железнодорожной магистрали Стамбул — Пекин предусматривал соединить кратчайшим путем Западную Европу и Средиземноморье с Центральной Азией и Китаем. Открывались новые возможности не только для международной торговли, но и совместного предпринимательства и развития туризма. К проектируемой трассе тяготело свыше сорока государств. Была осуществлена стыковка железной дороги на китайско-казахстанской границе (станция Дружба) и осуществлено строительство железнодорожного участка Мары (Туркменистан) — Мешхед (Иран). Активность в реализации «проекта века» проявили Турция и Китай. В Стамбуле, где уже было осуществлено строительство двух висячих мостов чрез Босфор, предполагалось сооружение железнодорожного тоннеля под проливом стоимостью свыше одного миллиарда долларов. Китай предоставил преференциальный режим свободной экономической зоны городу Ланьчжоу, расположенного в верховьях Хуанхэ. Этот центр провинции Ганьсу является крупнейшим по численности населения и важнейшим транспортным узлом на Западе Китая. Отсюда в древности и средневековье брал начало Великий шелковый путь. Однако геополитическая обстановка на Балканах, Ближнем Востоке и Центральной Азии не способствует реализации проекта Трансазиатской магистрали.

Основными странами-участницами процесса черноморской экономической интеграции являются Россия, Турция, Украина, Румыния, Болгария, Азербайджан, Грузия, Молдова и Армения. Интерес к субрегиональному сотрудничеству проявляют Греция, Кипр, Китай и страны Центральной Азии. По макроэкономическим показателям в Черноморье выделяются Россия, Турция и Украина. В начале 90-х годов по показателям валового национального продукта на душу населения лидировали Россия, Болгария и Турция. Самая высокая производительность труда в промышленности, строительстве, транспорте и связи отмечалась в Турции, имеющей опыт рыночных отношений. Украина лидировала по индексу гуманитарного развития и производительности труда в сельском хозяйстве. Выделялась объемами советско-болгарская внешняя торговля. Внешнеэкономические связи между Турцией и странами социалистического лагеря были развиты слабо. Внешняя торговля Турции осуществлялась в основном через средиземноморские порты, включая Стамбул. На черноморском побережье Турции нет крупных торговых портов, слабо развита транспортная инфраструктура на границе с Грузией и Арменией. Только после распада Советского Союза начал функционировать автомобильный переход на турецко-грузинской границе. Имеется единственный железнодорожный выход на Южный Кавказ Карс — Гюмри — Тбилиси.

В целом транспортный каркас Черноморья требует реконструкции и строительства новых путей. Нет надежного транспортного перехода между Украиной и Румынией, Крымом и Россией через Керченский пролив, испытывает перегрузки транспортный узел Ростова-на-Дону. Слабо развит международный туризм. Самой посещаемой страной в бывшем социалистическом «лагере» была Болгария, где в основном отдыхали советские туристы. Турецкие граждане относительно редко посещали советские республики.

Новая геополитическая обстановка в регионе создавала предпосылки для многих направлений экономического сотрудничества. Поэтому на международной встрече на высшем уровне в 1992 г. были обсуждены пути субрегиональной интеграции и подписана Декларация о Черноморском экономическом сотрудничестве. Основные задачи черноморской интеграции включали создание режима свободного движения товаров, услуг и капиталов в целях

расширения производственной кооперации и совместного предпринимательства, совместные проекты в области транспорта, телекоммуникаций, энергетики, экологии, науки и техники, сельского хозяйства и пищевой промышленности, создания свободных экономических зон. Предусматривалась модернизация и сооружение инфраструктурных объектов, создание коммерческих банков, центров делового сотрудничества и инновационных фондов. Намечалась организация бизнес-школ, создание международного экологического центра, включая научные исследования, экологическое образование и обмен научно-технической информацией. Особое внимание уделялось экономико-правовым проблемам, сохранения и развитию безвизового режима между причерноморскими государствами, восстановлению разрушенных связей между бывшими социалистическими государствами, советскими республиками. В 90-е годы создаются Ассамблея черноморских государств, Черноморский банк торговли и развития (Салоники), международные центры по энергетике (Варна) и поддержки предпринимательства (Бухарест), другие организации субрегионального сотрудничества. Были достигнуты договоренности об упрощении визового режима, унификации таможенных и налоговых правил, о сотрудничестве в области торговли и промышленности, транспорта и связи, науки и техники, туризма и экологии, сельского хозяйства и других сферах. Среды крупномасштабных совместных проектов выделены: создание транспортного коридора вокруг Черного моря и его интеграция с трансевропейскими коммуникациями, формирование объединенной энергетической системы, модернизация портов и создание телекоммуникаций.

Предусматривается создание кольцевого транспортного коридора Стамбул - Бургас - Констанца - Кишинев - Днепропетровск - Донецк - Ростов-на-Дону - Новороссийск - Тбилиси - Анкара - Стамбул.

Таким образом, черноморский коридор, в случае его создания, пройдет через наиболее экспортно-ориентированный регион Украины, но вместе с тем обойдет стороной крупнейший Одесский портово-промышленный комплекс и придунайские порты, на которые приходится 70 % грузооборота. Поэтому необходимо в Причерноморье совместить направления девятого европейского и черноморского транспортных коридоров с коммуникационной

осью столица — главные морские ворота (Одесса) — дунайские порты Измаил и Рени.

Имеется многовековой опыт, хотя и не бесконфликтного, совместного проживания христиан и мусульман. Однако, субрегиональная интеграция стран, длительное время находившихся в разных геоэкономических пространствах, испытывает серьезные трудности. Между странами-участниками ЧЭС не сложились предпосылки для формирования *регионального рынка* на основе разделения труда. Геополитическая обстановка в Черноморье, финансово-экономические кризисы, особенно в России и Турции, сдерживают международное сотрудничество по реализации совместных проектов. Товарооборот между черноморскими странами незначителен, за исключением России с Украиной, испытывающей энергетическую зависимость. Украина объявила стратегическими партнерами все причерноморские государства, в которых таковой не воспринимается. *Основной и незначительный внешнеторговый оборот с этими странами приходится на товары ширпотреба.*

Трудности экономической интеграции в Черноморье обусловлены геополитической обстановкой на Балканах, Кавказе и Ближнем Востоке. Тенденции консолидации мусульманского мира сопровождаются усилением славянской дезинтеграцией. Велика опасность обострения этнонациональных и этноконфессиональных территориальных проблем в регионе. Турция уже прошла определенный путь от государственного монополизма к либеральной экономике, тогда как в бывших социалистических республиках эта трансформация только началась. Черноморское экономическое сотрудничество требует значительных капиталов в создание современной транспортно-коммуникационной и деловой инфраструктуры, но, этими возможностями страны-участницы субрегионального объединения не располагают. Большинство государств региона, включая наиболее крупные державы (Россия, Турция и Украина), переживают глубокий экономический кризис. Финансовый кризис в Турции сопровождается необходимостью ликвидации последствий разрушительных для экономики землетрясений.

Международные встречи правительственных и деловых кругов подтверждают стремление причерноморских государств к *субрегиональному сотрудничеству*. Однако, стартовые условия для

открытой экономики существенно различаются. В Черноморье выделяется турецкий опыт перехода от централизованной экономики к свободному предпринимательству.

Экономика **Турции** на протяжении многих десятилетий была такой же замкнутой, как и в Советском Союзе. Аграрно-индустриальная страна сохраняла пережитки феодализма, особенно в сельском хозяйстве. В 60-е годы экономический курс был ориентирован на развитие импорто-замещающих производств. Во второй половине 70-х годов началась экономическая реформа на основе стратегии экспортной ориентации экономики и привлечения иностранных инвестиций.

Программа развития открытой экономики была разработана с учетом рекомендаций Международного валютного фонда и предусматривала ограничение государственного регулирования экономики, стимулирование частного сектора и малого предпринимательства, наращивание конкурентоспособного экспортного производства, расширения кооперации и интеграции с высокоразвитыми странами. Ориентиром были выбраны западноевропейские стандарты жизни, а главной стратегической целью — вступление Турции в Европейское Сообщество.

В стране, где из 15 млн. самодеятельного населения около 3 млн. не имело работы, экономическая реформа началась с экспорта рабочей силы. В Западную Европу эмигрировало свыше 800 тыс. турок, из них более 600 тыс. — в Германию. Гастарбайтеры явились важным источником валютных поступлений в Турцию.

В результате либерализации экономики Турция превратилась в ближневосточного «тигра» и по ряду показателей опередила новые индустриальные страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Была решена продовольственная проблема, на первое место по объему государственных и частных капиталовложений вышло жилищное строительство. Главным успехом экономической реформы явился рост производства и конвертируемость турецкой лиры. В 80-е годы выплавка стали увеличилась в 3,6 раза, алюминия — в 1,6 раза, добыча железной руды — в 1,6 раза, а выработка электроэнергии — более чем в 2 раза. Среднегодовые темпы прироста ВВП составили 7 %, а экспорта — 25 %. Турецкий экспорт увеличился за период 1975 — 1990 гг. с 1,4 до 12 млрд. долларов США, а доля в нем промышленной продукции выросла с 35

до 83 %. После распада СССР Турция начала успешно осваивать восточноевропейский и центрально-азиатский рынки. Значительные валютные поступления в Турцию шли через знаменитый Стамбульский рынок, превратившийся в крупный международный центр оптовой торговли. Главным торговым партнером Турции стала Германия, на которую в начале 90-х годов приходилось 25 % экспорта и 17 % импорта. Приоритет Германии наблюдается в совместном предпринимательстве. По лицензиям знаменитой фирмы «Мерседес-Бенц» в Турции было организовано производство автобусов и микроавтобусов, их цена на восточноевропейском рынке в два раза меньше немецкой.

Характерное и специфическое влияние на экономику Турции оказала «челночная» торговля. Она, как «манна небесная» способствовала сохранению высоких и стабильных темпов экономического роста. По экспертным оценкам ежегодно туристы и «челноки» из стран Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии оставляли в Турции до 10 млрд. американских долларов. Полученные от «челночной» торговли доходы позволили турецкому правительству предотвратить тяжелый экономический кризис в 1994 году. Эпицентром «челночной» торговли стал Стамбульский рынок, где в начале 90-х годов место поляков было занято, преимущественно, русскими и украинцами, образовавшими, так называемый, «Горбачеврынок». Стамбульский рынок явился «школой капитализма» для миллионов выходцев из Восточной Европы, которые, преодолев социально-психологический дискомфорт, стали надеяться не на власть, а на собственные силы и возможности.

В конце 90-х годов в «челночном» бизнесе наметились новые тенденции. Турция, не обеспечив своевременно преференций для свободной торговли, начала испытывать конкуренцию со стороны других восточных стран, в первую очередь, Объединенных Арабских Эмиратов, Сирии и особенно Китая. Власти Стамбула не приняли экстренных мер по снижению цен на авиабилеты и проживание «челноков» в гостиницах, упрощению процедуры для чартерных рейсов и применению к ним льготных тарифов. В результате в 1997 г. объем «челночной» торговли снизился до 4 млрд. долларов, произошла её переориентация на ОАЭ, где функционирует крупнейшая на Ближнем Востоке свободная экономическая зона Джебель Али. Здесь отменены платы за стоянки

самолетов в аэропорту и в морском порту, значительно снижены цены на авиабилеты. Местные условия для бизнеса отличаются более низкими трудовыми затратами из-за дешевизны рабочей силы эмигрантов из Индии и других азиатских стран. Турция решила проблему водоснабжения, осуществив крупномасштабный проект ирригации юго-западной Анатолии. Здесь была построена крупнейшая в Европе плотина Ататюрка, обеспечившая увеличение производства электроэнергии и освоение 2 млн. га орошаемых земель. Пресная вода — бесценный природный ресурс на Ближнем Востоке. С его помощью Турция пытается решить и проблему межнационального конфликта в юго-восточной Анатолии, где проживают курды и наблюдаются вспышки сепаратизма. «Золотые годы» турецкой внешней торговли способствовали росту ВВП и промышленного производства. Производительность труда в промышленности достигла среднемирового уровня. Если в 1990 г. ВВП Турции был немногим больше украинского и в 3,6 раза меньше российского, то в 1997 г. в 3,7 раза превысил украинский и составил 64 % российского. Турция создала самый мощный в регионе модернизированный военно-морской флот, а по тоннажу торгового флота стала сопоставима с Россией.

В основе турецкой модели положена концепция создания «моста» открытой экономики между Западом и Востоком. Поэтому здесь определенная роль отводилась свободным экономическим зонам. Однако, преференциальный режим был установлен не в Стамбуле, а в других портовых центрах. Первые СЭЗ, созданные на средиземноморском побережье в Мерсине (1988), Анталье и Измире, ориентированы на ближневосточный рынок. В дальнейшем режим беспошлинной торговли был установлен в ряде черноморских портов, обеспечивающих прибрежную торговлю с Россией, Украиной и Грузией.

Самая крупная экспортно-промышленная зона расположена в Измире — третьем по величине и экономическому значению турецком городе. Порт Измир занимает по грузообороту второе место после Стамбула и специализируется на экспортной торговле. Здесь проводятся традиционные международные ярмарки. Экспортно-промышленная зона Мерсин представлена нефтепереработкой, автосборочным, химическим и текстильным производством.

Турция претендует на роль региональной державы. Этому способствует геоэкономическое положение на пересечении трансконтинентальных коммуникаций, соединяющих Европу с Азией и Черноморье со Средиземноморьем. После распада СССР в Турции возродилась геополитическая идея создания единого государства тюрков — Великого Турана. Турция с населением 64 млн. человек является ассоциированным членом Европейского Союза. Страна входит в военно-политический блок НАТО, имеет многочисленную армию (630 тыс. солдат и офицеров) и самый мощный в регионе модернизированный военно-морской флот. Впервые за последнее столетие Турция осуществила экономическую экспансию в Юго-Восточной Европе. Страна реально доминирует или успешно конкурирует с Китаем на местных рынках в Центральной Азии, а также в Грузии и Азербайджане. Однако, в конце 90-х годов Турцию постиг глубокий экономический кризис, государственный долг составил 100 млрд. долларов. Это способствовало более умеренной внешней политике, уменьшились призывы к созданию Великого Турана. Несмотря на исключительно благоприятную геоэкономическую обстановку, доля страны в мировом промышленном производстве осталась почти без изменений. Турция не смогла в полной мере воспользоваться предоставленным историческим шансом для ускоренной модернизации хозяйства. Из-за экономических проблем, в том числе, остаётся не реализованной стратегия интеграция страны в ЕС.

Черноморское экономическое сотрудничество и создание регионального «общего рынка» Турция рассматривала, как важную предпосылку для ускорения «вхождения» в ЕС. Однако, геополитическая обстановка на Балканах, экономический кризис и внутренние национальные проблемы, отодвигают «европейскую мечту» на неопределенное время. Возможно, имеются глубокие цивилизационные (социокультурные и конфессиональные) барьеры, которые непреодолимы на пути вестернизации, предпринимаемые Турцией второе столетие.

Формально, самой открытой причерноморской страной в начале 90-х годов являлась **Болгария**, экономика которой на 70 % была ориентирована на Советский Союз. Болгария занимает первое место среди бывших стран-членов Совета Экономической Взаимопомощи по числу производственных объектов, построенных при техническом содействии

Москвы. Болгарию ежегодно посещало свыше 5 млн. туристов, преимущественно из бывшего Советского Союза, ФРГ, и Польши. Международный туризм был одним из основных источников валютных поступлений. Черноморское побережье Болгарии наряду с югославской Адриатикой являлось крупнейшей курортно-рекреационной зоной восточноевропейского бывшего социалистического лагеря.

После падения «железного занавеса» Болгария взяла курс на «европеизацию» путем создания «малой» Японии на Балканах, но, низкая конкурентоспособность товаров, поставляемых преимущественно на советский рынок, и экономический кризис развеяли иллюзии о быстрой интеграции в Богатый Запад. Экономика страны продолжает зависеть от внешних поставок энергетических ресурсов, железной руды и другой продукции. Черноморские курорты, ориентированные на непрехотливых граждан социалистических стран, оказались неконкурентоспособными. То, что раньше для советских граждан казалось «земным раем», по западноевропейским стандартам рекреационная среда обитания выглядела весьма убого.

Не оправдались надежды на создание свободных экономических зон, способствующих привлечению иностранных инвестиций. В Болгарии еще в 1987 г. был принят декрет о свободных экономических зонах. Было объявлено о создании беспошлинных зон, в Русе и Видине, на Дунае, Пловдиве (международная ярмарка), Бургасе и Драгомане вблизи Софии на югославском направлении, и в Свиленграде на стыке болгарской, турецкой и греческой границ. В свободных зонах предусматривалось не только обслуживание транзитных грузовых потоков (складирование грузов и предпродажная подготовка, оказание банковских и страховых услуг), но, и осуществление совместной производственной деятельности, создание экспортно-промышленных производств. Экономический кризис в Болгарии, удорожание ввозимых энергоносителей, геополитическая обстановка на Балканах не позволили эффективно использовать свободные зоны, как прогрессивную форму мирохозяйственной интеграции.

Болгария стратегически не заинтересована в субрегиональной интеграции в Черноморье, где на роль лидера претендует Турция. В болгарском обществе еще не забыли историю вхождения страны в Османскую империю. Поэтому Болгария принимает участие в реализации конкретных проектов Черноморского экономического сотрудничества, способствующих

усилению её транзитных функций и решению ряда социальных и экологических проблем.

В Болгарии, центрами морского хозяйства являются Варна и Бургас. В *Варненском ППК* осуществлена реконструкция старого порта (Варна — Восток), и построен порт Варна — Запад на Белославском озере, соединенным судоходным каналом с Черным морем. Введена в строй паромная переправа Варна — Ильичевск, ставшая нерентабельной из-за сокращения объёма перевозок. На донбасском угле работает теплоэлектростанция «Варна». Через *Бургасский ППК* в страну поступает российская нефть, коксующийся уголь, железная руда и лес. Здесь расположен крупнейший в Болгарии нефтеперерабатывающий завод, нефтехимический комбинат, предприятия судостроения и рыбоконсервной промышленности.

Румыния активно осуществляет политику открытой экономики на основе расширения транзитных функций в системе Дунай — Черное море. Через территорию республики проходят транзитные грузы из стран Центрально-Восточной Европы к Черному морю, и из Турции и Болгарии в Украину и Россию. Начиная с 70-х годов, в Румынии был осуществлен крупномасштабный транспортный проект. Судоходный канал соединил новый порт Констанца-Юг с Дунаем, что позволило сократить традиционный речной путь к Черному морю на 400 км. Канал имеет протяженность 64 км, ширину 70 — 90 м. и глубину до 7,5 м. Значение судоходного канала Чернавода — Черное море возросло с открытием водного пути Рейн — Майн — Дунай. В Констанце была создана свободная экономическая зона.

Еще в 1978 г. в устье Дуная в порту Сулина была организована первая в Румынии свободная таможенная зона. В дальнейшем её администрация в целях получения высоких доходов осуществила складирование токсичных отходов производства, ввезенных из Западной Европы. Нарушение международно-правовых норм в области охраны природной среды подорвали престиж свободной зоны.

В Румынии выделяются два крупных портово-промышленных комплекса. *Черноморский ППК* (Констанца) является главными морскими воротами страны. Здесь сооружены новые порты Констанца — Юг и Мангалия. За последнее время грузооборот ППК увеличился с 5,3 до 85 млн. тонн. Констанца стала крупнейшим черноморским портом. К Констанце

будет проложен главный транспортный коридор Западной и Центральной Европы к Черному морю.

Участие Румынии в черноморском экономическом сотрудничестве обусловлено возможностями эффективного использования созданной транспортно-коммуникационной инфраструктуры и участие в реализации региональных проектов. С помощью турецких фирм осуществлена реконструкция и строительство причалов в порту Галац, чтобы расширить экспорт внешнеторговых грузов из Румынии и Молдовы.

Россия, утратившая украинские порты, наращивает мощность Новороссийска, особенно в обеспечении внешнеторговых связей и расширения экспорта энергетического сырья. Участие **Украины, Молдовы и Грузии** в черноморском экономическом сотрудничестве также связано с возможностями расширения транзитных функций, что проявилось в попытках создания специального межгосударственного объединения, основанного на совместной реализации Евроазиатского транспортного коридора (энергетического моста) через Черноморье.

Основой экономического сотрудничества в области морского хозяйства являются развитие портово-промышленных комплексов (ППК), международный туризм и курортно-рекреационное хозяйство, рациональное использование биологических, минеральных и химических ресурсов, эколого-экономические проблемы береговой зоны, экологические проблемы моря и социально-экономическое развитие приморских городов. На Азово-Черноморский регион приходилось 54 % грузооборота торговых портов и 71 % внешнеторговых морских перевозок страны.

В крупном многофункциональном городе Одессе местные пляжи не отвечают элементарным санитарным нормам безопасности.

Особенно интенсивно развивалось морское хозяйство *Одесского ППК*. Ныне этот крупнейший в **Украине** портово-промышленный комплекс специализируется на обеспечении внешнеэкономических связей, судоремонте, производстве и транспортировке экспортной химической продукции (аммиака, карбамида), океаническом и прибрежном рыболовстве, добыче минерально-строительного сырья.

В **Российской Федерации** успешно развивается Новороссийский и Азово-Донской ППК. *Новороссийский ППК* (Новороссийск, Туапсе) специализируется на обеспечении экспорта нефти и нефтепродуктов, океаническом и прибрежном рыболовстве. Глубоководная нефтегавань

Шесхарис обеспечивает обработку крупнотоннажных танкеров. В припортовой промышленной зоне расположены крупные цементные заводы, значительная часть их продукции отправляется на экспорт. Новороссийск стал главным российским портом на Черном море, поэтому углубляется его специализация по обеспечению внешнеторговых связей. *Азово-Донской ППК* (Таганрог, Ростов-на-Дону, Азов, Ейск, Темрюк) в основном обслуживает суда типа река — море, развито прибрежное рыболовство и рыбопереработка, имеются небольшие судостроительные производства.

В **Грузии** одноименный портово-промышленный комплекс (Батуми, Поти) формируется на обеспечении внешнеторговых связей, океаническом и прибрежном рыболовстве. Перспективы его развития связаны с экспортом каспийской нефти и развитием морских паромных переправ.

На черноморском побережье **Турции** нет крупных портовых центров, ориентированных на обеспечение внешнеторговых связей страны. *Эрегли-Зонгулдакский* портово-промышленный комплекс *ППК* выделяется развитой металлургией, добычей и транспортировкой угля и марганцевых руд. Возросла роль портов Самсунг и Трабзон в прибрежной торговле с Россией (Сочи, Крым).

Лидирующую роль в черноморской торговле со времён Советского Союза занял *Стамбульский ППК* (Стамбул, Измит, Гельджюк), расположенный на берегах Босфора и Мраморного моря. Этот крупнейший в Турции и на Ближнем Востоке торгово-финансовый центр и портово-промышленный комплекс одновременно является главной военно-морской базой. Здесь производится 20 % промышленной продукции страны, сосредоточены крупные судостроительные и судоремонтные заводы. В Измите расположены припортовые предприятия нефтепереработки и нефтехимии.

Дунайский ППК (Галац, Брэила, Тулча, Сулина) обслуживает речное и морское судоходство. Морские суда с осадкой 7,3 м. поднимаются по Дунаю до Брэилы (150 км от устья), где происходит перевалка грузов на речные суда. Галац является крупнейшим дунайским портом и центром черной металлургии Румынии. Порт специализируется на ввозе железной руды и коксующегося угля из Украины. Перспективы Черноморского экономического сотрудничества в области

морского хозяйства связаны с формированием современной портовой инфраструктурой, транспортных коммуникаций и создания унифицированных преференциальных условий для свободной торговли.

В Черноморье расположены крупные курортно-рекреационные зоны: Южный берег Крыма, Большой Сочи (Россия); Одесса (Украина); Пицунда, Гагры и Сухуми (Грузия), Золотые пески, Солнечный берег и Альбена (Болгария), Мамайя и Мангалия (Румыния).

Итак, геоэкономическое положение бывших южных всесоюзных здравниц, оказались неконкурентоспособными в Средиземноморье. Грузинские курорты пришли в запустение из-за этнонационального конфликта в Абхазии. Южный берег Крыма, некоторое время, испытывал дефицит пресной воды, который Россия смогла преодолеть. Многие здравницы Крыма требуют реконструкции и не обеспечивают качественных услуг.

Наибольшую притягательность для отдыхающих из России и Украины получил средиземноморский курорт Анталья (Турция) и другие местные центры международного туризма.

В отличие от других причерноморских стран Турция располагает достопримечательностями и объектами туризма мирового значения, многочисленными памятниками античной, византийской и других эпох. Здесь сохранились полуразрушенные стены легендарной Трои, развалины Пергама и Милета, памятники Эфеса с уцелевшими колоннами одного из семи чудес света — сожженного Геростратом храма Артемиды. Туристов привлекают остатки Галикарнаса (родины «отца истории» Геродота), руины столицы древней Лидии (Сард) и достопримечательности Коньи — бывшей столицы империи турок-сельджуков. На средиземноморском побережье Турции в буквальном смысле россыпь остатков античных амфитеатров, храмов и городов. От международного туризма Турция ежегодно получает свыше 10 млрд. долларов. Самый значительный доход от иностранного туризма дает Стамбул (Византий, Константинополь) — один из древнейших торговых и культурных центров мира, обладающий многочисленными историческими достопримечательностями.

Важное место в черноморском экономическом сотрудничестве занимают экологические проблемы моря и береговой зоны, от решения которых зависит эффективная производственная деятельность, развитие городов и рекреационного хозяйства.

Интенсивное развитие морского хозяйства в первой половине XXI века усилило демографическую притягательность береговой зоны. Высокие темпы роста были характерны для Констанцы, Варны и Бургаса, приморских городов Болгарии, где было расположено 47 городов и 57 поселков городского типа, в пределах Украины — 29 городов и 57 пгт. Население Одессы выросло с 0,7 до 1,2 млн. человек. Однако, сегодня наблюдается сокращение численности приморских городов, особенно в Грузии и Украине. Одесса утратила статус города-миллионера.

Идея создания нового геоэкономического пространства на рубежах цивилизаций на основе делового сотрудничества славянских, тюрко-язычных и других народов имела глубокие исторические корни. Черноморье — исторический перекресток торговых путей Запад — Восток и Север — Юг. Однако, наибольшего успеха свободная торговля достигала тогда, когда регион находился в едином геополитическом пространстве. В 2023 г. Черноморское экономическое сотрудничество осуществляется в условиях ограниченных финансовых возможностей стран-участниц и лимитирующих факторов (энергетических, транспортных, экологических, водных, трудовых). Поэтому каждое государства ведет поиск оптимальной модели открытой экономики с надеждой на зарубежные инвестиции.

Парадоксальная особенность Черноморского экономического сотрудничества заключается в том, что большинство стран, игнорируя реальную географию и геополитику, декларируют стратегический европейский выбор.

Конкуренция между причерноморскими странами за транзитные функции доминирует над интеграционными проектами субрегионального сотрудничества. <https://dergachev.org/book-10/24.html>

Мишура и изнанка черноморского экономического сотрудничества, (https://dzen.ru/a/Wu_7nv2WsWNhuUfo), инициированная много лет назад (ЧЭС) так и не сумела за истекшие годы обеспечить должный уровень экономической интеграции стран Причерноморья.

При всей декларативной поддержке Организации черноморского экономического сотрудничества, Россия, будучи крупнейшим участником этого объединения, мало что может сделать для её полноценного функционирования. Тон в черноморском регионе задает ЕС, ставший непосредственным черноморским игроком после присоединения Румынии и Болгарии к Евросоюзу в 2007 году.

Береги ЧЭС смолоду! – ремарка Сергея Лаврова, министра иностранных дел РФ. В июне 2017 года отмечалась памятная дата – четверть вековой юбилей подписания договора о Черноморском экономическом сотрудничестве в 1992 году. Хотя организационно особая структура, объединяющая причерноморские государства, была создана лишь семь лет спустя, в мае 1999 года. Сегодня в Организацию черноморского сотрудничества (ОЧЭС) входят 12, против 7, стран-членов, 17 наблюдателей – отдельных стран, международных, региональных и нерегиональных организаций, получивших статус «секторальных партнеров».

Еще в период образования ОЧЭС, в среде международных экспертов не было единодушного мнения относительно целесообразности кластеризации черноморского региона. И 25 лет назад, и сегодня многие считают, что масштаб разнородности экономик, культур, территориальных размеров и интересов не дает оснований считать Причерноморье сколько бы то ни было целостным образованием. Отсюда – их мнение, о том, что регион, территория которого составляет около 20 млн. км², а население – около 350 млн. чел., является искусственной геополитической конструкцией. Другие эксперты придерживаются противоположной точки зрения, полагая, что существовавшие на протяжении веков связи и скрепы между государствами, имеющими выход к Черному морю, со временем возобладают над сиюминутными противоречиями. По их мнению, созданный причерноморский союз направлен в будущее, и поэтому имеет полное право на существование в настоящем.

Концептуальные разнотолки, не помешали странам-участникам ЧЭС принять в 1999 году «Босфорское заявление», в котором декларировалось, что Черноморское экономическое сотрудничество должно обеспечить на Чёрном море «мир, стабильность и процветание, а также более высокий уровень интеграции его участников в мировую экономику». В процессе своего становления ОЧЭС обзавелась соответствующим исполнительным бюрократическим аппаратом – Секретариатом, и структурами интеллектуального и финансового обеспечения - Международным центром черноморских исследований (МЦЧИ) и Черноморским банком торговли и развития (ЧБТР). По аналогии с оргструктурой ЕС причерноморские страны также создали Парламентскую ассамблею черноморского экономического сотрудничества. Для реализации своей основной цели – региональной черноморской интеграции, в рамках ОЧЭС действуют 18 отраслевых рабочих

групп. Помимо этого, вокруг ОЧЭС создана целая сеть разного рода комитетов, ассоциаций, комиссий и центров, курирующих отдельные стороны и аспекты причерноморского партнерства.

Россия и ОЧЭС: проверка алгеброй гармонии сотрудничества. Россию в ЧЭС представляет МИД, как головной орган федеральной исполнительной власти, координирующий работу правительственных ведомств в структуре этой организации. Также образована Межведомственная комиссия по вопросам деятельности Организации ЧЭС. Упоминание о Черноморском регионе включено в текст Концепции внешней политики России, обновленной и утвержденной президентом России в ноябре 2016 года. В апреле 2017 года было принято обновлённое постановление правительства России по Черноморской проблематике N422 "Об участии Российской Федерации в Организации Черноморского экономического сотрудничества", которое, однако, до сих пор не вступило в силу. О заинтересованности высшего руководства страны в работе ОЧЭС, в частности, свидетельствует решение о создании в июле 2016 года «механизма проектного сотрудничества», на реализацию которого РФ выделила \$1 млн. для финансирования проектов, разрабатываемых странами-участниками ЧЭС. По договорённости между российской стороной, Секретариатом ЧЭС и ЧБТР эти средства должны быть использованы на подготовку проектов в области возобновляемой энергии и энергоэффективности, «зелёных» технологий, развития малых и средних предприятий, региональной и муниципальной инфраструктуры и др.

В мае 2017 года во встрече глав государств и правительств стран – участниц ОЧЭС в Стамбуле, посвященной 25-летию юбилею организации, принял участие председатель правительства РФ Дмитрий Медведев.

Отдав в своем выступлении, должное благим намерениям и усилиям стран-участниц запустить процесс «превращения региона в зону стабильности и процветания» и «извлечения из нашего морского соседства реальную пользу для наших экономик». В содержательной части своего выступления он признал, что за весь четвертьвековой период существования этой региональной структуры ей мало что удалось сделать на практике для вывода причерноморского сотрудничества на достойный уровень.

Изначально вызывавший большие сомнения у специалистов помпезный флагманский проект ОЧЭС строительства кольцевой автодороги вокруг Чёрного моря, в нынешней политической ситуации вряд ли может быть реализован по понятным политическим причинам.

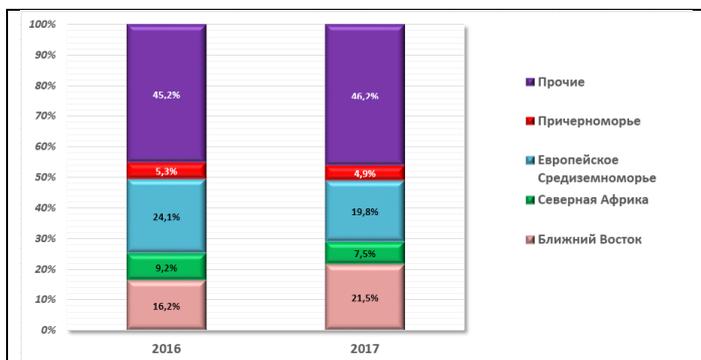
«По части взаимного товарооборота, - констатировал российский премьер, – цифры пока довольно скромные. Общий объём торговли стран ОЧЭС продолжал снижаться». Чиновники такого ранга не могут позволить себе категоричности и резкости в суждениях, однако, официальная статистика говорит о том, что взаимная торговля между российским Причерноморьем и другими странами черноморского бассейна на общем фоне ничтожна. Товарооборот между Краснодарским краем и его черноморскими соседями – Абхазией, Болгарией, Грузией, Румынией и Украиной в 2016-2017 годах составил всего \$495 и \$576 млн. соответственно. Примерно на такую же сумму – около \$0,5 млрд., Российская Федерация закупила в 2017 году только в Египте фруктов и овощей. При этом, удельный вес Причерноморского региона в совокупном товарообороте Кубани за эти годы снизился с 5,3% до 4,9%. Прирост же товарооборота между краевыми экспортерами и дальним зарубежьем пришелся на страны Средиземноморья, прежде всего – на Ближний Восток. Доля других средиземноморских стран за эти годы также сократилась, увеличившись при этом в абсолютном выражении при общем росте объема внешней торговли с \$9,4 до \$11,7 млрд. Особенно показателен пример нашего ближайшего черноморского соседа – Украины. По данным Государственной службы статистики Украины, в 2017 году она значительно нарастила товарооборот с Россией: Москва вернула себе статус одного из крупнейших торгово-экономических партнёров Киева, поставив в Украину товаров на сумму \$7,2 млрд. Это на 39,9% больше показателей 2016 года. При этом, товарооборот между Краснодарским краем и Украиной вырос только на 28%, с \$272 в 2016 году до \$348 млн. в 2017 году, что несколько меньше общестрановых темпов прироста.

Долевая структура товарооборота Краснодарского края по регионам черноморо-средиземноморского бассейна в 2016-2017 годах. Составлено автором по данным Южного таможенного управления ФТС России.

Для развития региональной инфраструктуры, отметил далее Дмитрий Медведев, нужно развивать современные технологии, такие, как IT-инфраструктура, развивать интенсивность транспортных коммуникаций, включая судоходство в Черноморском регионе, в том числе за счёт новых маршрутов, за счёт паромных, мультимодальных перевозок.

Но, на все на это у причерноморских стран элементарно не хватает собственных инвестиций. Ресурсов опорного регионального банка – ЧБТР,

явно недостаточно для запуска полномасштабных проектов, тем более, что этот банк работает в основном на межбанковском рынке. Выход председатель правительства РФ усмотрел в расширении «взаимодействия с международными и региональными организациями, с банками, фондами», чтобы «формировать на их основе полноценное развёрнутое партнёрство».



Подобный вывод выглядел бы совершенно естественным и логичным в ситуации явной пробуксовки черноморской региональной интеграции, если бы не проклятая реальность. Проблема заключается в том, что, будучи крупнейшим

участником ЧЭС по показателям численности населения (146 млн.) и территории (17,2 млн. км.), наша страна не обладает соразмерным экономическим влиянием на черноморские дела.

Не является самым влиятельным игроком и вторая по размеру населения и территории черноморская держава – Турция. Основной тон в ОЧЭС задает ЕС. После присоединения в новогоднюю ночь 2007 года к Евросоюзу Румынии и Болгарии Черное море, по сути, превратилось во внутренний водный бассейн объединенной Европы. И, будучи несоизмеримо богаче всех прочих стран-участников ЧЭС, европейцы проводят в регионе последовательную политику по насаждению собственных экономических и хозяйственных стандартов и правил, щедро обеспеченную финансовыми ресурсами. Это происходит параллельно с процессом аккуратного вытеснения России из создаваемых ими региональных организаций и инициатив, вроде «Черноморской синергии» и «Восточного партнёрства». Достаточно указать на то, что в программе «Черноморского трансграничного сотрудничества», через которую перетекают основные финансовые потоки из ЕС в государства Причерноморья, Россия попросту не фигурирует. Эта программа распространяется лишь на Болгарию, очень черноморскую страну Грецию, Грузию, Молдавию, Румынию, Украину и даже Армению. Попытки использовать в своих интересах Черное море предпринимают и другие внешние тяжеловесы – США, Китай и даже Япония. И их поползновения очень далеки от черноморской региональной интеграции в том виде, в котором её желала бы видеть Россия. https://dzen.ru/a/Wu_7nv2WsWNhuUfo

<http://www.dslib.net/glob-razvitie/chernomorskie-prolivy-kak-geopoliticheskaja-problema-sovrem>

Черноморские проливы, а под этим названием имеют в виду проливы Босфор и Дарданеллы и связующее их Мраморное море, всегда находились в центре вожделенных устремлений европейских государств, благодаря огромным экономическим и политическим преимуществам, которые предоставляли контроль над ними. Уникально само географическое положение Проливов, ибо они разделяют два континента — Европу и Азию и соединяют два моря — Черное и Средиземное, являясь, таким образом, единственным выходом для черноморских стран в теплые незамерзающие моря и далее в мировой океан.

С давних пор проливы играют важную роль в жизни стран и народов, в экономическом и культурном развитии Черноморско-Средиземноморского региона. Напоминанием об этом служит и легендарная поэма об Аргонавтах, которые в далекие времена отправились из Древней Греции в Колхиду в поисках золотого руна.

Но, далеко не всегда эти проливы использовались в мирных целях. Еще персидский царь Ксеркс построил из судов переправу через Геллеспонт (Дарданеллы), по которой в 480 году до нашей эры провел свои войска в Грецию. Таким же образом поступил и Александр Македонский в 334 году до н.э., отправляясь со своей армией на Восток. В 1453 году Черноморские проливы использовал турецкий султан Мехмет II для захвата Константинополя. В военных целях Проливы использовались и позже, включая XX век.

Эти два аспекта — мирный и военный присущи истории Черноморских проливов на всем ее протяжении, хотя, безусловно, период использования Проливов в мирных целях — для развития судоходства, торговли, разных форм экономического сотрудничества и культурных связей - неизмеримо превышает период их использования в военных целях.

С развитием экономики европейских государств и международной торговли, усилением борьбы между ними за рынки сбыта и сферы влияния роль и значение Черноморских проливов резко возрастают.

До начала XIX века Османская империя, обладавшая в то время значительной военной мощью, фактически диктовала условия использования проливов Босфор и Дарданеллы. Именно поэтому, каждая из европейских держав стремилась договориться с Портой об условиях прохода своих судов через проливы, используя для этого дипломатию, а иногда и военную силу. К

этому времени относятся и первые договоры России с Портой об использовании Черноморских проливов.

К середине XIX века стратегическая важность Черноморских проливов, их значение для экономической и военной безопасности европейских государств, особенно России, значительно возросли, а экономическая и военная мощь Османской империи заметно ослабла. Император Николай I называл Турцию в то время "больным человеком". Однако, соотношение военных сил и экономического потенциала самих европейских держав, сложные отношения и противоречия между ними, в то время не позволяли ни одной из них надеяться на то, что договоренность с султаном о Проливах будет признана другими европейскими государствами. Наиболее ярко политику России в то время выразил Николай I. В инструкции послу России в Лондоне Ф.И. Бруннову, император просил передать британскому правительству, что "Константинополь никогда не попадет в руки ни англичан, ни французов, ни какой-либо другой великой нации... Может случиться, что обстоятельства принудят меня занять Константинополь, но, я расположен принять обязательство не водворяться там, разумеется, в качестве собственника; в качестве временного охранителя — другое дело".

В таких условиях рождалась идея заключения международной конвенции о режиме использования Черноморских проливов.

Первая такая конвенция была подписана в 1841 году в Лондоне. Её участниками были Россия, Англия, Франция, Австрия, Пруссия и Турция. По этой конвенции проход иностранных военных кораблей по проливам Босфор и Дарданеллы был запрещен, за исключением мелких военных судов, состоявших "по обычаю в распоряжении посольств дружественных держав", на проход которых разрешение давал султан.

С обострением отношений между европейскими державами в начале XX века, образованием двух противостоящих военных группировок и ростом угрозы войны между ними, а также отсутствием уверенности в том, что действовавший в то время режим Черноморских проливов будет соблюдаться. В русском правительстве зреет идея об установлении контроля над проливами Босфор и Дарданеллы.

В ходе первой мировой войны английское правительство с целью удержания России в войне пообещало русскому правительству Черноморские проливы после победы над Германией и Турцией, что позже было оформлено обменом нотами. Вместе с тем Лондон предпринял попытку захватить Дарданеллы

силой. Эта операция, инициатором которой был военно-морской министр У.Черчилль, провалилась — английский экспедиционный корпус потерпел поражение в 1915 году от турецких войск.

Советское правительство впервые же дни после победы Октябрьской революции 1917 года аннулировало все неравноправные договоры царского правительства, в том числе и касавшиеся Проливов, и установило дружественные отношения с правительством Турецкой республики, возглавлявшимся Мустафой Кемалем (Ататюрком). По вопросу о Черноморских проливах советское правительство приняло предложение главы Турецкой республики Ататюрка, чтобы режим этих Проливов определялся черноморскими странами. Однако, этот принцип не был проведен в жизнь из-за неблагоприятного для Советской России и Турецкой республики соотношения сил на мировой арене и раскола среди самих черноморских стран.

Москва активно поддерживала, в том числе и на Лозаннской мирной конференции, территориальную целостность и суверенитет Турецкой республики.

На Конференции в г. Лозанне в 1923 г. был подписан мирный договор между странами Антанты и Турцией и конвенция о режиме Черноморских проливов, которая действовала до 1936 года, когда вступила в силу новая конвенция, принятая на международной конференции в г. Монтрё. Конвенция Монтрё о режиме Черноморских проливов действует по настоящее время.

Глобальные изменения, произошедшие в 90-х годах XX века вследствие распада СССР, привели к, своего рода, реструктуризации всей проблемы проливов Босфор и Дарданеллы.

Воспользовавшись ослаблением позиций России на мировой арене, её трудным экономическим положением, нестабильностью внутривосточной ситуации, Турция, поддерживаемая США и другими странами НАТО, предприняла действия, направленные на ослабление позиций России в Черноморском регионе. С этой целью она в 1994 г. в одностороннем порядке ввела новый Регламент судоходства в Проливах, который напрямую затрагивает интересы черноморских стран и, прежде всего, России, в советское время осуществлявшей через Черноморские проливы более половины оборота своей внешней торговли.

Таким образом, к началу нового столетия вопрос о Черноморских проливах

вновь приобрел острое звучание и встал в разряд первоочередных с точки зрения военной и экономической безопасности страны.

Возникла острая необходимость в глубоком переосмыслении ситуации, проведении ее комплексного геополитического анализа, изучении политических механизмов, средств и методов борьбы России, а затем Советского Союза за принятие режима судоходства в Проливах, отвечавшего интересам страны, их роли и месту, которое отводилось советской дипломатией в достижении геополитических и стратегических целей. Автором впервые предпринята попытка комплексного исследования данного вопроса в значительный период времени.

Некоторые результаты этой работы, вероятно, первой такого рода в отечественной научной литературе, стала опубликованная автором в 1997 году книга "Черноморские проливы", охватывающая период XVIII-XX веков. В 1999 г. вышел коллективный труд Института российской истории РАН "Россия и Черноморские проливы (XVIII — XX столетия)". В книге рассматриваются отношения между главными европейскими державами, их взаимоотношения с Турцией и влияние этих факторов на режим Черноморских проливов.

Обладая многими достоинствами (солидная документальная база, широкий круг источников и др.), в труде, однако, не нашел достаточного отражения ход важнейших международных конференций в Лозанне (1922 г. - 1923 г.) и Монтрё (1936 г.), на которых вырабатывались конвенции о режиме Черноморских проливов. В самой книге с сожалением отмечается, что Лозаннская конвенция о режиме Проливов "нашла отклик лишь в ряде статей отечественных исследователей, анализировавших, как саму конвенцию, так и её реализацию". В «Конвенции о режиме Черноморских проливов», принятой в Монтрё в 1936 г., говорится далее в книге, "повезло еще меньше, хотя отдельные статьи о ней появились по горячим следам".

Предлагаемая автором работа в известной мере восполняет этот пробел, ибо в ней на фоне международных событий подробным образом проанализированы, как ход указанных конференций, так и принятые на них конвенции о режиме Черноморских проливов.

В книге "Россия и Черноморские проливы" содержатся два момента, на которые также хотелось бы обратить внимание. Первое. В ней говорится, что остается загадкой, почему Советский Союз подписал Лозаннскую конвенцию о режиме Черноморских проливов, но, затем ее не ратифицировал. И второе,

в книге содержится упрек, почему советское правительство не поставило вопрос о пересмотре Конвенции Монтрё "ни с приближением 1956 года, ни 1976 года", воспользовавшись соответствующей статьей Конвенции. Анализ архивных документов привел автора к переосмыслению некоторых устоявшихся положений, приведенных в таких авторитетных изданиях, как "История дипломатии" и "Внешняя политика Советского Союза" под ред. А.А. Громько и др. Это касается, в частности, переговоров заместителя наркоминдел СССР В.П. Потёмкина в Анкаре весной 1939 г.

Используя рассекреченные ныне документы времен второй мировой войны, автору удалось документально показать искаженное освещение вопроса об инициативе постановки на Тегеранской конференции вопроса о Черноморских проливах, данное в книге У. Черчилля "Вторая мировая война" и раскрыть причины этого.

Главная цель данной работы заключается в проведении комплексного геополитического анализа ситуации вокруг Черноморских проливов, соотношения сил, целей и стратегических интересов держав на протяжении длительного периода времени. Было выявлено, как и при каких обстоятельствах, политическими методами решался вопрос о режиме Черноморских проливов, какой режим Проливов и при каких условиях наилучшим образом отвечал политическим, экономическим и военно-стратегическим интересам России с тем, чтобы с учетом этого опыта избежать возможных ошибок в будущем. Автор ставил перед собой задачу изучить и обобщить имеющиеся документы и материалы, ввести в научный оборот новые документы, прежде всего из рассекреченных в 90-е годы архивов.

Предметом исследования являются механизмы ведения политической, экономической и военной борьбы ведущими европейскими державами по вопросу о режиме Черноморских проливов. Автор рассматривает эти вопросы в контексте стратегий интересов держав на мировой арене.

Объектом исследования являются геополитические интересы ведущих мировых держав в контексте борьбы за Черноморские проливы.

Методологией исследования является системный и структурно-функциональный анализ документов и материалов из российских и зарубежных дипломатических архивов. Автор стремился руководствоваться в своей работе принципами научной объективности, системного подхода к изучению внутренней и внешней политики, компаративного анализа

тенденций в международных отношениях, использовал систему методов современной науки (геополитический, политологический, экономический анализ), а также такие научные методы, как синтез, обобщение, аналогия и т.п.

Эмпирическая база исследования включает анализ документов государственных органов, международных договоров и соглашений, дипломатической переписки по проблеме Черноморских проливов, международных конвенций о режиме судоходства в них, материалов слушаний и обсуждений по проблемам безопасности в Государственной Думе и Совете Федерации Федерального Собрания РФ, материалов организации Черноморского экономического сотрудничества (ЧЭС) и Парламентской ассамблеи ЧЭС, Международной морской организации ООН, вестников НАТО и иных зарубежных источников по вопросам ситуации вокруг Черноморских проливов, экономической и политической безопасности.

Это, прежде всего, документы Архива внешней политики России Министерства иностранных дел Российской Федерации, Архива И.В. Сталина, хранящегося в Архиве Президента Российской Федерации, Архива В.М. Молотова, находящегося в Центре хранения и изучения документов новейшей истории, многие из которых впервые введены в научный оборот. Широко использованы в работе официальные документы, а также нотная переписка, записи бесед, инструкции и директивы правительств, министерств иностранных дел России, Турции, Великобритании, США своим полпредам, участникам переговоров и т.д. Некоторые материалы были почерпнуты из многотомного труда "Документы внешней политики СССР" и "Документы внешней политики". Автором были изучены документы Тегеранской, Ялтинской и Потсдамской конференций глав союзных держав и Московской конференции министров иностранных дел.

Критически оценена мемуарная литература. Это, прежде всего, мемуары У. Черчилля и Г. Трумэна.

Большое внимание уделено изучению и анализу зарубежных документальных источников. Широко представлены документы Британского Форин Оффис и Государственного Департамента США, документы Министерства иностранных дел Германии из архивов, захваченных во время войны союзниками и опубликованных в Лондоне и Вашингтоне.

Детальному изучению подверглись тексты Лозаннской конвенции и Конвенции Монтрё о режиме Черноморских проливов.

Критически оценена и детально проработана зарубежная и отечественная литература, которая в той или иной степени затрагивает вопросы о Черноморских проливах и безопасности России. Если обратиться к истории вопроса, можно заметить, что в научных кругах России существовало два основных направления по данному вопросу. Точка зрения представителей одного направления сводится к тому, что вопрос о Черноморских проливах — естественная и неотъемлемая часть Восточного вопроса (С.М. Соловьев). Такое понимание совпадает с точкой зрения, утвердившейся на Западе. Представители другого направления рассматривают проблему исключительно в контексте русско-турецких отношений.

Появление в начале XX века новых исследований, совершенно закономерно, совпало с обсуждением в правящих кругах России вопроса о пересмотре статуса Проливов и отразило разные, порой диаметрально противоположные, точки зрения на проблему. Одни авторы доказывали необходимость закрытия Проливов для военных судов всех государств, включая Россию, другие — напротив полагали, что Проливы нужно открыть для свободного торгового и военного судоходства всех стран.

Последней крупной работой по этому направлению в дореволюционной России стала книга Б.Э.Нольде, в которой он подчеркивал важность режима Проливов не только для России, но также и Турции, определяя вопрос о Проливах, как вопрос, прежде всего, русско-турецкий, а не борьбы России с западноевропейскими державами.

После Октябрьской революции появились публикации о политике европейских стран и Турции в период первой мировой войны.⁹

Вопросу о Черноморских проливах посвятил свои исследования М.Н.Покровский. В них он подчеркивает первостепенное значение, которое придавалось во внешней политике России контролю над Проливами для нужд российского торгового капитала.

Новое соотношение сил на мировой арене после победы СССР над фашистской Германией привело к попыткам советского руководства изменить режим судоходства через Проливы в свою пользу, ревизовав Конвенцию Монтрё. Такой подход был аргументирован в монографиях Б.А. Дранова и А.Ф. Миллера.

Большой интерес представляют работы ученых МГУ¹², рассматривающих вопрос о Проливах через призму политики России на Балканах.

Вопрос о Черноморских проливах в той или иной степени затрагивали в своих работах Е.В. Тарле, А.В. Игнатъев, Л.И. Нарочницкая и др.

Об отношениях между великими державами и Турцией, о различных союзах и комбинациях между ними и войнах, которые велись в Европе на протяжении последних трех столетий, существует немало литературы, в которой прямо или косвенно затрагиваются политические или экономические аспекты проблемы Черноморских проливов. Автором впервые предпринята попытка комплексного исследования данного вопроса в его эволюции.

Значение Черноморских проливов в контексте государственной безопасности России, прежде всего на современном этапе, проанализировано автором с учетом широкого спектра отечественных и зарубежных исследований, посвященных ее общетеоретическим и концептуальным аспектам.

В зарубежной политологии продолжает господствовать точка зрения об агрессивности политики России по вопросу о Проливах, ее экспансионистских устремлениях, о завышенноеTM российских требований и необоснованности интересов. В то же время отстаивается мнение о законности прав и интересов западноевропейских государств в этом регионе, якобы обусловленных их "бескорыстной" заботой об экологическом состоянии и безопасности судоходства в Проливах. Редким исключением из этого можно считать работы Д. Клейтона и А. Андерсона, в которых авторы попытались проявить большую объективность.¹⁶

В 1990-е годы в связи с открытием российских архивов для иностранных исследователей появились совместные публикации ученых.

Этот опыт может быть интересен и полезен, ибо он позволяет ученым, представляющим разные научные школы и имеющим разные точки зрения на одну и ту же проблему, выверить свои взгляды и определить политологическую составляющую проблемы.

Анализ отечественной научной литературы свидетельствует о том, что в рамках различных научных направлений идет процесс дальнейшего накопления знаний. Значительные результаты были достигнуты в сфере изучения глобальных проблем экономической и военной безопасности, являющейся одной из важнейших элементов геополитики. В этой связи хотелось бы выделить труды А.Г. Арбатова, В.В. Барабина, О.А. Белькова,

О.Н. Быкова, В.Я. Выборного, А.К. Гливаковского, А.А. Кокошина, В.И. Ковалева, В.И. Коваленко, В.Л. Манилова, А.М. Ушкова и др.

В настоящее время при изучении проблем геополитики активно проводятся исследования междисциплинарного характера с использованием компаративного и системного анализа, широко применяются разнообразные методологические подходы и принципы исследования.

Практическое значение диссертации заключается в том, что ее положения могут быть использованы в интересах осуществления эффективной политики в решении геополитических, военно-стратегических и экономических задач России в Черноморском регионе и в зоне Проливов, в частности. Знание опыта решения проблемы Черноморских проливов, чему служит и данное исследование, позволяет избежать возможных ошибок при рассмотрении вопросов судоходства в них на современном этапе.

Анализ подходов различных сторон к проблеме Черноморских проливов, большое число документальных источников, приводимых в работе, многие из которых впервые введены в научный оборот, механизм ведения переговоров и закулисные маневры их участников, анализ Конвенций о режиме Черноморских проливов, ситуация в Черноморском регионе после распада СССР, те выводы, к которым приходит автор, могли бы в той или иной степени использоваться российскими государственными структурами и внешнеполитическими ведомствами, включая соответствующие отделы МИД РФ, в оперативной работе, а также при проведении переговоров по Проливам, на международных конференциях и симпозиумах по данной проблематике. Определенный интерес исследование может представлять для подразделений Федерального Собрания Российской Федерации, чья внешнеполитическая деятельность напрямую связана с рассматриваемым вопросом через Парламентскую ассамблею Черноморского экономического сотрудничества, участниками которой являются и российские парламентарии.

<http://www.dslib.net/glob-razvitie/chernomorskie-prolivy-kak-geopoliticheskaja-problema-sovrem>

Черное море - традиционный «перекресток цивилизаций», на котором пересекаются православная, исламская и западная культуры. Черноморский регион является стратегически важной зоной благодаря географическому положению на границе Европы, Центральной Азии и Ближнего Востока, богатой природными ресурсами и обладающей значительным экономическим потенциалом. Положение и растущая роль в сфере транзита

энергоресурсов увеличивает геополитическую значимость данной области как связующего звена между Европой и Каспийским регионом, при этом способствуя росту проблем в сфере обеспечения безопасности. <http://mirperemen.net/2020/04/osnovnye-napravleniya-politiki-evrosoyuza-v-chernomorskom-region>

Главным фактором торможения развития этого географического района выступает именно его потенциально высокая конфликтогенность. Густонаселенность черноморских территорий создает как дополнительные возможности для экономического роста, так и дополнительные сложности. Имеется и ряд проблем, связанных с экологией, пограничным контролем, незаконной миграцией. Область также является ареной борьбы за влияние между мощными факторами глобального и регионального уровней.

Совокупность указанных факторов обуславливает рост заинтересованности Европейского союза к региону Черного моря. Одной из ключевых сил в регионе является Организация черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС), объединяющая 12 стран Причерноморья и Южных Балкан. ОЧЭС была создана с целью укрепления взаимодействия стран-участниц, поддержания мира и стабильности и интенсификации процветания региона. Российская Федерация является на сегодняшний день одним из наиболее значительных акторов на Черном море. Интересы России широко представлены как в экономической, так и геополитической сферах. Активная политика России на Черном море может, с одной стороны, послужить катализатором экономического развития региона, а с другой - способствовать налаживанию отношений Российской Федерации со странами Запада.

Этапы становления европейской политики в Черноморском регионе

На протяжении длительного времени Европейский союз не проводил последовательной политики в отношении района Черного моря. В 1990-х годах контакты с причерноморскими странами оставались в рамках отдельных региональных проектов, финансируемых Евросоюзом. Однако уже во второй половине 1990-х годов была признана необходимость более широкого вовлечения европейских государств в дела региона[1]. В ноябре 1997 года появилось Сообщение Еврокомиссии по региональному сотрудничеству с оценкой потенциала черноморских областей и возможностей взаимодействия ЕС со странами региона. В декабре того же года Европейский совет подчеркнул их важность для Европы, а в 1998 году

Совет министров ЕС заявил о необходимости развивать маршруты экспорта каспийских энергоресурсов, в том числе для роста процветания черноморских областей.

В 2000-х годах отношения преимущественно оставались в рамках двусторонних соглашений, а в 2004 году был дан старт «Бакинской инициативе» - региональному политическому диалогу, направленному на укрепление сотрудничества ЕС со странами Черноморско-Каспийского региона в энергетической и транспортной сферах. С 2004 года отношения развивались в рамках Европейской политики соседства.

Вступление Румынии и Болгарии в ЕС в 2007 году сделало неизбежной интенсификацию европейской политики в Черноморском регионе, прежде всего в сфере безопасности собственных границ. Возникла необходимость интегрировать черноморские страны в систему внешнеполитических приоритетов Евросоюза. После присоединения Румынии и Болгарии к ЕС Черное море было провозглашено «зоной европейской ответственности», и в 2007 году была принята программа «Черноморская синергия», предусматривающая расширение сотрудничества в сфере энергетики, транспорта и окружающей среды. «Черноморская синергия» является инициативой, направленной на укрепление региональной кооперации через конкретные проекты при как можно более эффективном использовании широкого спектра инструментов, имеющихся в распоряжении ЕС[2]. Эта программа определила общие направления деятельности ЕС в регионе, такие как демократия, права человека, безопасность и «замороженные конфликты», энергетика и транспорт, рыболовство и торговля[3].

«Черноморская синергия» стала принципиально новой региональной инициативой ЕС, открытой для всех черноморских государств. В число государств - партнеров «Синергии» с 2010 года вошла и Россия. Задачей программы является развитие кооперации, как между причерноморскими странами, так и между регионом и Евросоюзом. При этом «Синергия» не рассматривается ЕС как отдельная политика, а представляет собой дополнение к программам сотрудничества с Россией и другими странами региона.

«Черноморская синергия» нацелена на развитие связей с существующими организациями, в частности с ОЧЭС. При рассмотрении проекта «Синергии» главным был именно ответ на вопрос о том, каковы будут ее взаимоотношения с этой организацией. Поощряя развитие отношений между

странами, окружающими Черное море, «Синергия» предлагает форум для решения общих проблем[5]. Ее цель - интенсифицировать демократическое развитие и экономические реформы и содействовать разрешению конфликтов в регионе. «Синергия» предназначена для обеспечения большей согласованности в рамках осуществления совместных проектов по целому ряду направлений сотрудничества. Одним из итогов принятия программы стало получение Евросоюзом статуса наблюдателя в ОЧЭС.

Следующим этапом политики ЕС в районе Черного моря стал проект «Восточное партнерство» 2008 года. Он представляет собой развитие интеграционных связей Европейского союза с Белоруссией, Украиной, Молдавией, Азербайджаном, Арменией и Грузией и частично дублирует содержание «Черноморской синергии», что вызывает некоторую критику в самом Евросоюзе. Программа фактически стала некой демаркационной линией, определившей круг приоритетных партнеров для Евросоюза на всем постсоветском пространстве.

Изначально «Восточное партнерство» предполагало обсуждение и совместное осуществление проектов в энергетической сфере, торговле и общей безопасности. Партнерство предусматривает заключение соглашений об ассоциации нового типа, подразумевающих не только более тесное политическое сотрудничество, но и согласованность законодательства, а также внешнеполитическую корреляцию. Целью многостороннего взаимодействия в сферах демократии, экономики, энергетической безопасности, межличностных контактов является содействие большей интеграции государств, входящих в регион. Программа была утверждена в 2009 году, после временного охлаждения отношений ЕС и России в связи с грузино-абхазским конфликтом в августе 2008 года. Тогда же был принят энергетический проект «Южный коридор - Новый шелковый путь», предусматривающий увеличение поставок энергоресурсов в Европу через Турцию и Балканы. Ключевое различие между «Черноморской синергией» и «Восточным партнерством» заключается в том, что первая базируется на общерегиональном подходе, тогда как второе предусматривает развитие отношений со странами региона в индивидуальном порядке. Важно, что Россия не является участницей «Восточного партнерства» и фактически лишена возможности влиять на его реализацию.

Среди приоритетных направлений сотрудничества в рамках программы уже на начальном этапе ее существования были выделены экономическая интеграция, энергетическая стабильность, обеспечение стабильности и совершенствование системы управления, контакты между людьми[6].

В декларации, принятой по итогам саммита «Восточного партнерства», прошедшего в ноябре 2017 года, было отдельно отмечено стремление участников содействовать мирному урегулированию конфликтов в регионе. Кроме того, как приоритетные направления выделялись улучшение и повышение безопасности транспортных связей, соблюдение энергетической безопасности, повышение эффективности управления, борьба с дезинформацией и поддержка независимых СМИ[7]. Важным этапом стало заключение на саммите Соглашения о всеобъемлющем и расширенном партнерстве между Арменией и ЕС[8], которое стало подтверждением стремления Евросоюза к созданию надежной «буферной зоны» вокруг своих границ.

В октябре 2018 года состоялась встреча министров иностранных дел 28 стран-членов Европейского союза с представителями шести стран «Восточного партнерства» - Азербайджана, Армении, Белоруссии, Грузии, Молдовы и Украины, на которой рассматривались итоги принятой за год до этого программы «20 Deliverables for 2020»[9], где верховный представитель ЕС по иностранным делам и политике безопасности в комиссии Юнкера Федерика Могерини подчеркнула, что «Восточное партнерство» является ключевым элементом внешней политики Европейского союза[10].

Следующий саммит «Восточного партнерства» состоялся в Брюсселе в мае 2019 года. Среди главных вопросов, рассматривавшихся участниками, выделяется тема взаимоотношений с Россией и вопрос о санкциях, а также проблема прекращения конфликтов в Восточной Европе и странах Кавказа. Линия на снижение конфронтации с Россией, очевидно, просматривается в данном контексте. Однако необходимо отметить, что «Восточное партнерство», скорее, является полем для противостояния Российской Федерации и Евросоюза. При этом представляется, что программа «Восточное партнерство» способствует развитию возможностей сотрудничества двух интеграционных объединений - ЕС и ЕАЭС.

Касательно отношения к «Восточному партнерству» в самом ЕС необходимо подчеркнуть, что программа, несмотря на десятилетнее существование,

вызывает некоторые критические оценки, при этом руководители ЕС неизменно положительно отзываются о проекте, указывая на наличие результатов сотрудничества.

Среди инициатив, выходящих за рамки указанных программ, выделяется финансовая поддержка Европейской комиссией ряда проектов, связанных с морской и прибрежной экологией Черного моря. В 2009 году был разработан Стратегический план действий по охране окружающей среды и реабилитации Черного моря. Одновременно ЕС осуществлял в Черноморском регионе реализацию программы координации действий местных органов власти с привлечением организаций гражданского общества (Black Sea Basin Joint Operational Programme 2007-2013).

В январе 2011 года была принята резолюция Европарламента «Стратегия ЕС в отношении Черного моря», ставшая важным шагом, конкретизирующим программу «Черноморской синергии». Главной особенностью «Стратегии» стало требование предусмотреть в бюджете ЕС финансирование приоритетных региональных программ. Особое место в рамках этого документа отводилось проблемам безопасности в Черноморском регионе в свете конфликтов в Абхазии, Приднестровье и Южной Осетии. В целом «Стратегия» направлена на расширение влияния ЕС в регионе. Так, в 2011 году была подписана совместная декларация ЕС и Азербайджана по проекту «Южный газовый коридор» (газопровод «Набукко»). Инициатива была поддержана Турцией, Украиной, Молдавией и странами Южного Кавказа, однако, в 2013 году было объявлено о закрытии проекта.

Сферы интересов ЕС в Черноморском регионе

На протяжении последних десятилетий Черноморский регион постепенно занимал все более и более важное место во внешней политике Европейского союза. Интересы ЕС в данной области разнообразны и сводятся к целому ряду направлений: экономика, транзит энергоресурсов, безопасность, экологические и климатические проблемы, вопросы рыболовного промысла, общественные и культурные инициативы.

Определяются следующие цели политики ЕС на Черном море:

- стимулирование демократических и экономических реформ;
- поддержка стабильности и содействие развитию региона;

- осуществление проектов в областях, представляющих общий интерес для стран региона и ЕС;
- реагирование на проблемы путем скоординированных действий;
- развитие благоприятного для решения конфликтов климата.

Основными факторами повышенного внимания Евросоюза к Черному морю являются заинтересованность в экономической сфере и транспортировке энергоресурсов. Очевидно, что энергетические и транспортные потоки, проходящие через Черноморский регион, а также возможность доступа к широким рынкам сбыта - это ключевые факторы интереса ЕС к региону.

Основой в реализации стратегии по диверсификации импорта энергоресурсов для Евросоюза в Черноморском регионе является «Южный газовый коридор». Главное внимание в данном контексте уделяется сотрудничеству с Азербайджаном. Еще в 2006 году был подписан Меморандум об энергетическом партнерстве ЕС и Азербайджана, призванный обеспечить безопасность европейских рынков за счет каспийской нефти. Как отмечается в докладе Нидерландского института международных отношений, посвященном сфере энергетики, то там «ЕС должен стимулировать и поддерживать интеграцию стран-партнеров в европейский рынок энергоресурсов. Энергетическая безопасность ЕС и партнеров может обеспечиваться созданием общего рынка под управлением европейских принципов. Большой рынок будет нуждаться в прозрачности и энергетической эффективности со стороны всех стран. ЕС будет необходимо прикладывать значительные усилия к стимулированию реформ в энергетическом секторе стран «Восточного партнерства».

Постепенная политическая ассоциация стран региона с Евросоюзом, которая предусматривается программой «Восточное партнерство», осуществляется в том числе и через проекты в сфере безопасности. Визовая политика ЕС демонстрирует стремление к укреплению отношений с этими странами для дальнейшего развития экономического и политического сотрудничества.

Нельзя оставить без внимания и вложения значительных средств в различные европейские проекты, которые реализуются в причерноморских государствах. На это направление политики Евросоюза оказывают влияние отношения с Россией, трансатлантические отношения и внутренняя ситуация

в ЕС. Отношения с Россией серьезно влияют как на политику безопасности Евросоюза в целом, так и на политику непосредственно в районе Черного моря, поскольку Российская Федерация является ключевой силой в регионе и любые шаги в данном направлении не могут осуществляться за рамками двустороннего сотрудничества.

Важным моментом трансатлантического аспекта черноморской политики ЕС выступает различная направленность интересов Евросоюза и США: для последних Черное море не является одной из приоритетных областей и представляет интерес лишь в качестве «связующего звена» между Европой и Ближним Востоком.

Среди внутри европейских факторов следует выделить экономические интересы и процесс расширения ЕС на Восток, что делает Евросоюз непосредственным региональным фактором на Черном море.

Черноморский регион с момента окончания холодной войны активно включается в развитие геополитических процессов на континенте, однако ряд острых территориально-этнических, экономических вопросов и вопросов безопасности остается не разрешенным до настоящего времени. Несмотря на высокую заинтересованность в интенсификации политики на Черном море, Европейский союз традиционно ограничивал свое присутствие в этой географической области, стремясь сохранить существующий баланс сил. Это было связано с нежеланием вступать в конфронтацию с непосредственными интересами России.

В последние годы интерес Евросоюза к черноморским территориям особенно возрос: в связи с присоединением Болгарии и Румынии в 2007 году. ЕС приобрел прямой выход к Черному морю. Кроме того, повышается роль Причерноморья и Южного Кавказа как транзитных путей транспортировки энергоресурсов. В связи с этими изменениями интенсифицировались контакты ЕС с ОЧЭС. Это взаимодействие способно сыграть значительную роль в развитии черноморских экономических проектов, но, в отношении наблюдается расхождение по приоритетам сотрудничества и характеру взаимоотношений субъектов.

В рамках политики Евросоюза в регионе осуществляется пространственное планирование морского законодательства - процесс, предусматривающий

рациональное использование морских пространств и устанавливающий рамки соответствующего трансграничного сотрудничества. В своей речи еврокомиссар К. Велья от 24 марта 2015 года подчеркнул, что ЕС стремится стать участником Бухарестской конвенции 1992 года о защите Черного моря от загрязнения. Помимо этого, отмечаются инициативы Европейского союза по созданию единой общедоступной цифровой базы картографии европейского морского дна. Интересы ЕС на Черном море сохраняются в области рыболовства, туризма, защиты окружающей среды. Для реализации проектов в данных сферах предлагается распространять на Черноморский регион идеологические аспекты европейского процесса интеграции, оставаясь, однако, в формате национальных государств.

В июне 2015 года еврокомиссар Тибор Наврачич сделал заявление о том, что у ЕС есть интересы и обязанности на Черном море и Евросоюзу необходима всеобъемлющая стратегия по Черноморскому региону. Важное значение, в данном контексте имеет вопрос о возможной либерализации визового режима государств региона с Евросоюзом. Более широкое присутствие ЕС на территориях около Черного моря может стать оплотом защиты от угроз, исходящих из нестабильных областей Ближнего Востока. Ключевыми факторами политики Евросоюза остаются экономические интересы и расширение доступа к энергоресурсам.

Следует отметить, что «мягкой силой» в стратегии относительно Черноморского региона уделяется все более широкое внимание: «Европейская комиссия поддерживает исследования больше, чем десятки научно-исследовательских институтов и общественных организаций по созданию единой цифровой карты Черного моря. Осуществляется финансирование различных программ, предусматривающих содействие экономическому и социальному развитию в приграничных областях, решению региональных проблем различных уровней, сотрудничеству локального характера». Запущена специальная программа «Черноморский горизонт», объединяющая ресурсы всех черноморских государств для проектов в области науки, технологии и инноваций.

Безопасность в Черноморском регионе, несомненно, является одной из основных задач для Евросоюза, поскольку его границы вышли непосредственно к берегам Черного моря. Однако, в настоящее время ЕС все еще не уделяет этой проблеме столь широкого внимания, как вопросам экономического характера и транзита энергоресурсов. Тем не менее, в

долгосрочной перспективе именно укрепление позиций ЕС с экономической точки зрения способно положительно влиять как на решение вопросов безопасности внешних границ Европейского союза, так и на общее снижение конфликтности Черноморского региона.

ЕС и Организация черноморского экономического сотрудничества
Так как ОЧЭС объединяет значительное количество государств, не только географически включенных в Черноморский регион, но и экономически заинтересованных в нем, Евросоюз рассматривает данную организацию как платформу для осуществления собственной черноморской политики. При этом необходимо отметить, что Черноморское экономическое сотрудничество традиционно осуществляется в условиях ограниченных финансовых возможностей стран-участниц и нуждается в дополнительных вложениях, а инвестиции и стратегическое сотрудничество со стороны Евросоюза способны повысить эффективность организации.

В связи с этим инвестиционные проекты Европейского союза представляются особенно привлекательными, все же не следует забывать, что этот инструмент «мягкой силы» способен стать жестким орудием диктата интересов ЕС в регионе. Изначально потенциал ОЧЭС, как форума для обсуждения общих интересов и укрепления доверия, выступал именно инструментом реализации европейской политики «мягкой силы», способной быстро разрешить существующие в регионе проблемы, но, со временем его функциональная эффективность в данном направлении не подтвердилась, и в дальнейшем следует с осторожностью относиться к подобным европейским инициативам.

«В причерноморских странах предполагали, что сотрудничество с ЕС могло бы реализоваться в ряде отраслей, которые рассматривали как приоритетные в ОЧЭС и также были в фокусе внимания ЕС. К ним относились развитие инфраструктуры, торговля и создание благоприятных условий для прямых иностранных инвестиций, устойчивое развитие и охрана окружающей среды, в том числе ядерная безопасность, наука и техника, борьба с терроризмом и различными формами организованной преступности».

Очевидно, что именно интересы Евросоюза на Черном море могут дать толчок развитию сотрудничества в рамках организации. При этом следует

опасаться чрезмерного усиления влияния ЕС в регионе за счет вытеснения других глобальных факторов, в первую очередь - России.

ОЧЭС представляет собой платформу для возможности широкого сотрудничества России со своими ближайшими соседями. В рамках ОЧЭС в ближайшем будущем могут быть созданы эффективно действующие механизмы экономического развития Черноморского региона и с привлечением европейских инвестиций, и оставаясь в формате стран - участниц организации. Для России более перспективным представляется второй вариант, при котором ее роль и влияние в регионе значительно возрастают. Ключевым моментом является необходимость использования уже существующих транзитных путей транспортировки энергоресурсов через регион в Европу и сохраняющаяся возможность сотрудничества с Балканскими странами в области строительства новых трубопроводов.

Политика ЕС в Черноморском регионе и Российская Федерация

После событий 2014 года на Украине позиция ЕС по Черному морю претерпела изменения. 11 июня 2015 года на сессии Европарламента была принята резолюция по стратегической военной ситуации в Черноморском регионе в связи с воссоединением Крыма с Российской Федерацией, фактически направленная на критику внешней политики России. В этом документе речь шла о необходимости пересмотра внешней политики и политики безопасности стран - членов ЕС в связи с действиями России, а сама Российская Федерация лишалась статуса «стратегического партнера». В указанном документе отмечалось, что «присоединение» Крыма к России, которое, носит незаконный характер, внесло глубокие изменения «в стратегическую ситуацию» в бассейне Черного моря и прилегающих к нему областях. В резолюции заявлено о полной поддержке Европарламентом суверенитета и территориальной целостности Украины. Проект резолюции, принятый еще в мае 2015 года, содержал заявление о необходимости сотрудничества ЕС с США и НАТО в обеспечении безопасности в черноморских областях (общее морское и воздушное превосходство в бассейне Черного моря) и затрагивал вопрос о продлении санкций против Российской Федерации.

Инициативы Европейского союза в отношении Черноморского региона в настоящее время напрямую затрагивают интересы Российской Федерации. Если раньше Россия считалась «стратегическим партнером», то сейчас, в

свете общего охлаждения отношений и сокращения сотрудничества, действия ЕС могут вступать в более серьезные противоречия с региональным присутствием России. Стремление Евросоюза консолидировать интересы стран региона можно рассматривать как направленную против сохранения лидирующих позиций России спланированную стратегию. Ведущая роль в данном контексте отводится Болгарии и Румынии. Важным моментом является значение Причерноморья в качестве оплота борьбы с угрозами, исходящими с Ближнего Востока. В свете этих тенденций представляется необходимой выработка Российской Федерацией собственной широкой стратегии в отношении Черного моря с привлечением партнеров из числа государств, географически и экономически включенных в регион.

Возрастающий на протяжении десятилетий интерес Европейского союза к Черноморскому региону и развитие ряда программ по сотрудничеству со странами, географически относящимися к нему, обусловлен в первую очередь важностью региона, как ключевого элемента энергетических и транспортных потоков. Именно Черноморский регион является областью добычи и транспортировки углеводородов для обеспечения энергетической безопасности ЕС. Получение прямого выхода к Черному морю после присоединения Болгарии и Румынии к ЕС стало дополнительным стимулом для интенсификации европейской политики в данном направлении. Важную роль в этом контексте для ЕС по-прежнему играют отношения с Российской Федерацией, как ключевым игроком на данном геополитическом поле.

<http://mirperemen.net/2020/04/osnovnye-napravleniya-politiki-evrosoyuza-v-chernomorskom-region>

Источники:

- Гриневецкий С.Р., Жильцов С.С., Зонн И.С. Геополитическое казино Причерноморья. М.: Восток - Запад, 2009. С. 286.
- Black Sea Synergy / European Union External Action // URL: http://eeas.europa.eu/blacksea/index_en.htm
- Жильцов С.С. ЕС расширяет Черноморские инициативы / Независимая газета // URL: http://www.ng.ru/courier/2011-06-27/9_es.html
- Черное море / Представительство Европейского союза в России // URL: http://eeas.europa.eu/delegations/russia/eu_russia/fields_cooperation/regional_issues/black_sea_synergy/index_ru.htm
- Black Sea Synergy...

- Борко Ю.А. Восточное партнерство: проект, реальность, будущее. М., ИЕ РАН. 2018. С. 14.
- Шишелина Л.Н. Программа «Восточное партнерство» накануне десятилетия // Научно-аналитический вестник ИЕ РАН. 2018. №6. С. 14.
- Айвазян А.С. Новое измерение Европейской политики соседства (на примере соглашения о всеобъемлющем и расширенном партнерстве ЕС и Армении // Научно-аналитический вестник ИЕ РАН. 2018. №1. С. 124-128.
- Eastern Partnership - 20 Deliverables for 2020 Focusing on key priorities and tangible results / European Union External Action // URL: https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/eap_20_deliverables_for_2020.pdf
- The EU and the EaP countries review the progress achieved under the 20 Deliverables for 2020 / European Union External Action // URL: https://eeas.europa.eu/diplomatic-network/eastern-partnership/52216/eu-and-eap-countries-review-progress-achieved-under-20-deliverables-2020_en
- Забелин С.А. Концепции и политика Европейского союза: причерноморское измерение / Большое причерноморье: на перекрестках сотрудничества и конфликтов. Доклады Института Европы РАН. М., 2018. С. 64.
- The Black Sea / The Bucharest Convention on the Protection of the Black Sea against Pollution adopted in 1992 / European Commission // URL: http://ec.europa.eu/environment/marine/international-cooperation/regional-sea-conventions/bucharest/index_en.htm
- Черное море / Представительство...
- Айвазян Д.С. Южный газовый коридор как инструмент диверсификации импорта газа в Европейский союз // Научно-аналитический вестник ИЕ РАН. 2018. №2. С. 128-134.
- The Eastern Partnership: Towards a New Era of Cooperation between the EU and its Eastern Neighbours? / Clingendael // URL: http://www.clingendael.nl/sites/default/files/20091200_cesp_paper_road.pdf P. 22.
- Speech by Commissioner Vella at the 2nd Black Sea Stakeholders conference on blue economy / European Commission // URL: http://europa.eu/rapid/press-release_SPEECH-15-4657_en.htm
- Наврачич: ЕК за всеобъемлющую стратегию ЕС по Черноморскому региону / РИА // URL: <http://ria.ru/world/20150610/1069297320.html>
- Sea basin strategy: Black Sea / European Commission // URL: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/sea_basins/black_sea/index_en.htm
- Гончаренко С.Н. Черноморское экономическое сотрудничество: первые 25 лет. Монография. М.: ИЕ РАН, 2018. С. 60.

- Russia is no longer a strategic partner of the EU, say MEPs / European Parliament // URL: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=IM-PRESS&reference=20150604IPR62878&language=EN>
- Russia has transformed Black Sea military landscape, say foreign affairs MEPs European Parliament //
- URL: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=IM-PRESS&reference=20150504IPR49639&language=EN>
- ¹⁾ Крачковский И. Ю. Арабская географическая литература // Соч. М.; Л., 1957. Т. 4. С. 289-290; Недков Б. България и съседните и земи през XII век според «Географията» на Идриси. София, 1960. С. 18.
- ²⁾ Сочинение ал-Идриси делится на семь частей («климатов» — арабск. *иклим*) в соответствии с традицией, восходящей к Птолемию и арабским обработкам его «Географии». Ал-Идриси делит каждый климат на 10 джуз'ов (в европейской научной терминологии — секций), расположенных с запада на восток.
- ³⁾ Tomaschek W. Zur Kunde der Hamus — Halbinsel. II // Sitzungsberichte der Akademie der Wissenschaften in Wien. Phil.-hist. Cl. Wien, 1887. 113. S. 304-325; Недков Б. Указ. соч.; Гаркави А. Я. Крымский полуостров до монгольского нашествия в арабской литературе // Тр. четвертого археологического съезда в России. Казань, 1891. Т. 2. С. 244-245.
- ⁴⁾ Недков Б. Указ. соч. С. 20.
- ⁵⁾ Таковы, в частности, названия Баразлав (Переяславль), Канив (Канев), Кав (посильная арабская передача названия Киевь) и др.
- ⁶⁾ Во всех известных рукописях ал-Идриси название Черного моря передано как ан-Нитас, бахр ан-Нитаси вместо ал-Бунтус, ал-Бунтуси (от древнегреч. Понтос). Такое искажение возникло у ал-Идриси (как и в сочинениях других арабских авторов IX—XII вв.) из-за перестановки диакритических точек. Возможно, оно имелось уже и в авторском тексте ал-Идриси.
- ⁷⁾ Переводы извлечений из сочинения ал-Идриси «Нузхат ал-муштак...» выполнены по изданию: Al-Idrisi Opus geographicum sive «Liber ad eorum delectationem qui terras peragrarare studeant». Consilio et auctoritate E. Cerulli, F. Gabrieli ... una cum aliis ediderunt A. Bombaci; U. Rizzitano ... Neapoli; Romae, 1978. Fase. 8.
- ⁸⁾ В представлении ал-Идриси западный и восточный берега моря ал-Бунтуси не имели большой протяженности. На картах, сопровождающих рукописи, северный берег противостоит южному. Карты (факсимиле) Парижской и Софийской рукописей см.: Недков Б. Указ. соч. Приложение. С. XXV, XLVI.
- ⁹⁾ Название «страна бурджан» ал-Идриси прилагает, как выяснил Б. Х. Недков, к Северо-Восточной Болгарии до устья Дуная (Недков Б. Указ. соч. С. 18).

- ¹⁰⁾ Во всех рукописях это название передано как Дж.сулия. Макадунийа (Македония) — конъектура издателей текста. См.: Al-Idrisi. Op. cit. P. 892. Примеч. к строке 2.
- ¹¹⁾ Ал-Калат — конъектура издателей текста. В рукописях — ал-Байлакан, ал-Баблакан (Пафлагония?).
- ¹²⁾ Al-Idrisi. Op. cit. P. 905.
- ¹³⁾ См.: Бейлис В. М. Ал-Идриси о Восточном Причерноморье и юго-восточной окраине русских земель // Древнейшие государства на территории СССР: Материалы и исследования. 1982 год. М., 1984. С. 209-212.
- ¹⁴⁾ См.: Tomaschek W. Op. cit. S. 6; Недков Б. Указ. соч. С. 17.
- ¹⁵⁾ Tomaschek W. Op. cit. S. 304.
- ¹⁶⁾ Al-Idrisi. Op. cit. P. 896.
- ¹⁷⁾ См.: Недков Б. Указ. соч. С. 132-133.
- ¹⁸⁾ Кувла — конъектура Б. Х. Недкова (в рукописях К.р.та, К.р.йа и др. чтения), допускавшего связь названия Кувла с именем реки и залива Б. Куяльник // Там же. С. 148-149. Примеч. 312.
- ¹⁹⁾ По предположению Б. А. Рыбакова, Мулса и упомянутое ниже название города Улиски соответствует одному и тому же городу Олешье в устье Днепра (Рыбаков Б. А. Русские земли по карте Идриси 1154 г. // КСИИМК. 1958. Вып. 43. С. 18). Если принять это предположение, следует допустить, что ал-Идриси использовал сведения двух информаторов. На карте Парижской рукописи Улиски и Мулса располагаются в устье Днепра, первый — на левом, второй — на правом берегу реки при ее впадении в море (Недков Б. Указ. соч. Прилож. С. XLVII).
- ²⁰⁾ Бутар (в рукописях Б.р.т.р, Бут. р) отождествляется с Феодосией (Рыбаков Б. А. Указ. соч. С. 19). Возможно, здесь искажение названия Босфор (рукописи допускают чтение Бусур, где буква *c* — арабск. *ca* — звучит как англ. *th*).
- ²¹⁾ В сообщении о реке Русийа отразилось, по-видимому, представление о Керченском проливе и Азовском море.
- ²²⁾ В 6-й секции шестого климата упоминается город ар-Русийа. См.: Бейлис В. М. Указ. соч. С. 212 и примеч. 30.
- ²³⁾ Al-Idrisi. Op. cit. P. 909.
- ²⁴⁾ Мусанна (арабск. «дамба», «волнолом») отождествляется с городом Иерон (латинск. Жиро) на Черном море в устье Босфора.
- ²⁵⁾ См. выше примеч. 11.
- ²⁶⁾ Возможно, в старинном городе Амастрида в это время обосновалось какое-то тюркское племя, связанное с государством Сельджукидов Малой Азии.
- ²⁷⁾ Аль-Идриси, как видно, ошибочно связал название города Энеон (ал-Аниу) с этнонимом аланов. О поселениях аланов в Малой Азии и тем более о «земле аланов» из других источников неизвестно.
- ²⁸⁾ Среди северокавказских аланов действительно было распространено христианство, но не в форме несторианства, а по византийскому исповеданию.

- ²⁹⁾ Расстояние между Хирсундой и Атрабзундой преувеличено: оно равно 110 км, т. е. около 73 миль.
- ³⁰⁾ Al-Idrisi. Op. cit. P. 907-908.
- ³¹⁾ См.: Бейлис В. М. Указ. соч. С. 210-211.
- ³²⁾ Факсимиле карт Парижской и Софийской рукописей «Нузхат ал-муштак...» см.: Недков Б. Указ. соч. Прилож. С. XXV, XLVII.
- ³³⁾ В другом месте своего сочинения ал-Идриси приводит размеры моря ал-Бунтуси в милях: длина моря составляет 1300 миль, ширина — 300, а в самом широком месте — 400 миль (Al-Idrisi. Op. cit. P. 921. Перевод текста см.: Бейлис В. М. Указ. соч. С. 219).
- ³⁴⁾ Коновалова И. Г. Социально-экономическая и политическая история Карпато-Днестровских земель XII—XIV вв. по данным итальянских и арабских источников: Автореф. дис. ... канд. ист. наук. М., 1984. С. 11-12. Однако болгарская арабистка С. Т. Кендерова, заново исследовавшая сведения ал-Идриси о Балканском полуострове, пришла к выводу, что «при составлении самого сочинения первичным элементом являлись карты» (Кендерова С. Т. Сведения ал-Идриси о Балканах и их источники: Автореф. дис. ... канд. ист. наук. Л., 1986. С. 5). Очевидно, вопрос о соотношении карт и текста у ал-Идриси следует рассматривать для каждого региона (секции или групп секций) отдельно.
- ³⁵⁾ Название Шийуша в дошедшем до нас тексте «Нузхат ал-муштак ...» больше не встречается, и попытки к его отождествлению не предпринимались.
- ³⁶⁾ Условная огласовка Саранба (в рукописях встречается чтение Саранийа). На карте этот остров расположен напротив городов Карсуна (Херсонес) и Шалуста (Алушта).
- ³⁷⁾ Обычное чтение названия — Гардийа. Возможно, какая-то местность на кавказском побережье Черного моря была принята информаторами ал-Идриси за остров.
- ³⁸⁾ Al-Idrisi. Op. cit. P. 910-911.
- ³⁹⁾ См.: Недков Б. Указ. соч. С. 150 и примеч. 329-333.
- ⁴⁰⁾ См.: Бейлис В. М. Указ. соч. С. 218 и примеч. 78.
- ⁴¹⁾ Al-Idrisi. Op. cit. P. 912-913, где указаны расстояния от Улиски до города Канив и других городов на реке Данабрис (Днепр). Анализ текста см.: Рыбаков Б. А. Указ. соч. С. 31-32; Недков Б. Указ. соч. С. 149-151.
- Литература 1. Велувенкамп Ян Виллем. Архангельск. Нидерландские предприниматели в России. 1550–1785. М., 2006. 311 с.
- 2. Беспярых Ю.Н. Архангельск накануне и в годы Северной войны. 1700–1721. СПб.: БЛИЦ, 2010. 680 с.
- 3. Золотов В.А. Внешняя торговля России в первой половине XIX века. Ростов-на-Дону: Изд-во Рост. ун-та, 1963. 192 с.
- 4. Небольсин Г. Статистические записки о внешней торговле России. Ч. 1. СПб.: тип. Деп. Внеш. Торг., 1835. 275 с.
- 5. РГАДА. Ф. 276. Оп. 1. Д. 2893.
- 6. Репин Н.Н. Внешняя торговля и социально-экономическое развитие России в XVIII в. (Архангелогородский и Петербургский порты). Омск: ОмГУ, 1989. 81 с.

- 7. Юрченко П. Историко-статистический очерк торговли города Херсона // Записки Императорского Одесского общества истории и древностей. 1882. Т. 13. Tröbst Stefan. Handelskontrolle – “Derivation” – Eindämmung. Schwedische Moskaupolitik 1617–1661. Wiesbaden: Harrassowitz Verlag, 1997.
- <http://www.radnews.ru/три-века-внешней-торговли-россии-от/>
- W.B. Ryan and W.C. Pitman, *Noah's Flood: The New Scientific Discoveries About the Event That Changed History* New York: Simon and Schuster, 1999, 319 p. ISBN 0-684-85920-3 ISBN 978-0-684-85920-0
- ↑ John Noble Wilford *Geologists Link Black Sea Deluge to Farming's Rise* The New York Times, December 17, 1996, pp. B5 and B13 (англ.)
- ↑ William Ryan and Walter Pittman. Noah's Flood (неопр.). — Touchstone Books, pub. by Simon and Schuster, 1998. — С. 249.
- ↑ Димитров, П. 1979. Формирование осадков периферической области шельфа западной части Чёрного моря в четвертичное время [Архивная копия](#) от 8 июня 2021 на [Wayback Machine](#): Автореферат диссертации на соискание учёной степени кандидата геолого-минералогических наук. — Москва: [Институт океанологии имени П. П. Ширшова РАН](#). — 22 с.
- ↑ Димитров П. С. — 1982. Радиоуглеродное датирование донных осадков болгарского черноморского шельфа // *Океанология*. — Т. 9. — С. 45—53. (Резюме-Рус.)
- ↑ Димитров П. С. Чёрное море: Потоп и древние мифы [Архивная копия](#) от 17 августа 2017 на [Wayback Machine](#). — Варна, 2008.
- ↑ Ryan, W.B.F.; Pitman, W.C. et al. *An Abrupt Drowning Of The Black Sea Shelf* (неопр.) // *Marine Geology*. — 1997. — April (т. 138). — С. 119—126. — doi:10.1016/S0025-3227(97)00007-8. [Архивировано](#) 24 сентября 2015 года.
- ↑ Yanchilina, Anastasia G.; Ryan, William B. F.; McManus, Jerry F.; Dimitrov, Petko; Dimitrov, Dimitar; Slavova, Krasimira; Filipova-Marinova, Mariana (2017-01-01). «[Compilation of geophysical, geochronological, and geochemical evidence indicates a rapid Mediterranean-derived submergence of the Black Sea's shelf and subsequent substantial salinification in the early Holocene](#) [Архивная копия](#) от 8 июня 2021 на [Wayback Machine](#)». *Marine Geology*. 383: 14-34. doi:10.1016/j.margeo.2016.11.001
- ↑ [Виноградов К. А. Очерки по истории отечественных гидробиологических исследований на Чёрном море](#). — К.: Издательство АН УССР, 1958. [Архивная копия](#) от 12 апреля 2022 на [Wayback Machine](#)
- ↑ *Chepalyga, A. L. Late glacial great flood in the Black Sea and Caspian Sea* (англ.) // *Geological Society of America, Abstracts with Programs : journal*. — 2003. — Vol. 35, no. 6. — P. 460.
- ↑ [Перейти обратно:¹ ² Chepalyga, A. L. The late glacial great flood in the Ponto-Caspian basin](#) // *The Black Sea Flood Question: Changes in Coastline, Climate, and Human Settlement* (англ.) / Yanko-Hombach, V.; Gilbert, A. S.; Panin, N.; Dolukhanov, P. M.. — Dordrecht: Springer, 2007. — P. 118–148. — ISBN 9781402053023.
- ↑ A. A. Svitoch. *On the nature of the Khvalynian transgression of the Caspian Sea* (англ.) // *Oceanology*. — 2007-04-01. — Vol. 47, iss. 2. — P. 282–289. — ISSN 1531-8508. — doi:10.1134/S0001437007020142

- A.E. Aksu, R.N. Hiscott, Petra Mudie, Andre Rochon, Michael Kaminski. Persistent Holocene Outflow from the Black Sea to the Eastern Mediterranean Contradicts Noah's Flood Hypothesis // Aksu, A.E. and Hiscott, R.N. and Mudie, P.J. and Rochon, A. and Kaminski, M.A. and Abrajano, T. and Yasar, D. (2002) Persistent Holocene outflow from the Black Sea to the Eastern Mediterranean contradicts Noah's flood hypothesis. *GSA Today*, 12 (5). pp. 4-9. ISSN 10525173. — 2002-01-01. — Т. 12. — doi:10.1130/1052-5173(2002)0122.0.CO;2. Архивировано 17 ноября 2018 года.
- ↑ M Sperling, G Schmiedl, Ch Hemleben, K.C Emeis, H Erlenkeuser. Black Sea impact on the formation of eastern Mediterranean sapropel S1? Evidence from the Marmara Sea // *Palaeogeography, Palaeoclimatology, Palaeoecology*. — 2003-01. — Т. 190. — С. 9—21. — ISSN 0031-0182. — doi:10.1016/s0031-0182(02)00596-5.
- ↑ Erkan Gökaşan, Oya Algan, Hüseyin Tur, Engin Meriç, Ahmet Türker. Delta formation at the southern entrance of Istanbul Strait (Marmara sea, Turkey): a new interpretation based on high-resolution seismic stratigraphy (англ.) // *Geo-Marine Letters*. — 2005-04-12. — Vol. 25, iss. 6. — P. 370—377. — ISSN 1432-1157 0276-0460, 1432-1157. — doi:10.1007/s00367-005-0215-4.
- ↑ K.K. Eriş, W.B.F. Ryan, M.N. Çağatay, U. Sancar, G. Lericolais. The timing and evolution of the post-glacial transgression across the Sea of Marmara shelf south of İstanbul // *Marine Geology*. — 2007-09. — Т. 243, вып. 1—4. — С. 57—76. — ISSN 0025-3227. — doi:10.1016/j.margeo.2007.04.010.
- ↑ A.E. Aksu, R.N. Hiscott, C. Yalçınrak. Early Holocene age and provenance of a mid-shelf delta lobe south of the Strait of Bosphorus, Turkey, and its link to vigorous Black Sea outflow // *Marine Geology*. — 2016-10. — Т. 380. — С. 113—137. — ISSN 0025-3227. — doi:10.1016/j.margeo.2016.07.003.
- ↑ Robert D. Ballard, Fredrik T. Hiebert, Dwight F. Coleman, Cheryl Ward, Jennifer S. Smith. Deepwater Archaeology of the Black Sea: The 2000 Season at Sinop, Turkey // *American Journal of Archaeology*. — 2001. — Т. 105, вып. 4. — С. 607—623. — doi:10.2307/507409. Архивировано 27 сентября 2018 года.
- ↑ (англ.) Evidence found of Noah's ark flood victims | Science | *The Guardian*
- ↑ Ian Wilson Before the Flood: Understanding the Biblical Flood Story as Recalling a Real-Life Event Orion Books 336 pages. ISBN 0-7528-4635-3
- ↑  Школа злословия: Вячеслав Иванов (07.12.2009)
- ↑ Димитров Д. — 2010. Геология и нетрадиционни ресурси на Черно море Архивная копия от 17 августа 2017 на Wayback Machine. — Варна: «Онгъл», ISBN 978-954-8279-25-3 (269 с.) (болг.)
- ↑ Dimitrov D. 2010. Geology and Non-traditional resources of the Black Sea Архивная копия от 9 февраля 2022 на Wayback Machine. LAP — Lambert Academic Publishing. ISBN 978-3-8383-8639-3. (244 p.) (англ.)