

и научно-техническим развитием общества<sup>4</sup>. Дело в том, что население развитых стран завершило демографический переход, а популяции развивающихся стран все еще находятся на его начальной стадии. Трудно не согласиться и с выводом о том, что сегодня главным индикатором демографического процесса становится не численность рабочей силы, а ее качество. Более спорной представляется другая часть этого утверждения: для сохранения жизнеспособности системы в условиях научно-технической и информационной революции общество должно регулировать демографический рост. А суть этой проблемы как раз в том и состоит, что необходимость перехода к новым цивилизационным процессам, в основе которых лежит высочайшая интеллектуализация не только труда, но и всей общественной жизни, осознается как раз теми странами, которые уже и так, естественно встали на этот путь. В странах с ортодоксальными культурными традициями и религиозными устоями этот процесс, как показывает современная практика, будет осуществить значительно сложнее, если возможно в принципе. По большому счету ортодоксальное понимание проблем современного мирового развития со стороны стран с традиционной экономикой, попытка вернуть его в русло примитивизма, в том числе и силовыми методами, также могут рассматриваться в качестве одной из серьезных угроз как мировому, так и национальному экономическому движению. Тем более что эта попытка весьма активно транслируется на страны и их регионы через переток населения, т.е. ту самую миграцию, которая в России рассматривается как панацея для решения едва ли не всех экономических проблем Сибири и Дальнего Востока.

В этой ситуации, думается, рациональным шагом была бы концентрация ресурсов и их вовлечение в процесс развития Сибири и Дальнего Востока. Причем такое инвестирование должно предполагать не только материально-техническое развитие регионов, как это часто бывало у нас в прошлом. Главная цель, достижение которой обеспечит устойчивое развитие, — это решение социальных проблем. Уровень и качество жизни населения этих территорий должны не только компенсировать проживание в тяжелых климатических условиях. Они должны обеспечить такой уровень доходов и такое решение вопросов здравоохранения, отдыха и массы других социально-экономических проблем, которые бы как стимулировали повышение рождаемости, рост продолжительности жизни, так и позволили бы вновь организовать миграционный приток рабочей силы из европейской части страны в Сибирь. Очевидно, что в этой связи потребуются кардинальное изменение бюджетной политики. Государству уже давно пора бы осознать тот факт, что пророчество М.В. Ломоносова о том, что могущество России прирастать будет Сибирью, — не пустая сентенция, в нем заключается условие выживания России в жесткой конкурентной борьбе мировых экономик.

#### Примечания

<sup>1</sup> Кистанов В.В., Копылов Н.В. Региональная экономика России. М., 2004. С. 501.

<sup>2</sup> Гельбрас В.Г. Китайская реальность в России. М., 2001. С. 34.

<sup>3</sup> Колесниченко А. Иначе России не будет вообще // Аргументы и факты. 2005. № 2. С. 6.

<sup>4</sup> Трофимова Т.И. Демографические и миграционные процессы современного общества // Известия ИГЭА. 2007. № 2. С. 113.

**П.Е. КАЛУГИН**

*преподаватель Иркутского государственного университета*

## ПРОБЛЕМА БОСФОРА В XXI ВЕКЕ: ТОРГОВЫЙ И ЭНЕРГЕТИЧЕСКИЙ ВЗГЛЯД

Вопрос о проливах Босфор и Дарданеллы был одним из основных в рамках российско-турецких отношений на протяжении последних 300 лет. Несмотря на то что в настоящее

время эта проблема не стоит так остро и не представляется для российской торговли первоочередной благодаря развитию других путей сообщения и видов транспорта,

тем не менее организация судоходства в черноморских проливах является сложной международной задачей, решение которой непосредственно затрагивает национальные интересы России. Достаточно указать, что, по данным Министерства торговли РФ, через черноморские порты проходит до 30% российского экспорта нефти.

Режим международного судоходства в черноморских проливах установлен Конвенцией о режиме проливов, подписанной в 1936 г. в Монре. Согласно конвенции, торговые суда пользуются там правом свободы транзитного прохода днем и ночью независимо от флага и груза<sup>1</sup>.

В связи с интенсификацией судоходства, увеличением габаритов судов и перспективой дальнейшего роста объемов перевозки нефти и нефтепродуктов через черноморские проливы Турция в 1994 г., а затем в 1998 г. в одностороннем порядке ввела в действие правила судоходства в проливах, которые предусматривали существенные ограничения транзита крупных нефтеналивных судов. Турецкая сторона озабочена безопасностью судоходства, так как фарватер танкеров проходит вдоль наиболее густонаселенных районов страны, в частности непосредственно через г. Стамбул с его 12 млн жителей. С повышением интенсивности судоходства и увеличением числа аварий в проливах возникает серьезная экологическая угроза для населения региона, для животного мира, а также для исторических памятников.

В октябре 2002 г. в Турции была принята новая инструкция о применении правил судоходства в проливах. Требования этого документа уточняют и детализируют порядок использования уже имеющихся правил и не направлены на их ужесточение. Однако введение инструкции привело к значительному увеличению простоев судов в ожидании своей очереди прохода через проливы и соответствующему росту финансовых потерь. Так, по данным Минтранса России, дополнительные расходы на каждое судно составляют в среднем около 80 тыс. дол. за проход.

Наиболее существенным из введенных данной инструкцией ограничений является применение принципа одиночного прохода

для судов, перевозящих опасные грузы. На время прохода таких судов встречное движение танкеров в проливах запрещается. Для пролива Босфор проход танкеров длиной более 200 м возможен только днем. Все это приводит к тому, что на входах в проливы скапливаются и маневрируют на ограниченной акватории в ожидании очереди прохода десятки судов с опасными грузами. Но именно днем в проливах резко возрастает интенсивность поперечного судопотока, который составляют в основном суда местных линий и паромы. Из этого следует, что именно днем вероятность их столкновений с транзитными судами значительно увеличивается.

С одной стороны, принятые меры обеспечивают большую безопасность для судов во время прохождения проливов и, соответственно, ограничивают их пагубное влияние на экологию региона. С другой стороны, длительные простои в ожидании своей очереди прохода приносят значительные финансовые убытки судовладельцам.

МИД России совместно с Министерством транспорта и связи участвует в рассмотрении Международной морской организацией (International marine organization — ИМО) проблем судоходства в черноморских проливах. Они регулярно поднимаются Москвой на встречах «шестерки» ведущих морских держав (Россия, США, Великобритания, Франция, Германия, Япония). По инициативе России ИМО были приняты правила и рекомендации, которые регламентируют движение судов и основываются на принципе свободы прохода через проливы при необходимом обеспечении безопасности мореплавания. Это позволило внести в турецкие инструкции ряд изменений, учитывающих интересы России. В частности, из регламента 1998 г. исключены положения, затрагивающие проход военных кораблей, ограничено действие турецкого законодательства в отношении транзитных судов, сокращено число оснований для приостановления судоходства в проливах. При этом, однако, ИМО подтвердила право Турции регулировать движение судов, что обуславливает определенное ограничение свободы прохода. В частности, остались ограничения, касающиеся прохода крупных нефтеналивных судов.

В 2002–2004 гг. на сессиях Комитета по безопасности на море ИМО российская делегация обращала внимание на ситуацию в черноморских проливах, в том числе на статистику простоев и чреватые авариями скопления судов у входов в проливы. Турецкая сторона доказывала, что все меры, принимаемые ею по управлению движением, обусловлены обязанностью обеспечивать свободу прохода, так как в случае крупных аварий проход судов может быть остановлен на достаточно длительный срок. Поэтому любые акты Анкары, направленные на обеспечение безопасности судоходства и охрану морской среды, в том числе и ограничивающие проход, в конечном итоге соответствуют конвенции Монтрё и другим нормам международного морского права. Особенно часто турецкая сторона ссылается на Конвенцию о международных правилах предупреждения столкновений судов в море<sup>2</sup>. Определенные обязательства также накладывает Конвенция о защите Черного моря от загрязнения<sup>3</sup>.

Результаты рассмотрения этого вопроса показывают, что проблема обеспечения беспрепятственного прохода танкеров через черноморские проливы в рамках ИМО не может быть решена полностью, поскольку политика Турции в области обеспечения безопасности судоходства и охраны морской среды в большей мере отвечает задачам этой организации, чем российская обеспокоенность преимущественно экономического характера.

В последние годы мировое сообщество значительное внимание уделяет защите морской среды. Об этом свидетельствуют, в частности, акты, принятые Европейским союзом в связи с гибелью танкера «Престиж». Государства идут на определенные ограничения свободы судоходства в своих экономических зонах и проливах. По этой причине усилия Турции по регулированию судоходства в черноморских проливах, охране морской среды и защите интересов жителей прилегающих к проливной зоне городов воспринимаются как соответствующие указанным задачам ИМО. Российские же требования соблюдения положений конвенции Монтрё 1936 г. не имеют достаточной поддержки ни со стороны ведущих

морских держав, ни со стороны черноморских стран.

Приходится также учитывать, что нагрузка на черноморские проливы продолжает нарастать. В 1997 г. через Босфор было транспортировано 63 млн т нефти, в 2003 г. — 135 млн т. Очевидно, постановка вопроса о допустимом максимуме имеет под собой веские основания<sup>4</sup>. По предварительным расчетам, в 2010 г. объем поставок нефти через турецкие проливы может составить около 175 млн т, что будет предельным показателем для перегруженного пролива<sup>5</sup>.

Поскольку простои танкеров приводят к увеличению стоимости доставки энергоносителей и ситуация в проливах затрагивает экономические интересы не только отдельных компаний, но и российского государства, необходима разработка дополнительных мер воздействия на Турцию. При этом правовая аргументация в решении данного вопроса практически исчерпана. Возможные пути выполнения этой задачи лежат сегодня в сфере политики и экономики. Причем рассматриваемая проблема из многосторонней — с участием стран ИМО превратилась в двустороннюю — российско-турецкую проблему.

Россия предложила на регулярной основе проводить российско-турецкие консультации по проблематике судоходства в проливах, организовать совместные научные исследования по проблеме их пропускной способности, а также осуществлять анализ системы управления судами в зоне проливов. Перспективным выглядит предложение о совместной проработке с турецкой стороной вопроса о создании российско-турецкой агентской компании-оператора для упорядочения прохода российских судов через проливную зону.

Целесообразной является и разработка российской трубопроводной стратегии всеми заинтересованными ведомствами России (МИД, Министерство транспорта и связи, Минэнерго, Минэкономразвития) с привлечением представителей крупнейших нефтегазовых и судоходных компаний. Она должна включать не только согласованную позицию по мерам возможного воздействия на Турцию, но и относительно оптимальные для России варианты трубопроводного маршру-

та в обход черноморских проливов. Как показывает развитие ситуации на современном этапе, сегодня это наиболее перспективный путь обеспечения позитивного продвижения в решении данной сложной проблемы.

В настоящее время существует несколько вариантов обхода черноморских проливов с целью их разгрузки. Один из них — Бургас—Александруполис. Меморандум о сотрудничестве по его реализации был подписан на уровне министров России, Болгарией и Грецией 12 апреля 2005 г. в Софии. Суть проекта: нефть из России и Каспийского региона будет перевозиться из Новороссийска на танкерах в болгарский Бургас, а затем перекачиваться по нефтепроводу в греческий Александруполис на побережье Эгейского моря. Протяженность нефтепровода составит 282 км, пропускная способность — 30–35 млн т сырой нефти в год (600–700 тыс. баррелей в день). Общая стоимость строительства оценивается примерно в 700 млн дол. Для сооружения станций по переброске и погрузке нефти в Бургасе и Александруполисе потребуется инвестировать еще 300 млн дол.

Рассматривается и российско-турецкий проект нефтепровода протяженнос-

тью 193 км, который планируется проложить между турецкими нефтеналивными терминалами Кыйикёй на Черном море и Ибрикхаба на побережье Эгейского моря. Его проектная мощность составит 50 млн т нефти в год<sup>6</sup>.

Таким образом, осуществление одного из этих проектов нефтепроводов должно снизить остроту проблемы пользования черноморскими проливами с учетом норм международного права и позиций всех заинтересованных сторон.

### Примечания

<sup>1</sup> Конвенция о режиме проливов (Монре, 20 июля 1936 г.) // ИПС «Консультант Плюс».

<sup>2</sup> Конвенция о международных правилах предупреждения столкновений судов в море (Лондон, 20 октября 1972 г.) // Там же.

<sup>3</sup> Конвенция о защите Черного моря от загрязнения (Бухарест, 21 апреля 1992 г.) // Там же.

<sup>4</sup> Гурьев А.А. О судоходстве в черноморских проливах // <http://www.iimes.ru/rus/stat/2005/27-04-05.htm>.

<sup>5</sup> Конопляник А., Белова М. Турецкие проливы: близка ли «точка насыщения»? // <http://www.oilru.com/nr/92/1147/oilru.com>.

<sup>6</sup> Гурьев А.А. Указ. соч.