

РЕГИОНАЛЬНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО НА ЧЕРНОМ МОРЕ: ДОСТИЖЕНИЯ, ПРОБЛЕМЫ, ПЕРСПЕКТИВЫ

Э.Д. Эшба

Московский государственный институт международных отношений (университет)
МИД России. Россия, 119454, Москва, пр. Вернадского, 76.

Черноморский регион на протяжении всей своей истории находился в зоне интересов целого ряда государств, как региональных, так и лежащих далеко за его пределами. Одной из основных причин повышенного внимания к Причерноморью является его транзитное расположение: через эту территорию проходят транспортные пути, соединяющие страны Запада с богатыми углеводородным сырьем государствами – Центральной Азией и Закавказьем. А масштабные и довольно амбициозные проекты газопроводов, которые планируется провести по территории Причерноморских стран и по дну Черного моря, позволяют ожидать возрастания роли Причерноморья в мировой экономической системе. В этой связи в статье автор ставит задачу осветить основные этапы развития взаимодействия между черноморскими странами посредством анализа наиболее успешных попыток региональной кооперации. Отдельное внимание уделяется политике Турции в Причерноморье и вопросам взаимодействия двух крупнейших региональных акторов (России и Турции). Кроме того, в работе освещаются наиболее перспективные направления транспортно-логистического и торгово-экономического развития региона, среди которых рассматривается проект автомобильной кольцевой автотрассы вокруг Черного моря, а также перспективы интенсификации морского транспорта и развития новых морских транспортных путей. Подводя итог, автор делает вывод, что, несмотря на развитие кооперации, в регионе существуют проблемы в области формирования полномасштабной системы поддержания региональной безопасности и сотрудничества, так как все еще не устранены серьезные препятствия для успешной реализации плана сотрудничества в регионе Причерноморья.

Ключевые слова: Черное море, кооперация, ОЧЭС, Россия, Турция, региональная политика.

Неудивительно, учитывая геостратегическое расположение Черного моря на перекрестке Европы и Азии, что на протяжении веков Черноморский регион был зоной особых интересов как региональных акторов, так и внерегиональных держав. Попеременно он попадал под влияние Российской и Османской империй, доминировавших в регионе и закрывавших его для всего остального мира. Затем, во времена холодной войны, регион находился на стыке разнонаправленных интересов геополитических субъектов (учитывая членство Турции в НАТО), и существование блоков исключало возможность полноформатного сотрудничества между странами региона.

Причиной повышенного внимания к Черноморскому региону является в первую очередь его транзитное значение: здесь находятся важные логистические развязки, соединяющие страны Запада с богатыми углеводородным сырьем государствами Центральной Азии и Закавказья. Проекты новых газопроводов, которые планируется провести по территории причерноморских стран и по дну Черного моря позволяют в перспективе ожидать возрастания роли Причерноморья в мировой экономической системе.

Серьезным препятствием на пути экономического и геополитического развития региона является высокий уровень конфликтности. Приходится констатировать, что, несмотря на наличие большого количества надгосударственных региональных структур, на сегодняшний день ни одна из них не готова выступить гарантом безопасного развития Причерноморья или выработать стратегию по профилактике и предотвращению региональных конфликтов. Так, можно уверенно говорить о том, что Черноморская военно-морская группа оперативного взаимодействия (ЧВМГ ОВ) «Блэксифор» пока не способна решать серьезные проблемы обеспечения безопасности. Низкая его эффективность объясняется в первую очередь противоречиями друг другу внешнеполитическими приоритетами стран-участниц группы, среди которых с одной стороны – члены НАТО, с другой – лидер ОДКБ – Россия. Другие участники проекта, не входящие в эти военные блоки, в большинстве своем не могут окончательно определиться между прозападным и пророссийским векторами собственной ориентации.

Между тем в настоящее время основными субъектами на геополитическом пространстве Причерноморья выступают два государства – Российская Федерация и Турецкая Республика. При этом они обе, и Россия, и Турция, позиционируют себя в качестве регионального лидера на Черном море. Будучи партнерами в деле установления стабильности и поддержания безопасности в регионе, они в то же время друг для друга являются основными конкурентами. В данном контексте следует отметить, что в 1990-х гг. Россия в силу известных причин значительно ограничила свои военно-морские амбиции, в то время как дру-

гие державы продолжали активно наращивать мощь своих флотов. Это стало одним из факторов исключения Турцией России из списка стран, представляющих потенциальную угрозу для Анкары. Тем не менее не следует переоценивать возможности расширения российско-турецкого сотрудничества, прежде всего в сфере безопасности в Черноморском регионе.

Анкара активно пытается упрочить свои позиции в регионе и планомерно укрепляет и расширяет контакты со всеми странами так называемого Большого Причерноморья. Война в Южной Осетии, разгоревшаяся в августе 2008 г., стимулировала активизацию турецкой внешней политики в Черноморском и Кавказском регионах. Именно после этого конфликта Анкара предложила государствам Закавказья программу «Платформа по сотрудничеству и стабильности на Кавказе». Кроме того, Турция приступила к активной деятельности в направлении урегулирования нагорно-карабахского конфликта и своих взаимоотношений с Арменией. На сегодняшний день значительного прогресса на обоих этих направлениях не наблюдается, но это не предполагает ослабления интереса к региону со стороны Турции.

Одно из центральных мест в политике Турции на Кавказе занимает и Грузия. Без сомнения, крупные инфраструктурные и торговые проекты связывают экономические структуры Турции и Грузии. Кроме того, тот факт, что Грузия уделяет первостепенное внимание членству в ЕС, а также декларировала курс на полномасштабное развитие отношений с Организацией Североатлантического договора, дополнительно способствует сближению Анкары и Тбилиси.

Как отдельный аспект турецкой политики на Кавказе и в Причерноморье следует рассматривать развитие отношений (преимущественно торгово-экономических) между Турцией и Абхазией, которые, как представляется, в России несколько недооценивают.

С распадом СССР в Анкаре стали рассматривать Черное море как, в частности, своего рода транзитный коридор, который открывает альтернативные транспортные и торговые пути в Восточную Европу, Центральную Азию и на Кавказ. Важную роль в интенсификации региональной кооперации было призвано сыграть активное участие всех стран региона в Организации черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС). В настоящее время это единственная международная полноформатная организация в регионе Черного моря (хотя из 12 ее членов только 6 имеют к нему выход).

Развитие транспортной инфраструктуры международного значения в регионе Черноморского экономического сотрудничества относится к одной из приоритетных задач Организации. Отметим, что для принятия решений в ОЧЭС необходимо согласие всех 12 стран-участниц. Помимо них, в деятельности Организации принимают участие 17 международных организаций

■ Международные отношения

и стран-наблюдателей. В этой связи стоит отметить, что в рамках деятельности ОЧЭС упор делается именно на экономическое сотрудничество, при этом исключая работу в области выработки общей политической стратегии. Это представляется разумным решением, учитывая конфликтный потенциал региона.

Среди основных проектов ОЧЭС можно назвать проект автомобильной кольцевой автотрассы вокруг Черного моря [7], который является воплощением государственно-частного партнерства. Основной целью проекта является обеспечение оперативного продвижения грузов в районе моря, и не только. Помимо Черноморских стран, проект охватывает также Грецию, Молдавию, Армению, Азербайджан, Албанию и Сербию.

Протяженность дороги, по предварительным оценкам, составит более 7 тыс. километров. Планируется, что после завершения согласования основного маршрута кольцевой автомагистрали вокруг Черного моря стороны перейдут к подготовке технико-экономического обоснования развития ее участков. Таким образом, посредством создания в Черноморском регионе современной скоростной автомагистрали, оборудованной всеми необходимыми объектами инфраструктуры, страны региона стремятся привлечь сюда инвестиции международных финансовых институтов и банков развития.

Соответственно в круг решений транспортных проблем Причерноморья входит и проект единого сертификата, который находится на стадии реализации. Предполагается, что любая транспортная компания, перевозящая грузы, например, из Турции на Украину, будет получать сертификат, который позволит без дополнительного контроля и задержки пересекать границы. Пока этот договор подписали семь из двенадцати стран-участниц ОЧЭС. В стадии обсуждения находится и вопрос о введении единого весового сертификата.

Кроме того, серьезное внимание уделяется процессу интенсификации морского транспорта и развития новых морских транспортных путей. За последнее десятилетие в системе морских перевозок в регионе произошли серьезные изменения. Фактически Причерноморье исполняет роль узла, связывающего страны региона с развитыми странами других континентов.

После некоторого периода застоя в 1990-х гг. региональные перевозки заметно увеличились; были выработаны новые приоритеты. В результате общий грузооборот портов Болгарии, Румынии, Грузии, России и на Украине, за 7 лет (с 2000 г. по 2007 г.) увеличился более чем в 2 раза, в том числе в российских портах на 94 %, украинских на 76 %, портах Румынии на 74% [2]. Вместе с тем все большее значение в регионе приобретают каботажные трансчерноморские линии.

Важно, что в целом ряде деклараций и заявлений ОЧЭС, принятых на уровне министров,

особенно подчеркивается значение морского транспорта для Черноморского региона. Так, в Совместной декларации в сфере транспорта в регионе ЧЭС, принятой 27 сентября 2006 г. в Сочи, государства-члены призваны: «Ускорить работу по воссозданию и развитию регулярного паромного пассажирского сообщения и грузо-пассажирских перевозок между черноморскими портами, а также уделить особое внимание развитию инфраструктуры морских портов и гармонизации портовых формальностей в Черноморском регионе» [6]. В соответствии с положениями Сочинской декларации позже была выдвинута инициатива о создании «Черноморского железнодорожного и паромного кольцевого коридора».

Проект развития морских портов в регионе с целью обеспечения дополнительных транспортных возможностей для торговых потоков между государствами – членами ЧЭС, Европой и Азией был отмечен и в «Совместной декларации о сотрудничестве в сфере транспорта в регионе ЧЭС», принятой 10 апреля 2008 г. в Одессе. Более того, Одесская декларация предусматривает такой аспект сотрудничества, как принятие соответствующих мер по упразднению как физических, так и нефизических барьеров в регионе ЧЭС на ключевых транспортных узлах и промежуточных пунктах, включая морские порты [1].

Интерес к региону Причерноморья проявляют и международные игроки, имея в виду его стратегическое расположение, а также учитывая возрастающую роль региона в системе мировой торговли. В первую очередь речь идет о Европейском союзе. Будучи энергетическим рынком, Черноморский регион является и основным транзитным маршрутом поставок углеводородов из России и прикаспийских стран в ЕС. Следовательно, безопасность перевозок нефти и транспортировки газа является вопросом, представляющим особую важность для Европейского союза. Кроме того, расширение ЕС до границ данного региона также приводит к более активному участию этого союза в его делах.

Этому также благоприятствует и тот факт, что Европейский союз значительное внимание уделяет развитию морских перевозок на ближние расстояния. По замыслу стратегов ЕС создание «Европейского пространства морских перевозок без барьеров» способно дать толчок развитию услуг в этой области во всех приморских регионах. Концепция «морских магистралей» нацелена на введение новых морских логистических цепочек в Европе. В рамках этой концепции ЕС определил четыре коридора, два из которых охватывают Черноморский регион. Первый коридор – морская магистраль на юго-востоке Европы, соединяющая Адриатическое море с Ионическим морем и Восточным Средиземноморьем. Второй – морская магистраль на юго-западе Европы, соединяющая Западное Средиземноморье с Испанией, Францией,

Италией и Мальтой и сообщаемая с морской магистралью Юго-Восточной Европы, включая выход в Черное море.

Другой ключевой программой перевозок ЕС является ТРАСЕКА (транспортный коридор Европа – Кавказ), направленная на развитие транспортного коридора из Европы через Черное море, Кавказ и Каспийское море в Среднюю Азию. В конечном итоге ТРАСЕКА должна состыковаться с Трансевропейскими сетями (TENs). Прежде всего этот проект преследует цель обеспечить стабильную и бесперебойную поставку каспийских энергоресурсов на международные рынки. На финансирование этого проекта, как известно, ЕС ежегодно затрачивает 9–11 млн евро.

Подводя итог деятельности ОЧЭС, следует отметить, что, несмотря на масштабные проекты (все еще в полной мере не реализованные), ОЧЭС не смогла превратиться в сильную региональную структуру, которая бы способствовала интенсификации экономического и торгового сотрудничества. В связи с этими претензиями к ОЧЭС высказываются мнения, что организации нужно сосредоточиться на конкретных, может быть не столь крупных, но приносящих реальный экономический эффект проектах. Судя по всему, в политических кругах причерноморских государств существует убежденность в том, что потенциал водного бассейна Черного моря необходимо использовать прежде всего для организации экономического прорыва в регионе. Успешным примером развития коммуникаций на Черном море, к примеру, турецкие политики считают работу паромных линий Констанца–Трабзон.

Приходится констатировать, что многообразие действующих здесь интеграционных структур и объединений (СНГ, ОДКБ, ОЧЭС, ГУАМ, а в последнее время еще и ЕС) пока не привело к выработке полноценной и эффективной системы безопасности в Причерноморье. Совместное участие России и Турции в региональных делах могло бы привести к плодотворным результатам, однако оно предполагает более высокий уровень взаимного доверия. Вместе с тем в российско-турецких отношениях на региональном уровне все же прослеживается положительная динамика: в последние годы Анкара пересматривает отношение к РФ и ее роли в регионе. Турецкая сторона все активнее продвигает тезис, суть которого заключается в том, что Россия и Турция должны взять на себя ответственность за происходящее в Черном море по праву держав – наследниц великих империй.

И появился целый ряд вопросов регионального характера, по которым Турция и Россия находят полное понимание. К примеру, обоюдное нежелание видеть в Черном море суда государств, не являющихся причерноморскими, представляет собой важный аспект в российско-турецких отношениях. Это весьма актуально в связи с намерениями США активизировать

деятельность НАТО в этом регионе и добиться присутствия собственного флота в акватории Черного моря. Возможно, Россия и Турция смогут выйти на тот уровень двусторонних отношений, когда они будут готовы поддержать позицию друг друга для противодействия влиянию в регионе внешних игроков.

Представляется, что Турция и далее будет стремиться сочетать активизацию усилий в ближневосточном и евразийском векторах своей внешней политики с приоритетом действий по сохранению добрых отношений с США и реализации планов собственной интеграции в ЕС. Именно такое сочетание стратегических целей позволит, по мнению Анкары, сохранить основные направления своей нынешней внешней политики, не менять внешнеполитических приоритетов Турции в Европе и на Ближнем Востоке и вместе с тем упрочить статус лидера в формирующемся регионе Причерноморья.

Анкара, несомненно, будет и далее использовать потенциал своего участия в различных международных организациях (ОЧЭС, НАТО, Блэксифор, Черноморская гармония) для усиления турецкого влияния в Черноморском регионе. Что же касается отношений с Российской Федерацией, то, несмотря на интенсивное торгово-экономическое сотрудничество, Турция является серьезным конкурентом России в Черноморском регионе и на Южном Кавказе. Такое положение дел подталкивает Анкару к увеличению своего присутствия не только на Кавказе, но и в Крыму. Крымско-татарская проблематика по-прежнему сохраняет свою актуальность, особенно с учетом политики украинских властей, в частности принятием Верховной Радой в первом чтении проекта закона «О восстановлении прав лиц, депортированных по национальному признаку».

Параллельно с принятием проекта закона, члены крымско-татарского межджлиса заявили о намерении способствовать возвращению в Крым около 100 тысяч соплеменников из других республик бывшего СССР. Если задуманное осуществится, то Крым может превратиться в зону межнационального конфликта. О социальной дисгармонии на полуострове пишут и европейские эксперты. К примеру, в одном из изданий экспертно-аналитического фонда FRIDE была опубликована статья под названием: «Крым: зона конфликта у границ Европы» [3].

Следует подчеркнуть, что позиция Украины привела к тому, что РФ затратила многомиллионные суммы на обустройство резервных портов на случай непредвиденного поворота в украинско-российских отношениях. Несмотря на то что договор о базировании Черноморского флота РФ в Севастополе продлен до 2042 г., украинских политиков, желающих вытеснить Россию оттуда, не стало меньше. Известно, что еще адмирал Нахимов говорил: «Кто владеет Севастополем, тот владеет Черным морем». Соответственно США также будут стремиться к присутствию в регионе, что позволит им контролировать не

■ Международные отношения

только энергетические потоки, но и в определенной степени своих стратегических союзников из ЕС, а также Россию и в целом ситуацию в так называемом Большом Причерноморье и на Ближнем Востоке.

В этой связи стоит отметить, что угрозы безопасности России на ее черноморских рубежах будут носить в ближайшее время серьезный системный характер. Это и развертывание элементов американской системы ПРО в причерноморских странах (Румыния, Турция), и хроническая нестабильность на Северном Кавказе, и натянутые отношения с Тбилиси. На Черноморском побережье у России практически не остается надежных союзников, за исключением небольшой Абхазии. Таким образом, Причерноморье остается одной из весьма чувствительных для интересов России точек. Целый ряд зарубежных экспертно-аналитических центров занят сбором как можно более полной и всеобъемлющей информации о социально-политической ситуации в этом регионе. Этими же центрами поддерживается проект так называемой Великой Черкессии.

Так, один из старейших университетов США – Ратджерс – занялся разработкой истории взаимоотношений черкесов с Россией. С этой целью при университете создан Центр изучения фактов геноцида и разрешения конфликтных ситуаций. На официальном сайте [5] Центра изображена видоизмененная карта Кавказского региона с границами новой Черкессии, за необходимость появления которой он и ратует. В марте 2013 г. университетом была издана книга под названием «Геноцид черкесов» [4]. Великая Черкессия, призванная полностью отрезать от России Черноморское побережье, в соответствии с представлениями этих исследователей должна протянуться от границ Грузии вплоть до берегов Азовского моря. Так же активно занимается «черкесским вопросом» и Джеймстаунский центр в Вашингтоне, округ Колумбия.

Усиление российского присутствия в Черном море тем более желательно вследствие тревожной ситуации вокруг Сирии, где базируется единственная российская военная база в дальнем зарубежье. Возможный уход России из Сирии может стать прелюдией к уходу из Средиземноморья. И если без доступа в Средиземное море за Россией все равно сохранится статус влиятельной черноморской державы, то с ослабленным Черноморским флотом Россия практически наверняка не сможет сохранить позиции в Средиземноморье.

Подводя итог, следует заметить, что на данный момент в Причерноморье существуют проблемы в области формирования полномасштабной системы поддержания региональной безопасности и сотрудничества. Тем не менее кооперация все же развивается, и ее приоритетным направлением является торгово-экономическая сфера. Глобализация торговли и промышленный рост обеспечивают большие возможности для развития Черноморского региона. В связи с этим неперенным условием для выработки долгосрочной стратегии его развития является ясное определение организационно-правовых и инфраструктурных проблем, что сыграло бы важную роль в развитии региона Черного моря.

Успешное развитие морского транспорта в будущем может способствовать эффективной деловой интеграции Черноморского региона на европейском и мировом рынках. Такое развитие напрямую связано со стабильностью и благополучием всех стран региона. Однако необходимо отметить наличие ряда серьезных препятствий для успешной реализации плана сотрудничества в регионе Причерноморья:

- недостаточно высок уровень координации усилий входящих в эту зону государств;
- сохраняется множество проблем, осложняющих ситуацию в Черноморье на протяжении столетий. Очевидно, что не все из них можно разрешить в обозримом будущем;
- существует ощутимая разница между государствами Причерноморья по уровню социально-экономического и политического развития, демократических преобразований;
- государства региона разнородны по этноконфессиональному составу;
- среди государств Причерноморья неизбежна борьба за лидерство, в результате которой существующая конфликтность с участием нерегиональных игроков, скорее всего, будет только углубляться;
- одним из основных минусов существующей кооперации в Причерноморье можно считать отсутствие механизмов и стимулов к развитию сотрудничества, что может в конечном итоге свести на нет все амбициозные планы государств региона;
- в целом разнонаправленность политических ориентиров государств Причерноморья провоцирует неизбежное соперничество за политическое и экономическое лидерство в обозримом будущем.

Список литературы

1. Доору Решат. Развитие морского транспорта в государствах-членах ЧЭС: проблемы и перспективы// Парламентская ассамблея Черноморского экономического Сотрудничества// URL: <http://www.pabsec.org/default.asp?hl=ru> (Accessed: 2013, November 9).
2. Токман Г.И. "Sea motor ways", и не только// Порты Украины. 2011. № 04 (106). С. 27–33.
3. Shapovalova Natalia, Jarabik Balazs «Crimea: Next Flashpoint in the European Neighbourhood?»// FRIDE Policy Brief. 2009, №4.

4. Walter Richmond. The Circassian Genocide. New Brunswick (NJ): Rutgers University Press, 2013. 232 p.
5. The official website of the State University of New Jersey, Rutgers //URL: <http://www.ncas.rutgers.edu/center-study-genocide-conflict-resolution-and-human-rights/mid-nineteenth-century-genocidal-pacifica> (Accessed: 2013, October 28).
6. Отчет заседания Рабочей группы ЧЭС по транспорту/ Сочи, 25–27 сентября 2006 года // Официальный сайт Министерства транспорта Российской Федерации// URL : http://www.mintrans.ru/Report_25092006.doc (Accessed: 2013, October 27).
7. Memorandum of Understanding for the Coordinated Development of the Black Sea Ring Highway (Belgrade, 19 April 2007) // Organization of the Black Sea Economic Cooperation // URL: <http://www.bsecorganization.org/documents/LegalDocuments/agreementmous/m3/Documents/MoU%20BSRH%200711227.pdf> (Accessed: 2013, March 15).

Об авторе

Эшба Элана Джемаловна – н.с. Центра партнерства цивилизаций ИМИ МГИМО(У) МИД России. Сфера научных интересов: современные политические и социально-экономические процессы в Черноморско-Кавказском регионе и на Ближнем Востоке. E-mail: elana_eshba@mail.ru

REGIONAL COOPERATION ON THE BLACK SEA: ACHIEVEMENTS, PROBLEMS, PROSPECTS

E.D. Eshba

Moscow State Institute of International Relations (University), 76, Prospect Vernadskogo, Moscow, 119454, Russia.

Abstract: *Throughout the history The Black Sea region attracted attention of both regional states and those lying far beyond its borders . One of the main reasons for increased attention to the Black Sea coast is its transit location : it is crossed by transport routes connecting the West with the states of Central Asia and Transcaucasia that are rich by hydrocarbon resources .*

A large-scale and fairly ambitious gas pipeline projects that are scheduled to take place on the territory of the Black Sea countries and across the Black Sea lead us to expect the increasing role of the Black Sea region in the world economic system. In this regard, the author brings to light the problem of the main stages of the development of cooperation among the Black Sea countries be means of analysis of the most successful attempts at regional cooperation. Special attention is paid to the policy of Turkey in the Black Sea and on the interactions of two major regional actors (Russia and Turkey) .

In addition, the work highlights the most promising areas of transport, logistics , trade and economic development of the region , including the project of ring highway around the Black Sea, as well as prospects for the intensification of maritime transport and the development of new marine transportation routes. To summarize, the author concludes that , despite the development of cooperation in the region , there are problems in the formation of a comprehensive system of regional security and cooperation, so as major obstacles to the successful implementation of the plan of cooperation in the Black Sea region still remain .

Key words: The Black Sea, Cooperation, BSEC, Russia, Turkey, Regional Policy.

References

1. Dooru Reshat. Razvitie morskogo transporta v gosudarstvakh-chlenakh ChES: problemy i perspektivy [The development of maritime transport in the BSEC Member States: Problems and Prospects]. Parlamentskaia Assambleia chernomorskogo Ekonomicheskogo Sotrudnichestva [Parliamentary Assembly of the Organization of the Black Sea Economic Cooperation]. URL: <http://www.pabsec.org/default.asp?hl=ru> (Accessed: 2013, November 9)
2. Tokman G.I. "Sea motor ways", i ne tol'ko ["Sea motor ways" and not only]. Porty Ukrainy [Ukrainian ports]. 2011, № 04 (106). P. 27-33
3. Shapovalova Natalia , Jarabik Balazs «Crimea: Next Flashpoint in the European Neighbourhood?». FRIDE Policy Brief. 2009, №4. P. 5.
4. Walter Richmond. The Circassian Genocide. New Brunswick (NJ): Rutgers University Press, 2013. P. 232
5. The official website of the State University of New Jersey, Rutgers. URL: <http://www.ncas.rutgers.edu/center-study-genocide-conflict-resolution-and-human-rights/mid-nineteenth-century-genocidal-pacifica> (Accessed: 2013, October 28)
6. Otchet zasedaniia rabochei gruppy ChES po transportu. Sochi, 25-27.09. 2006 [Report of the meeting of the BSEC Working Group on Transport]. Ofitsial'nyi sait ministerstva transporta Rossiiskoi Federatsii [The official website of the Ministry of Transport of the Russian Federation]. URL : http://www.mintrans.ru/Report_25092006.doc (Accessed: 2013, October 27)
7. Memorandum of Understanding for the Coordinated Development of the Black Sea Ring Highway (Belgrade, 19 April 2007). Organization of the Black Sea Economic Cooperation. URL: <http://www.bsecorganization.org/documents/LegalDocuments/agreementmous/m3/Documents/MoU%20BSRH%200711227.pdf> (Accessed: 2013, September 15)

About the author

Elana D. Eshba – research fellow of the Center for Partnership of Civilizations in the Institute of International relations of the Moscow State University of International relations. Research interests: the current political and socio-economic processes in the Black Sea, the Caucasus and the Middle East regions. E-mail: elana_eshba@mail.ru