
РОЛЬ СУЭЦКОГО КАНАЛА В КОНТЕКСТЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ РЕГИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА БЛИЖНЕМ ВОСТОКЕ

Е.М. Савичева, Ж.Е. Турекулова

Кафедра теории и истории международных отношений
Российский университет дружбы народов
ул. Миклухо-Маклая, 10/2, Москва, Россия, 117198

В статье рассматривается изменение геостратегического положения Египта в связи с вводом в эксплуатацию Суэцкого канала, анализируются его национальные интересы и геополитические устремления западных стран, а также соперничество региональных и внерегиональных сил в зоне канала.

Ключевые слова: Египет, Суэцкий канал, геополитика, безопасность, национальные интересы, соперничество, западные державы, борьба за лидерство на Ближнем Востоке.

Ближний Восток является одним из самых насыщенных конфликтами и военным противоборством регионов мира, который удерживает, пожалуй, самый высокий рейтинг крупномасштабных событий и значимых перемен. Глобальный характер, затрагивающий интересы международной и региональной безопасности, масштабность, длительность, широкая вовлеченность различных политических сил, крайне негативные последствия, активное использование исламского фактора — вот отличительные черты конфликтных ситуаций в регионе. Они приобретают особо опасный характер в условиях резко возросшей в современном мире взаимозависимости и взаимообусловленности происходящих в различных уголках земного шара политических и экономических процессов [1. С. 5].

Одним из самых влиятельных государств в арабской подсистеме международных отношений традиционно являлся Египет, служивший своего рода несущей конструкцией региональной системы безопасности, в которой не последняя роль отводилась Суэцкому каналу. Строительство и ввод в эксплуатацию канала обусловило огромные изменения в мировой экономике, включая сферу международных перевозок и торговли, а также в военно-политических отношениях, заметно поменяв векторы и характер действий различных центров силы.

Суэцкий канал, строительство которого продолжалось около одиннадцати лет и завершилось в 1869 г., наряду с Панамским (Панама), Кильским (Германия) и Коринфским (Греция), входит в число международных морских каналов, играющих исключительно важную роль в мировом судоходстве. Сооружение и использование этих водных артерий значительно сократило морские и океанские пути между странами, расположенными в различных регионах мира, что позволило существенно увеличить грузоперевозки, уменьшить транспортные расходы и время нахождения судов в пути. Так, благодаря открытию Суэцкого канала водный путь между Западной Европой и Индией сократился почти на 8000 км; расстояние от Нью-Йорка до портов Ирака при следовании через канал, а не вокруг Африки, уменьшилось более чем в два раза, а от Одессы до Бомбея — почти в три.

Вполне естественно, что это создало принципиально новую геополитическую ситуацию на стыке Европы, Азии и Африки, результатом которой стало усиление геостратегической значимости Египта и одновременно с этим серьезное обострение конкуренции между западными державами за контроль над побережьем Красного моря и Индийского океана.

С активизацией нефте- и газодобычи стратегическое значение канала резко возросло; из-за него не раз разгорались серьезные международные конфликты. Со временем интерес, проявляемый к зоне Суэцкого канала ведущими международными акторами, стал своего рода чувствительным индикатором, позволяющим судить об их политико-экономической мощи, а также возможностях мобилизации значительного военного ресурса, нацеленного на реализацию приоритетных геостратегических задач.

С начала XX в. стратегическая важность Египта вообще и Суэцкого канала в частности, возросла в связи с появлением нового фактора в мировом развитии — активизации нефтедобычи и замены твердого топлива на более эффективное — жидкое, производимое из сырой нефти. Особый успех в этой, по сути, новой отрасли мировой энергетики сопутствовал США. Так, в 1912 г. на их долю приходилось 63% добываемой в мире нефти, в то время как, например, доля России составляла 19%, а Мексики — 7% [9]. Работавшая в зоне Персидского залива «Англо-персидская компания» не добывала на тот период больших объемов «черного золота», но уже тогда в Лондоне осознали, что присутствие в этом регионе имеет исключительное значение для обеспечения стратегических интересов страны. В 1913 г. Лондон добился передачи британскому правительству контрольного пакета акций «Англо-персидской компании», трансформировавшейся впоследствии в знаменитую «Бритиш петролеум компани».

К концу Первой мировой войны стратегическое значение нефти для военно-политической и экономической безопасности любого государства стало очевидным фактом. Так, военная техника Великобритании, Франции и США работала преимущественно на жидком топливе; по меньшей мере 40% британского военно-морского флота использовало жидкое топливо [12. С. 26].

После завершения войны резко обострилось соперничество между ведущими мировыми державами в Средиземноморье, превратившемся в одно из ключевых звеньев в мировой транспортной системе во многом благодаря Суэцкому каналу [18. С. 256]. Великобритания стремилась сохранить свое традиционное превосходство на море и важнейших морских транспортных магистралях в жесткой конкуренции с США, для которых, в свою очередь, важно было захватить лидирующие позиции на тех же просторах. Политика Лондона в Средиземноморье, нацеленная на сохранение контроля над Гибралтаром, Мальтой и Суэцем, вызывала антагонизм и с Францией, которая также стремилась к господству в этом водном бассейне, связывающим ее с африканскими колониями.

На Западе к тому же были сильны опасения, вызванные ростом влияния России в бассейне Средиземноморья. Важность египетского направления российской внешней политики тесно увязывалась с использованием Суэцкого канала. Так, на-

пример, российский арабист Г.В. Горячкин в одной из своих работ отмечал, что еще в первой половине 1906 г. благодаря деятельности российских дипломатов через Суэцкий канал удалось провести в Черное море 70 русских транспортных судов. России был нужен нейтральный Египет для переброски грузов, переселенцев и войск на Дальний Восток [4. С. 54—65].

В годы Второй мировой войны нацистская Германия намеревалась поставить под свой контроль Суэцкий канал, поскольку овладение важными коммуникациями на Ближнем Востоке позволяло нанести чувствительный урон экономическим и политическим интересам противнику, прежде всего Великобритании. Так, крупные военные деятели Германии, среди которых были Альфред Йодль, Эрих Редер, однозначно ставили вопрос о необходимости захвата Египта и Суэцкого канала [8. С. 325].

Следует отметить, что практически каждая историческая эпоха отмечена разработкой ведущими державами мира новых, учитывающих изменяющийся баланс сил, концепций и механизмов завоевания и удержания господства в тех или иных регионах, а в глобальном плане — управления мировыми процессами. Особое место в таких концепциях традиционно отводилось военно-морским силам и контролю над международными морскими магистралями. Американский военно-морской историк и стратег, известный геополитик А.Т. Мэхэн указывал на важность обладания превосходством на морских просторах для достижения статуса великой державы [7. С. 600]. Он полагал, что ключевой зоной в мировой политике и борьбе за мировое господство является «северная континентальная полусфера», южная граница которой маркируется Суэцким и Панамским каналами, и это — граница наибольшей интенсивности мировой торговли и политической активности.

Похожие взгляды разделял К. Хаусхофер, немецкий политический деятель и ученый, основоположник германской школы геополитики, утверждавший, что одним из устремлений любой великой державы является достижение всеобъемлющего контроля над геостратегическими зонами. В качестве примера он ссылался на зоны Суэцкого и Панамского каналов, контроль над которыми, по его мнению, обеспечил реализацию геополитических целей колониальных государств.

Определяющим трендом мирового развития после Второй мировой войны стало формирование биполярной системы международных отношений. Основное противостояние по линии капитализм — коммунизм со временем перешло в плоскость прямой военно-политической и финансово-экономической конфронтации между Вашингтоном и Москвой, в ходе которой взоры участников не раз обращались в сторону Суэцкого канала. В послевоенный период Ближний Восток стал объектом пристального внимания со стороны США, которые предприняли немало усилий для вытеснения из этого стратегически важного региона не только своих непосредственных идеологических соперников, но и союзников [10. С. 202].

После прихода к власти в Египте нового поколения лидеров во главе с Г.А. Насером была проведена национализация Суэцкого канала, служившего в течение длительного времени источником баснословных доходов и геополити-

ческих выгод для Великобритании и Франции. Неудивительно поэтому, что акт о национализации канала был встречен ими с неприкрытой враждебностью; последовали незамедлительные шаги по усилению экономического давления на Египет, и одновременно с этим начались широкомасштабные приготовления к развязыванию военных действий против режима Насера.

Очередной войне на Ближнем Востоке предшествовал созыв Международной конференции по урегулированию Суэцкого кризиса, состоявшейся в Лондоне 16—23 августа 1956 г., в работе которой приняли участие представители 22 стран, однако Египет участвовать отказался. В ходе конференции обсуждался предложенный США «план разрешения суэцкой проблемы» («план Даллеса»), согласно которому предусматривалось создание некоего международного органа по управлению каналом, что фактически означало передачу контроля над столь важным стратегическим объектом в руки американских и других западных монополий. Вполне естественно, что Каир отверг такое предложение. Тогда американская администрация выступила с новой инициативой, суть которой сводилась к созданию так называемой Ассоциации пользователей Суэцким каналом во главе с США, Великобританией и Францией, в компетенцию которой входило бы осуществление координации судоходства по Суэцкому каналу и взимание сборов за проход судов через канал. Однако на очередной Лондонской конференции, проходившей с 19 по 21 сентября 1956 г., мнения участников относительно создания такой ассоциации разошлись. Тем не менее в октябре 1956 г. она все же была создана 14 странами [13. С. 441—452]. Но и эта инициатива была отвергнута Египтом.

Неуступчивость Насера послужила сигналом для принятия Лондоном и Парижем решения о начале военных действий против Египта. Западные державы сослались на Константинопольскую конвенцию 1888 г. [6], согласно которой Суэцкий канал объявлялся свободным и открытым для судоходства как в мирное, так и в военное время для всех торговых и военных судов без различия флага. Документ также предусматривал, что и в военное время корабли воюющих государств могут свободно проходить через канал, однако им воспрещается вести военные действия в канале, в портах при выходе и в водах, прилегающих к этим портам на расстоянии трех миль, которые могут затруднить судоходство.

Свободу судоходства, согласно конвенции, гарантировало египетское правительство. На этом основании действия Насера расценивались странами Запада как противоречащие международному статусу Суэцкого канала и продиктованные исключительно внутривосточными интересами. Лондон и Париж, будучи сторонниками жестких мер экономического и политического давления на Египет, заявили, что в реальности руководство Египта не способно обеспечить бесперебойное функционирование канала, который является объектом международного значения, а значит, должен находиться под международным управлением.

Сразу же после начала тройственной англо-франко-израильской агрессии египетское правительство подвергло секвестру всю собственность и капиталы, принадлежавшие английским и французским гражданам. 15 января 1957 г. был издан «Закон о египтизации» иностранных банков, страховых обществ, внешнеторговых,

промышленных, транспортных и других компаний и учреждений, которые подлежали передаче в собственность Египта в течение 5 лет.

По закону о Суэцком канале (июль 1957 г.) был создан специальный орган для управления его эксплуатацией, содержанием и развитием — Администрация Суэцкого канала, правление которой назначалось президентом республики. Сборы за проход судов по каналу, лоцманскую службу, буксировку и другие услуги во время навигации через канал поступали на счет египетской Администрации Суэцкого канала.

Египетское руководство брало на себя обязательства обеспечивать свободное и непрерывное судоходство для всех стран в соответствии с положениями упомянутой Конвенции. И сейчас режим судоходства по Суэцкому каналу регламентируется многосторонней Константинопольской конвенцией 1888 г. и законодательными актами Египта.

Суэцкий канал не раз оказывался втянутым в военные вихри арабо-израильских войн. В результате военных действий в октябре 1956 г. каналу были нанесены значительные повреждения, прервавшие его функционирование. Движение по каналу было восстановлено после завершения работ по его очистке в апреле 1957 г.

Агрессия Израиля 1967 г. против арабских стран, включая Египет, или так называемая Шестидневная война привела к вторичному, более продолжительному, закрытию Суэцкого канала. Ее результатом стал захват израильскими войсками Синайского полуострова с выходом на восточный берег Суэцкого канала. Зона канала фактически превратилась в линию фронта, разделявшую противоборствовавшие стороны — египетские и израильские войска. Вывод из строя Суэцкого канала создал серьезные трудности не только экономике АРЕ (ежегодный ущерб, наносимый Египту бездействием Суэцкого канала, исчислялся в 4—5 млрд долларов), но и мировому судоходству.

В ходе очередного вооруженного конфликта на Ближнем Востоке — октябрьской войны 1973 г. — зона Суэцкого канала превратилась в район активных военных действий. Египетская армия форсировала канал и овладела линией Бар-Лева, полосой укреплений, созданной израильтянами после войны 1967 г. и протянувшейся на многие десятки километров вдоль канала. В 1974 г., после отвода израильских войск из зоны Суэцкого канала, Египет приступил к расчистке, восстановлению и реконструкции канала. Однако возобновление судоходства по каналу стало возможным лишь в июне 1975 г. после расчистки подходов к нему в Суэцком заливе от мин. Эта работа была выполнена советскими военными кораблями. Кстати, в советский период каналом широко пользовался отечественный морской флот, причем как гражданский, так и военный. Так, например, в 1985 г. через Суэцкий канал под флагом СССР прошло 2237 судов, в том числе 40 кораблей ВМФ [3. С. 249].

В настоящее время Суэцкий канал, имеющий статус самого длинного канала в мире (длина собственно канала — 162 км, с морскими подходами от Порт-Саида до Порт-Тауфика — 190 км), не оснащенного шлюзами, остается одним из самых загруженных и востребованных морских путей в мире. Он не утратил своей стра-

тегической значимости ни для Египта, ни для мировой торговли, ни для обеспечения региональной и глобальной безопасности.

Предпринятая египетскими властями в 1980-е гг. модернизация Суэцкого канала, ставившая целью его углубление и расширение, дала положительные результаты. Реконструкция канала позволила пропускать через него грузовые суда водоизмещением до 250 тыс. тонн. Новая очередь более масштабной реконструкции канала стартовала в 2005 г. По плану реконструкции предусматривалось углубление фарватера (сейчас глубина по фарватеру — 22,5 м), что позволяет проводить по каналу почти 90% существующего международного торгового флота, включая супертанкеры водоизмещением до 370 тыс. тонн. Судоходство по Суэцкому каналу стало круглосуточным, оно осуществляется с использованием электронного оборудования, отвечающего современным требованиям.

Для сравнения: в 1870 г. через канал прошло 486 судов, в 1913 г. — 5100, в 1966 г. — 21 250. В последние годы через канал ежегодно проходят до 20 тыс. судов под флагами более 100 стран мира. Он пропускает порядка 10% общего объема мировой морской торговли. Большая часть нефтяных перевозок из стран Персидского залива в Европу и Америку также осуществляется через Суэц [16]. В среднем в день по Суэцкому каналу проходят 48 судов, среднее время прохождения канала — около 14 часов.

Отметим, однако, что, несмотря на усилия, предпринимаемые египетскими властями для совершенствования технических условий проводки судов, канал в настоящее время остается не загруженным в полной мере. Так, например, в первом полугодии 2013 г. произошло достаточно значительное, почти на 7%, сокращение количества судов, прошедших через Суэцкий канал, а полученный страной доход составил около 2,5 млрд долл., что на 4% меньше прибыли за аналогичный период 2012 г. [5]. Причинами тому стали и увеличение грузоподъемности и тоннажа судов, используемых в морских перевозках, и вызванное экономическими проблемами глобального характера сокращение международной торговли, и политическая нестабильность в Египте и соседней Сирии, и разгул пиратства у сомалийских берегов.

Как уже отмечалось, Суэцкий канал, помимо выполнения функции важнейшей трансокеанической морской магистрали, превратился фактически в составную часть национальной экономики Египта, став одним из главных бюджетообразующих проектов страны (до 10% от общего объема иностранной валюты). По данным Администрации Суэцкого канала [17], доходы от его эксплуатации в 2010 г., например, составили 4,5 млрд дол. США, что превратило его в важнейший источник пополнения государственного бюджета наряду с туризмом, экспортом углеводородов и денежными переводами египтян, работающими за рубежом. В 2011 г. на транзите судов египетские власти заработали 5,22 млрд долл., при этом через канал прошло 17 799 судов, что на 1,1% меньше, чем годом ранее.

Получаемые доходы позволили египетскому правительству производить как широкомасштабные работы по модернизации самого канала, так и осуществлять крупные проекты социально-экономического характера. Эксплуатация канала привела и к активизации экономических и иных связей АРЕ с внешним миром.

Суэцкий канал, безусловно, играет большую роль в обеспечения национальной безопасности Египта, прежде всего в военно-политическом плане, поскольку дает возможность его вооруженным силам при необходимости осуществлять быстрый маневр с севера на юг страны, т.е. из района Средиземного моря в Красное, и в обратном направлении. Вместе с тем он является и важнейшим стратегическим объектом регионального и международного уровня [15], способным в определенной степени выступать гарантом стабильности в столь взрывоопасном регионе.

Его значимость возрастает в связи с созданием в зоне канала достаточно разветвленной инфраструктуры, состоящей из сложных инженерных сооружений, которые являются одновременно и важными стратегическими объектами, и достопримечательностями Египта. Так, для соединения берегов канала в окрестностях города Исмаилия построен железнодорожный мост, являющийся самым длинным поворотным мостом в мире (две поворотные секции составляют 340 м), а также автомобильный мост, фактически соединяющий Азию с Африкой. Под дном Суэцкого канала пролегает автомобильный туннель, охраняемый силами египетской полиции и спецподразделений вооруженных сил.

В настоящее время, учитывая нестабильное политическое положение в Египте и соседних арабских странах, власти идут на усиление мер безопасности в зоне канала, в том числе и от террористических угроз.

Приходится с сожалением констатировать, что в развитии политической ситуации на Ближнем Востоке в последние годы прослеживаются серьезные негативные тенденции. Тенденция к урегулированию конфликтных ситуаций мирным путем так и не приняла здесь всеобъемлющего и необратимого характера, о чем свидетельствует, в первую очередь, срыв мирного процесса по урегулированию арабо-израильского конфликта. Масштабные протестные движения, захлестнувшие регион, непрекращающийся рост военных расходов, подпитывающий все новые витки гонки вооружений, активизация исламистских движений, в том числе фундаменталистских, вмешательство внерегиональных сил, и прежде всего США и других стран НАТО, — все эти факторы свидетельствуют о хронической нестабильности в регионе в целом и в отдельных странах.

Следует отметить и усилившийся в региональной системе международных отношений полицентризм, возникновение местных «центров силы» и соперничество за лидерство, а также дальнейшее размежевание в арабском мире, где каждая отдельная страна идет своим путем, порою предавая забвению саму идею арабского единства и солидарности. В этом смысле весьма показательны события так называемой арабской весны, начавшие раскачивать и дестабилизировать Ближний Восток и Северную Африку с 2011 г. и приведшие к падению, казалось бы, самых устойчивых ближневосточных режимов, среди которых оказался и египетский, а также к серьезным геополитическим последствиям глобального характера.

Усилилось соперничество и прямое противостояние между «арабскими братьями». Так, ряд монархий Персидского залива, прежде всего Саудовская Аравия и Катар, стремятся использовать события последних лет фактически для устранения региональных конкурентов, в первую очередь в лице исторически сложившихся «центров силы» — Египта и Сирии, а также в борьбе за влияние и лидерство

в арабском мире. Как полагают некоторые эксперты, обладая солидными финансовыми и информационными возможностями, а также серьезным ресурсом спецслужб, новые претенденты на лидерство уже встали на путь борьбы за египетские активы [2]. Используя крайне тяжелое положение Египта, за короткий период неоднократно пережившего смену власти, они стремятся поставить под контроль ключевые сферы его экономики, включая нефтегазовую, туристическую, а также Суэцкий канал, значимость которого для аравийских монархий возрастает в связи с увеличивающимися поставками энергоресурсов в западные страны.

Так, например, небольшое, но амбициозное арабское государство Катар [14] поставляет на мировые рынки около 1 млн тонн нефтепродуктов, а объемы сжиженного газа, экспортируемого за рубеж, достигли 12 млн тонн, причем в перспективе планируется значительная активизация развития нефте- и газодобывающих отраслей и экспорта их продукции на европейский рынок. В этом контексте становится понятной небывалая активность Дохи, уже предоставившей Каиру большую финансовую помощь и заявившей о намерении значительно увеличить инвестирование в течение ближайших лет в сферу туризма, газо- и нефтедобычи, строительства, а также переработки углеводородов Египта [19].

В настоящий момент египетское руководство отказывается от любых соглашений по Суэцкому каналу, однако все ухудшающееся экономическое и финансовое положение в стране, политическая нестабильность и, как следствие, нежелание западных инвесторов рисковать своими капиталами, могут поставить египетские власти перед серьезным выбором в ближайшем будущем.

ЛИТЕРАТУРА

- [1] *Бакланов А.Г.* Ближний Восток на рубеже XXI века: к созданию региональной системы безопасности. — М., 2001.
- [2] *Балмасов С.С.* Арабские монархии начали «битву» за Суэцкий канал. 19.03.2013 // URL: <http://argumentiru.com/authors/bamasov>.
- [3] *Белогозов А.М.* Посол в стране пирамид. — М., 2008.
- [4] *Горячкин Г.В.* Он был не только дипломатом. К 150-летию со дня рождения А.А. Смирнова // Восточный архив. — 2008. — № 17.
- [5] Информационное Агентство Азери-пресс (АПА). 01.09. 2013 // URL: <http://ru.apa.az/news/252504>
- [6] Константинопольская конвенция 1888 г. // URL: <http://dic.academic.ru/contents.nsf/sie/>
- [7] *Мэхэн А.Т.* Влияние морской силы на историю, 1660—1783 / пер. с англ. — М., 2002.
- [8] Нюрнбергский процесс. Сборник материалов в 8 томах. Т. 3. — М., 1989.
- [9] Российская Империя: добыча нефти // Livejournal. 2010.12.02. URL: <http://iv-g.livejournal.com/382691.html>
- [10] *Савичева Е.М.* К вопросу о соперничестве западных держав на Ближнем Востоке в контексте мировых войн и национально-освободительных процессов // Вестник РУДН. Серия «Международные отношения». — 2005. — № 1 (5).
- [11] *Тарле Е.В.* Очерки истории колониальной политики западно-европейских государств (конец XV — начало XIX в.). — М.; Л., 1965.
- [12] *Эндаль У.* Столетие войны. Англо-американская нефтяная политика и новый мировой порядок / пер. с англ. — М., 2008.
- [13] *Foreign Relations of the United States. 1955—1957. Vol. 15: Arab-Israeli Dispute. January 1 — July 26, 1956.* — Wash., 1989.

- [14] *Kamrava Mehran*. Qatar: Small State, Big Politics. — Ithaca, Cornell University Press, 2013.
- [15] *Schenker D.* Egypt's Enduring Challenges // Policy Focus. — April, 2011.
- [16] *Shatalova E., Brautlecht N.* Putin Builds North Korea Rail to Circumvent Suez Canal. Oct 16, 2013 // URL: <http://www.bloomberg.com/news/2013-10-15/putin-builds-north-korea-rail-to-circumvent-suez-canal.html>
- [17] Suez Canal Authority official site // URL: <http://www.suezcanal.gov.eg/>
- [18] *Webber M., Smith M.* Foreign Policy in a Transformed World. — Edinburgh, 2002.
- [19] *Ибрагим Рамадан Дуб.* Стратегические объемы катарских инвестиций в Египте (на араб. яз.) — «Аль-Джазира». — www.aljazeera.net/.../1d716c47-f50a-4cc7-bb2...

THE ROLE OF THE SUEZ CANNEL IN CONTEXT OF REGIONAL SECURITY IN THE MIDDLE EAST

E. Savicheva, G. Turekulova

Theory and History of International Relations Chair
Peoples' Friendship University of Russia
Miklukho-Maklaya str., 10A, Moscow, Russia, 117198

The article considers Egypt's geo-strategic position that has been changed as a result of commissioning of the Suez Canal. It also analyses its national interests and geopolitical aspirations of the Western countries as well as regional and non-regional powers' competition in the Canal Zone.

Key words: Egypt, the Suez Canal, geopolitics, security, national interests, rivalry, the Western powers, struggle for leadership in the Middle East.

REFERENCES

- [1] *Baklanov A.G.* Blizhnij Vostok na rubezhe XXI veka: k sozdaniyu regional'noj sistemy bezopasnosti. — M., 2001.
- [2] *Balmasov S.* Arabskie monarhii nachali «bitvu» za Sujeckij kanal. 19.03.2013 // <http://argumentiru.com/authors/bamasov>
- [3] *Belonogov A.M.* Posol v strane piramid. — M., 2008.
- [4] *Gorjachkin G.V.* On byl ne tol'ko diplomatom. K 150-letiju so dnja rozhdenija A.A. Smirnova // Vostochnyj arhiv. — 2008. — № 17.
- [5] Informacionnoe Agentstvo Azeri-press (APA). 01.09. 2013 // <http://ru.apa.az/news/252504>
- [6] Konstantinopol'skaja Konvencija 1888 g. // <http://dic.academic.ru/contents.nsf/sie/>
- [7] *Mjehjen A.T.* Vlijanie morskoj sily na istoriju, 1660—1783 (perevod s angl. jaz.). — M., 2002.
- [8] Njurnbergskij process. Sbornik materialov v 8 tomah. T. 3. — M., 1989.
- [9] Rossijskaja Imperija: dobycha nefi // Livejournal.2010.12.02. — <http://iv-g.livejournal.com/382691.html>
- [10] *Savicheva E.M.* K voprosu o sopernichestve Zapadnyh derzhav na Blizhnem Vostoke v kontekste mirovyh vojn i nacional'no-osvoboditel'nyh processov // Vestnik RUDN. Serija «Mezhdunarodnye otnoshenija». — 2005. — № 1.
- [11] *Tarle E.V.* Ocherki istorii kolonial'noj politiki zapadnoevropejskih gosudarstv (konec XV — nachalo XIX v.). — M.; L., 1965.

- [12] *Jengdal' Ul'jam*. Stoletie vojny. Anglo-amerikanskaja neftjanaja politika i novyj mirovoj porjadok (perevod s angl. jaz.). — M., 2008.
- [13] *Foreign Relations of the United States. 1955—1957. Vol. 15: Arab-Israeli Dispute. January 1 — July 26, 1956.* — Wash., 1989.
- [14] *Kamrava Mehran*. Qatar: Small State, Big Politics. — Ithaca, Cornell University Press, 2013.
- [15] *Schenker D*. Egypt's Enduring Challenges // Policy Focus. — April, 2011.
- [16] *Shatalova E., Brautlecht N*. Putin Builds North Korea Rail to Circumvent Suez Canal. Oct 16, 2013. — <http://www.bloomberg.com/news/2013-10-15/putin-builds-north-korea-rail-to-circumvent-suez-canal.html>
- [17] Suez Canal Authority official site. — <http://www.suezcanal.gov.eg/>
- [18] *Webber M., Smith M*. Foreign Policy in a Transformed World. — Edinburgh, 2002.
- [19] *Ibragim Ramadan Dib*. Strategicheskie ob#emy katarskih investicij v Egipte (na arab. jaz.). — «Al'-Dzhazira» — www.aljazeera.net/.../1d716c47-f50a-4cc7-bb2...