

УДК: 327

Андрій Шевчук,

доктор історичних наук, професор кафедри міжнародних відносин і політичного менеджменту,

Державний університет «Житомирська політехніка»,

ORCID ID: 0000-0001-9023-5214;

Оксана Литвинчук,

кандидат філософських наук, доцент кафедри міжнародних відносин і політичного менеджменту,

Державний університет «Житомирська політехніка»,

ORCID ID: 0000-0002-5370-1674;

Олена Войтюк,

доктор філософії з історії та археології, старший викладач кафедри міжнародних відносин і політичного менеджменту,

Державний університет «Житомирська політехніка»,

ORCID ID: 0000-0002-7670-6849

DOI 10.29038/2524-2679-2024-01-39-55

ЧОРНОМОРСЬКІ ПРОТОКИ В МІЖНАРОДНІЙ ПОЛІТИЦІ (XVIII–XIX ст.)

У статті розглянуто еволюцію статусу чорноморських проток протягом XVIII–XIX ст. Ураховуючи, що Чорне море було «внутрішнім озером» Османської імперії, Босфор і Дарданелли були закриті для будь-яких іноземних кораблів. Укладення Кючук-Кайнарджийського миру 1774 р. виступило першою точкою біфуркації (зміни усталеного режиму роботи системи) – дозволу торговельним кораблям проходити через Протоки. У всіх наступних міжнародних угодах дублювалося положення про безперешкодний доступ комерційних суден до / із Чорного моря. Наступною точкою біфуркації були двосторонні російсько-турецькі договори, укладені на межі XVIII і XIX ст. Вони передбачали прохід для російського військово-морського флоту та закривали Протоки для іноземних військових кораблів. Фактично було реалізовано модель контролю за Босфором і Дарданеллами, які перебували на території іншої держави, із боку одного з провідних міжнародних акторів – росії. Проте бажання домінувати в регіоні натрапило на протидію з боку

інших міжнародних гравців. 1809 р. укладено Дарданельський договір із заборонаю жодному військовому кораблю проходити через Протоки, що отримало офіційну назву «давнє правило Османської імперії». Лондонська конвенція 1841 р. встановила багатосторонній контроль за Протоками, що підірвало плани Миколи I (третя точка біфуркації). Поразка Російської імперії в Східній війні 1853–1856 рр. мала наслідком «втрату інтересу» до Босфору і Дарданелл. Під час укладання Паризького мирного договору 1856 р. переглянуто Конвенцію 1841 р. та Чорне море оголошувалося нейтральним і відкритим для торговельних кораблів будь-яких держав, військовим суднам усіх країн – заборонялося. Геополітичні зміни після франко-німецької війни 1870–1871 рр. призвели до дипломатичної перемоги росії, яка змогла реконструювати свій статус на Чорному морі, але відновити / установити контроль над Протоками не змогла. Протягом пів століття до початку Першої світової війни судноплавство регулювалося «давнім правом Османської імперії»: вільний прохід торговельного флоту з обмеженнями для військових кораблів. Участь Туреччини в Першій світовій війні неодмінно повинна була призвести до змін у регіоні, що відобразилося на статусі Проток.

Ключові слова: Чорноморські протоки, Османська імперія, міжнародні актори, міжнародні відносини, дипломатія, міжнародна політика, іноземні країни, міжнародні договори.

Andrii Shevchuk,
Zhytomyr Polytechnic State University,
ORCID ID: 0000-0001-9023-5214;

Oksana Lytvynchuk,
Zhytomyr Polytechnic State University,
ORCID ID: 0000-0002-5370-1674;

Olena Voitiuk,
Zhytomyr Polytechnic State University,
ORCID ID: 0000-0002-7670-6849

BLACK SEA STRAITS IN INTERNATIONAL POLITICS (XVIII–XIX CENTURIES)

The article examines the evolution of the status of the Black Sea straits during the eighteenth and nineteenth centuries. Given that the Black Sea was an “inland lake” of the Ottoman Empire, the Bosphorus and the Dardanelles were closed

to any foreign ships. The conclusion of the Küçük-Kainarjah Peace of 1774 was the first point of bifurcation (change in the established mode of operation of the system) – allowing merchant ships to pass through the Straits. All subsequent international agreements duplicated the provision on unimpeded access of commercial ships to/from the Black Sea. The next bifurcation point was the bilateral Russian-Turkish treaties signed at the turn of the eighteenth and nineteenth centuries. They secured the passage for the Russian navy and closed the Straits to foreign warships. In fact, a model of control over the Bosphorus and the Dardanelles, which were on the territory of another state, was implemented by one of the leading international actors – Russia. However, the desire to dominate the region was opposed by other international players. In 1809, the Treaty of Dardanelles was signed, prohibiting any warships from passing through the Straits, which was officially called the “ancient rule of the Ottoman Empire”. The London Convention of 1841 established multilateral control over the Straits, which undermined Nicholas I’s plans (the third bifurcation point). The defeat of the Russian Empire in the Eastern War of 1853–1856 resulted in a “loss of interest” in the Bosphorus and the Dardanelles. When the Paris Peace Treaty of 1856 was signed, the 1841 Convention was revised and the Black Sea was declared neutral and open to merchant ships of any state, while warships of all countries were prohibited. Geopolitical changes after the Franco-German War of 1870–1871 led to a diplomatic victory for Russia, which was able to reconstruct its status on the Black Sea, but failed to restore/establish control over the Straits. For almost half a century before the outbreak of World War I, navigation was regulated by the “ancient law of the Ottoman Empire”: free passage of the merchant fleet with restrictions for warships. Turkey’s participation in the First World War was bound to lead to changes in the region, which affected the status of the Straits.

Key words: Black Sea straits, Ottoman Empire, international actors, international relations, diplomacy, international politics, foreign countries, international treaties.

1. ВСТУП

Постановка проблеми. Події 2014 р. дали поштовх руйнівним процесам у системі міжнародних відносин. Захоплення Криму та територій на Сході України за відсутності належної реакції провідних світових акторів призвели до подальшої підготовки агресора до нових територіальних захоплень і геополітичних змін у Східній Європі. Новий етап російсько-української війни з 24 лютого 2022 р. докорінно змінив ставлення світових лідерів до подій у регіоні. Порушення рівноваги на теренах Чорного моря вимагає додаткового вивчення, передусім у частині статусу чорноморських проток (далі – Протоки). Цей пізнавальний кейс сприяє кращому розумінню

підвищення на світовій арені статусу Турецької Республіки та президента Реджепа Тайіпа Ердогана, різновекторності україно- й російсько-турецьких відносин. Дослідження статусу Проток дасть змогу зрозуміти складнощі процесів, які відбуваються в регіоні, виявити перспективи вибудови відносин як між провідними світовими акторами, які не належать до Чорноморського регіону, так і між державами, які розміщені на берегах Чорного моря.

Аналіз попередніх досліджень і публікацій. Приступаючи до вивчення статусу Чорноморських проток, дослідники не можуть покаржитися на брак досліджень. Передусім, це можна пояснити надзвичайною актуальністю заявленої проблематики, перебуванням предмету дослідження на стикові всесвітньої історії, міжнародних відносин, міжнародного права. Ми ж собі дозволимо зупинитися на аналізі наукового доробку окремих учених. Із-поміж українських дослідників це О. Машевський. У своєму дисертаційному дослідженні стосовно аналізу боротьби великих держав за контроль над Чорноморськими протоками в 1870-х – 1918 рр. автор стверджує, що канцлер О. Бісмарк використав цю проблему для залучення великих держав до пронімецьких союзів. Доведено, що чинник Проток суттєво впливав на формування Антанти, ускладнюючи відносини між союзниками під час Першої світової війни [11, с. 1]. Є. Волкова, досліджуючи процес формування російської політики щодо Османської імперії в останній третині XVIII – на початку XIX ст., робить висновок про домінування в політиці Олександра I курсу на збереження територіальної цілісності Османської імперії. Хоча й запропоновано декілька сценаріїв вирішення «східного питання», проте вони не були реалізовані через наростання суперечностей Російської імперії з великими державами, передусім із Великобританією, яка вимагала врахування її інтересів у Туреччині [2, с. 25, 27–28]. Т. Папян виокремлює чотири періоди режиму проходу суден через Чорноморські протоки за панування Османської імперії: перший – 1453 – середина XVI ст. (заборонявся прохід іноземних суден без особливого дозволу); другий – середина XVI – середина XVIII ст. (Чорне море – внутрішнє море Туреччини); третій – із 1774 р., коли російським торговельним кораблям дозволялося плавати морем, і четвертий – після Кримської війни, коли Протоки набули міжнародного статусу [12, с. 127].

Американський дослідник часів холодної війни Дж. К. Гуревіц, здійснюючи переоцінку боротьби росії за контроль над Протоками, робить висновок про її незадоволення Лондонською конвенцією 1841 р., яка перекреслила намагання «... вирвати Протоки в Османській імперії

між 1798 і 1840 рр.»¹. Для росії відмова від Проток залишила Чорне море «закритою водоймою» й тому вона прагнула закріпитися в Середземному морі [26, р. 608–609]. Р. Х. Девісон, аналізуючи Кючук-Кайнарджийський мирний договір 1774 р., ставить під сумнів твердження про «російську майстерність та турецьку бездарність». Підставою для такого твердження протягом двох століть були ст. 7 і 14 договору, які давали право росії виступати захисником християн в Османській губернії. Насправді російська дипломатія не отримала ніяких значних дивідендів із цих статей. Оцінюючи грандіозні наслідки договору 1774 р. для Російської імперії, автор порівнює його з Декларацією незалежності 1776 р., урахувавши величезні вигоди в геополітичному плані [24, р. 463–464].

Турецький дослідник Г. Ісіксель зосередив увагу на оцінці політики Російської імперії, яка, готуючись до очікуваного захоплення Проток, наприкінці XVIII–XIX ст. продовжувала поглинати османські території на берегах Чорного моря. Способом протидії турецькі дипломати вважали отримання підтримки з боку основних противників росії. У 1830-ті та наступне десятиріччя це була Австрія, потім Османська імперія стала союзником лорда Пальмерстона й Бенджаміна Дізраелі, у 1870-х рр. султан звернувся до Отто фон Бісмарка. Турецькі державні діячі обґрунтовували свої дії на тому принципі, що міжнародне право повинно дотримуватися всіма державами, оскільки гарантує дотримання *status quo* [27]. А. Ю. Йілмаз підкреслює військово-стратегічне значення Проток, адже проблеми встановлення їх статусу призводили до конфліктів між європейськими державами. Автор негативно оцінює прагнення Російської імперії панувати на Чорному морі та в Протоках у XVIII ст. [30]. Я. Гюлер, досліджуючи турецько-американські зв'язки протягом 1795–1914 рр., зосереджує увагу на механізмах проникнення іноземних держав до Туреччини та деталізує динаміку зростання товарообігу між країнами. Визначено, що після Східної війни щотижня до Проток входив один американський торговельний корабель. Бажання впливати на внутрішнє становище Османської імперії призвело до проведення США місіонерської діяльності, яка коштувала мільйони доларів, та зусиль зі створення протестантської вірменської громади [25].

¹Українська дослідниця Л. Сеніна, аналізуючи доробок Дж. К. Гуревіца, акцентує увагу на фальсифікаціях текстів договорів 1799 та 1805 рр. російськими вченими, хоча насправді вони укладені на час війн з Францією. Спроби ж Радянського Союзу вирішити питання Проток на підставі цих договорів вважається імперіалістичними намірами [17, с. 5].

Джерельною базою дослідження слугують міжнародні договори, опубліковані в дорадянських та радянських збірниках документів. Їх використання для дослідження питання врегулювання статусу чорноморських проток є цілком виправданим і необхідним із кількох причин: це первинні джерела, що містять оригінальну інформацію про домовленості та позиції сторін щодо регулювання режиму Проток, відображають основні принципи, умови та юридичні аспекти, які були враховані під час вирішення цього питання. Вони мають історичну цінність, оскільки фіксують офіційні позиції та процес переговорів різних держав у різні епохи, що дає змогу простежити еволюцію підходів і досягнутих домовленостей з плином часу. Окрім того, офіційно опубліковані збірники документів та міжнародні договори є авторитетними й достовірними джерелами, що забезпечують точність та надійність інформації та є основою для об'єктивного аналізу та інтерпретації подій. Загалом, аналіз первинних джерел, таких як договори й збірники документів, уможливорює розгляд питання регулювання Проток під іншим кутом зору, відмінним від загальноприйнятих інтерпретацій та історичних наративів.

Мета дослідження – визначити боротьбу основних міжнародних акторів за контроль над чорноморськими протоками протягом XVIII–XIX ст., установити точки біфуркації в статусі Проток.

Методологія дослідження ґрунтується на поєднанні загальнонаукових (аналізу, синтезу, узагальнення) та спеціально-історичних (історико-генетичного, історико-системного, історико-типологічного) методів із принципами історизму, системності, науковості, що дало змогу простежити зміни статусу Проток й участь провідних міжнародних акторів у відкритті / закритті Босфору та Дарданелл для торговельних і військових кораблів. Під час дослідження статусу Чорноморських проток може бути використано неокласичний реалізм – держави реагують на невизначеність міжнародної анархії, прагнучи контролювати та формувати своє зовнішнє оточення. У неокласичному реалістичному світі лідери можуть стримуватися як міжнародною, так і внутрішньою політикою [28, р. 152]. Оцінюючи становище Російської імперії, мусимо погодитися з твердженням, що «... швидко зростаючі держави завжди виступають порушниками спокою, хоча б тому, що вони не бажають приймати інститути, розподіл кордонів та ієрархії політичного престижу, створені, коли вони були порівняно слабкими» [28, р. 171].

2. РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Чорне море з давніх часів відіграло важливу роль у розвитку світової цивілізації. На його берегах сходилися різні торговельні шляхи, стародавні греки вели жваву торгівлю та засновували колонії в Північному Причорномор'ї. Тому володіння протоками Босфор і Дарданелли в ті часи становило значну вигоду. До прикладу, афіняни стягували мито з товарів, які потрапляли до / із Чорного моря. Візантійський імператор Юстиніан (527–565 рр.) установив високі платежі на всі товари, які проходили через Босфор і Дарданелли, окрім кораблів, які завозили хліб до столиці чи війська. Після захоплення хрестоносцями Константинополя 1201 р. чорноморську торгівлю взяли під свій контроль венеційці. Їхніми противниками виступили генуезці, яким удалося 1261 р. повернути на престол візантійську династію та домінувати в Чорному морі. Вони стягували мита в Босфорі, «... отримуючи щорічний дохід у 200 000 червінців, із яких 30 000 сплачували імператору». Центром чорноморської торгівлі стала Кафа [19, с. 2–3]. Падіння Константинополя 1453 р. призвело до турецького контролю над Протоками. Остаточне завоювання всього Чорноморського узбережжя в 1475 р. зробило море внутрішніми водами Османської імперії. За договорами із султанами в XVI ст. лише Венеція користувалася правом судноплавства та торгівлі в Чорному морі [19, с. 7–11]. У XVII ст. було три капітуляції Османської імперії – з Англією та дві – з Нідерландами, які надавали доступ до торгівлі в регіоні [19, с. 14]. Дж. К. Гуревіц, визначаючи статус Чорного моря як «османського озера» в XVI–XVII ст., схиляється до думки про неможливість установити практики іноземних комерційних перевезень через Протоки. Проте у XVIII ст. кораблям, які прибули із Середземного моря, дозволялося проходити через Дарданелли до Мармурового моря, зупиняючись у стамбульському порту [26, р. 607].

До останньої чверті XVIII ст. Чорне море залишалось внутрішніми водами Османської імперії. Під час перемовин із російським урядом висунуто тезу «... про відсутність прецеденту іноземного судноплавства у Чорному морі, про “незайманість” Чорного моря» [12, с. 127].

Проте поразка Османської імперії в російсько-турецькій війні 1768–1774 рр., на переконання Т. Чухліба, «... привела до зміни геополітичної та етнічної ситуації в Північному Причорномор'ї та на Півдні України» [20]. Згідно з Кючук-Кайнарджийським мирним договором 1774 р. Туреччина дозволяла російським купецьким кораблям вільний прохід із «Чорного моря до Білого, а з Білого – до Чорного». Передбачено можливість

«приставати до всіх гаваней та пристаней, на берегах морів і в проїздах чи каналах, які ці моря з'єднували» (Арт. 11) [3, с. 255–269]². Водночас один з авторів договору П. Рум'янцев³ звертав увагу верховної влади, що не було обмежено кількості гармат на торговельних суднах і не заборонялося будівництво військового флоту [9, с. 378]. Такий порядок проходження торговельного флоту через Протоки було підтверджено Ясським 1792 р. (ст. 2) [3, с. 269–275] і Бухарестським 1812 р. (ст. 3) [3, с. 330–337] мирними договорами. Водночас зауважимо, що Османська імперія надавала право вільного переходу через Протоки торговельним флотам інших держав – Австрії (1784), Великобританії (1799), Франції (1802), Пруссії (1806), Норвегії, Швеції, Іспанії (1827), Сполученим Штатам (1830), Тоскані (1833) й Бельгії (1838) [26, р. 607].

Можна стверджувати, що статус Чорноморських проток змінено заради свободи торговельного судноплавства. Зрозуміло, що Османська імперія отримувала додаткові платежі до своєї скарбниці. Водночас питання про проходження військових кораблів через Босфор і Дарданелли навіть не ставилося, що можна пояснити могутністю Туреччини.

Для нового актора Чорноморського регіону – Російської імперії – значно важливішим видавалося питання з військово-морським флотом. Похід Наполеона до турецького Єгипту 1798 р. змусив Селіма III оголосити у вересні цього ж року війну Франції. Уже в січні 1799 р. Османська імперія приєдналася до другої антифранцузької коаліції, підписавши договори з росією та Великобританією [15, с. 326]. Згідно з турецько-російською угодою, укладеною на вісім років, підтверджувалася чинність Ясського договору 1792 р. (Арт. II). Передбачаючи військову та фінансову допомогу, сторони домовлялися про вільне плавання військових і транспортних суден та «безперешкодний вхід до портів» [14]. Чорноморський флот (шість кораблів, сім фрегатів і три бриги з десантом у 1700 солдатів) під командуванням віцеадмірала Ушакова, з'єднавшись із турецьким, почав діяти в Середземному морі [1, с. 145]. М. Сертдемір переконає, що прохід суден був дозволений лише на час військових дій [29, с. 7]. Проте імператор Павло I вирішив установити дружні стосунки з Францією та

²М. Сертдемір, негативно оцінюючи агресивну політику Катерини II щодо Польщі та Османської імперії, вважає, що після перемоги Російська імперія примусила Туреччину не лише сплатити військові репарації, але й «... погодитися на російську торгівлю в Чорному морі» [29, с. 5].

³Результати були настільки вагомими, що Катерина II на знак подяки за договір, якого «росія ще ніколи не мала», надіслала своєму сановнику в подарунок тридцять ананасів, щойно дозрілих у її саду [24, р. 464].

1800 р. розірвав дипломатичні відносини з Великобританією, прагнучи з нею війни. Наполеон підігрив його амбіції пропозиціями про спільний похід до Індії та поділ Османської імперії [4]. У цих умовах припинено чинність Константинопольського договору 1799 р.

Загострення російсько-французьких відносин за Олександра I реанімувало переговорний процес із Туреччиною наприкінці 1804 р. Російському послу Андрію Італінському, випускнику Києво-Могилянської академії, наказано схилити Османську імперію до участі в Третій коаліції проти Франції. В інструкціях він отримав указівку щодо права безперешкодного проходження через Протоки російських військових кораблів. Новий Константинопольський договір підписано 11 вересня 1805 р. терміном на дев'ять років і складався з 25 (із них – 10 таємних) статей. Використовуючи свої повноваження, А. Італінський, посилаючись на арт. 9 (*таємної частини. – авт.*) попереднього договору 1799 р., наполіг, щоб Чорне море було закрито для воєнних кораблів іноземних країн [5, с. 4–5]. Проте зміна міжнародної політичної конфігурації після поразки російсько-австрійських військ у грудні 1805 р. призвела до розпаду Третьої антифранцузької коаліції. Селім III вирішив узяти реванш і розпочав війну з Російською імперією в листопаді 1806 р. [15, с. 328], яка завершилася поразкою в 1812 р.

Одночасно з росією Османській імперії довелося воювати з Великобританією (1807–1809 рр.). 19 лютого 1807 р. до Мармурового моря з протоки Дарданелли увійшов військовий флот Великобританії, яка оголосила про вступ у війну на боці росії. За спостереженнями А. Ю. Йілмаза, «вперше в Османській державі ворожий флот виявився перед столицею та загрожував місту». Уже 2 березня британський флот відступив, оскільки «... народ активно готувався до оборони». Хоча Франція й обіцяла допомогу в цій війні, але не зробила цього [30, р. 15]. 5 січня 1809 р. укладено Дарданелльський (Чанакський) договір про мир і торгівлю (Kale-i Sultaniye Antlaşması). Важливим принципом була заборона жодному військовому кораблю проходити через Протоки [23, р. 149–150], що отримало офіційну назву «давнє правило Османської імперії» [30, р. 16].

На середину 1820-х рр. учергове загострилися російсько-турецькі відносини. Одним із наслідків стала заборона проходження торговельного флоту через Протоки. Проте під тиском Великобританії, Франції, Австрії та росії Османська імперія підписала Аккерманську конвенцію 1826 р., за якою зобов'язувалася не перешкоджати «вільному плаванню купецьких суден під російським прапором у всіх морях й інших водах Імперії Османської без будь-якого винятку» [18]. У жовтні 1827 р. турецько-

египетський флот був розбитий у Наваринській битві об'єднаним англо-франко-російським флотом. Приводом до наступної російсько-турецької війни 1828–1829 рр. стало закриття протоки Босфор, оголошення Туреччиною, вільною від домовленостей із росією та видалення зі своєї території її підданих [13]. За Адріанопольським миром 1829 р., питанню врегулювання статусу Проток відведено ст. 7. Уже традиційно обумовлювалося вільне проходження торговельних кораблів під російським прапором через «Константинопольський канал і Дарданелльську протоку» з вантажем чи баластом. Нововведенням було передбачення вільного проходження іноземних торговельних кораблів держав, які прямували до / із чорноморських портів. Це дозволялося за умови приязних відносин між Туреччиною та країною-судновласником [3, с. 337–347]. За спостереженнями А. Дебідур, автора класичної двотомної «Дипломатичної історії Європи від Віденського до Берлінського конгресу», підписаний мир був «найблискучішою перемогою», яку тільки могла здобути росія в той час на Сході. Микола I, користуючись свободою плавання по Чорному морю й Протоках, особливими торговельними перевагами, впливом на васальні держави та своїми претензіями на протекторат над усіма християнами Османської імперії, без значних зусиль владарював над Туреччиною так, ніби він відкрито утвердився в Константинополі [6, с. 288–289].

Значно складнішим виявилось питання з військовими кораблями. Під час турецько-египетської війни 1831–1833 рр. Російська імперія врятувала султана від поразки, зупинивши війська єгипетського паші Мухаммеда Алі під Стамбулом. Наслідком російсько-турецького зближення став Ункяр-Іскелесійський договір 1833 р., який оформив оборонний союз. Згідно з окремими таємними домовленостями передбачено, що Російська імперія не вимагатиме від Туреччини військової допомоги, але остання повинна була повністю заборонити прохід іноземних військових кораблів інших держав через Протоки [21, с. 89–92]. Це дало підстави А. Ю. Йілмазу стверджувати, що росія контролювала Босфор і Дарданелли [30, р. 16].

Статус Чорноморських проток переглянуто під час підписання Лондонської конвенції 1840 р.⁴ До турецько-египетського конфлікту втрутилися росія, Австрія, Великобританія та Пруссія. У документі зазначено: «давнє правило Оттоманської імперії», за яким військовим суднам іноземних держав заборонено входити до Проток навіть у мирний

⁴На той час Великобританія як наймогутніша морська держава виступила противником російських морських привілеїв у Протоках, зробивши все, щоб інтернаціоналізувати їх [26, р. 631].

час (ст. 4) [21, с. 93–96]. 1841 р. у Лондоні підписано чергову конвенцію, до якої долучилася Франція із підтвердженням заборони проходження іноземних військових кораблів у мирний час (ст. 1). Водночас визнавалося право султана видавати дозволи на проходження легких військових кораблів дружних країн (ст. 2) [21, с. 101–103]. Завдяки Конвенції, уперше статус Проток почав регулюватися багатосторонньою угодою, епоха двосторонніх угод завершилася [30, р. 17]. Водночас участь Османської імперії в Конвенції про протоки 1841 р. не зробила її членом європейської державної системи, радше імперія стала підпорядкованою європейській системі [22, р. 46].

Фактично Лондонською конвенцією 1841 р. змінено статус Чорноморських проток. У частині військово-морського флоту заблоковано кораблі в мирний час, а у військовий – поклалися на розсуд султана. Замість двосторонніх угод, судноплавство в протоках Босфор і Дарданелли стало регулюватися багатосторонніми договорами. Османська імперія все більше втрачала контроль над своїми володіннями.

Наступне повернення до питання Проток пов'язане з подіями Східної війни 1853–1856 рр. На той час Османська імперія вже втратила статус великої держави, а її існування залежало від того балансу сил, який склався в Європі. Війни з росією та повстання послаблювали країну. Проте вона вже виступала важливим ринком збуту для європейських товарів і тому потребувала захисту від головного суперника – росії. Туреччина перебувала поза системою європейської політики: вона не брала участі у Віденському конгресі (1814–1815), хоча й воювала проти Наполеона, не була учасником Європейського концерту. Європейська дипломатія вже давно забула, коли Османська імперія востаннє проявляла ініціативу [22, р. 46].

На думку С. Кульчицького, Східну війну можна вважати механічним поєднанням двох окремих конфліктів – російсько-турецької війни 1853 р. та цивілізаційної суперечності між росією та Великобританією й Францією (Кримська війна 1854–1856 рр.). Якщо перший етап складався успішно для росіян (успіхи на Дунаї та перемога в Синопській битві 30 листопада 1853 р.), то 4 січня 1854 р. англо-французький військовий флот увійшов до Чорного моря. Після провалу дипломатичних перемовин 9 лютого 1854 р. росія оголосила війну Великобританії й Франції, яка завершилася її поразкою [7]. Важливість Кримської війни для статусу Проток полягає в тому, що це востаннє європейські держави колективно захищали Османську імперію [30, р. 17]. Під час укладання Паризького мирного договору 30 березня 1856 р. переглянуто Конвенцію 13 липня 1841 р. щодо «давнього права Османської губернії» (ст. 10). Чорне море оголошувалося нейтральним

і відкритим для торговельних кораблів будь-яких держав, військовим як прибережних країн, так і іншим – заборонялося (ст. 11). Виняток зроблено для двох легких кораблів у гирлі Дунаю для кожної з країн – підписантів трактату (ст. 19) [3, с. 351–359]. Доповненнями до договору слугували дві Конвенції, укладені цього ж дня, які конкретизували статус Проток. У першій апелювали до «давнього права» й проголошували закриття Босфору та Дарданелл для військових кораблів у мирний час (ст. 1.) Водночас султан зберіг право на фірман (дозвіл) для проходження легких військових суден «дружних» Туреччині держав (ст. 2). У ст. 3 Конвенції продубльовано ст. 19 Паризького мирного договору про два легких кораблі для забезпечення свободи судноплавства в гирлі Дунаю [10, с. 326–328]. Згідно з іншою Конвенцією, зауважуючи нейтральний статус Чорного моря, Османська та Російська імперії вирішили узгодити питання стосовно кількості легких суден, які потрібно мати сторонам для «... потрібних по узбережжю розпоряджень» (*сторожової служби – авт.*). Визначено дозвіл мати по шість парових суден довжиною в 50 метрів по ватерлінії й тоннажністю не більше ніж 800 тонн і по чотири легких парових / вітрильних кораблів тоннажністю до 200 тонн [10, с. 329–330]. Паризький мирний договір призвів до геополітичних змін: коаліція Пруссії, росії й Австрії була зруйнована, розпочалося зближення росії з Францією, що найближчим наслідком мало об'єднання Італії [8].

Наступне повернення до статусу Проток пов'язане з подіями франко-німецької війни 1870–1871 рр. Вона змінила баланс сил у Європі, послабивши одного з європейських акторів – Францію. Цим одразу ж скористалася російська дипломатія. 31 жовтня 1870 р. міністр закордонних справ О. Горчаков своїм циркуляром повідомляв підписантів Паризького трактату 1856 р. про відмову дотримуватися його положень та додаткових конвенцій про обмеження кількості й розміру військових кораблів. Проголошувалося, що Російська імперія може мати флот будь-якого розміру, як і не заперечувалося таке саме право для Османської імперії. Підставою для таких дій верховної влади стали твердження про можливість Туреччини утримувати флот будь-якого розміру в Адріатичному морі й Протоках, французькі та британські військові кораблі могли перебувати в Середземному морі. Окрім того, проходження флотів через Протоки заборонялося лише в мирний час, у воєнний – дозволялося, що знову-таки робило «... берега російської (*збережено орфографію – авт.*) імперії відкритими для всякого нападу». При цьому пропонувалося міжнародним акторам узгодити суперечливі питання [16, с. 103–107].

Перегляд положень Паризького трактату відбувся в Лондоні, де 1 березня 1871 р. представниками Великобританії, Франції, Німеччини,

Австро-Угорщини, Італії, Туреччини та росії підписано Конвенцію. Скасовувалися нейтральний статус Чорного моря, заборона військово-морських баз й обмежень стосовно кількості та водотоннажності кораблів згідно з Конвенцією 1856 р. (ст. 1). Визнавалося право султана відкривати / закривати Протоки для військових кораблів у мирний час (ст. 2). Важливим стало підтвердження відкритості моря для торговельного флоту під будь-яким прапором (ст. 3) [16, с. 107–110].

Статус чорноморських проток згідно з Паризьким трактатом 30 березня 1856 р. та Лондонським договором 13 березня 1871 р. збережено в ст. 65 Берлінського трактату 1 липня 1878 р. [16, с. 181–206]. Міжнародний режим Босфору та Дарданелл проіснував до Першої війни: закриття Проток для військових кораблів у мирний час і повна османська свобода дій під час війни [26, р. 608].

3. ВИСНОВКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ ДОСЛІДЖЕНЬ

Статус Чорноморських проток еволюціонував протягом XVII–XVIII ст. Спочатку Босфор і Дарданелли були закриті для будь-яких іноземних кораблів, ураховуючи, що Чорне море було «внутрішнім озером» Османської імперії. Укладення Кючук-Кайнарджийського миру 1774 р. можна уважати першою точкою біфуркації – дозволу торговельним кораблям проходити через Протоки. По суті, у всіх наступних міжнародних угодах дублювалося положення про безперешкодний доступ комерційних суден до / із Чорного моря. Потрібно звернути увагу на своєрідну «гібридизацію» російського торговельного флоту, який, за необхідності, могли озброювати й перетворювати на військові кораблі (О. Рум'янцев).

Наступною точкою біфуркації були двосторонні російсько-турецькі договори, укладені на межі XVIII і XIX ст. Вони передбачали прохід для російського військово-морського флоту та закривали Протоки для іноземних військових кораблів. Фактично реалізовано модель контролю за Босфором і Дарданеллами, які перебували на території іншої держави, із боку одного з провідних міжнародних акторів – росії. Проте бажання домінувати в регіоні наштовхнулося на протидію з боку інших міжнародних гравців. Лондонська конвенція 1841 р. встановила багатосторонній контроль за Протоками, що підірвало плани Миколи I (третья точка біфуркації). Поразка Російської імперії в Східній війні 1853–1856 рр. мала наслідком не лише різке послаблення позицій на європейській арені, але й «утрату інтересу» до Босфору й Дарданелл на цьому етапі. Геополітичні зміни після поразки Франції у війні проти Пруссії та її союзників призвели до дипломатичної перемоги росії, яка змогла

реконструювати свій статус на Чорному морі, але відновити / установити контроль над Протоками не змогла. Протягом пів століття до початку Першої світової війни судноплавство регулювалося «давнім правом Османської імперії»: вільний прохід торговельного флоту з обмеженнями для військових кораблів.

Участь Туреччини в Першій світовій війні неодмінно повинна була призвести до змін у регіоні, що відобразилося на статусі Проток. Міжвоєнні спроби врегулювання (Лозанський договір 1923 р. та Конвенція Монтре 1936 р.), намагання Радянського Союзу встановити контроль над Босфором і Дарданеллами після Другої світової війни та сучасний стан справ стануть предметом наступних досліджень.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Белавенец, П. (1910). *Нужен ли нам флот и значение его в истории России*. Санкт-Петербург: Тов-во Л. Голике и А. Вильборг, 318 с.
2. Волкова, Є. С. (2012). Формування російської політики стосовно Османської імперії в останній третині XVIII – на початку XIX ст. *Вісник Луганського національного університету імені Тараса Шевченка. Історичні науки*, № 6 (2), с. 23–30.
3. Гавриленко, О. А., Новікова, Л. В., Сироїд, Т. Л. (2019). *Історія міжнародного права: хрестоматія-практикум*. Харків: ХНУ ім. В. Н. Каразіна, 676 с.
4. Гончар, Б. М. [та ін.] (2011). *Всесвітня історія: навч. посіб.* Київ: Знання, 895 с. URL: <https://westudents.com.ua/knigi/215-vseshvnyaya-storya-gonchar-bm.html>
5. Горяинов, С. М. (1907). *Босфор и Дарданеллы: исследование вопроса о проливах по дипломатической переписке, хранящейся в Государственном и С.-Петербургском главном архивах*. Санкт-Петербург: Тип. И. Н. Скороходова, 355 с.
6. Дебидур, А. (1947). *Дипломатическая история Европы: От Венского до Берлинского конгресса (1814–1878) / пер. с фр., вступ. ст. А. Л. Нарочницкого: в 2 т.* Москва: Гос. изд-во иностр. лит., т. I: Священный союз, 482 с.
7. Кульчицький, С. В. (2008). Кримська війна 1853–1856, Східна війна 1853–1856. *Енциклопедія історії України: т. 5: Кон-Кю / редкол.: В. А. Смолій (голова) [та ін.]*. Київ: Вид-во «Наук. думка», с. 351–356.
8. Кульчицький, С. В. (2011). Паризький мирний договір. *Енциклопедія історії України: т. 8: Па-Прик / редкол.: В. А. Смолій (голова) [та ін.]*. Київ: Вид-во «Наук. думка», с. 66–67.
9. Мадариага, И. де. (2002). *Россия в эпоху Екатерины Великой / пер. с английского Н. Л. Лужецкой*. Москва: Новое лит. обозрение, 976 с.
10. Мартенс, Ф. (1909). *Собрание трактатов и конвенций, заключенных Россией и иностранными державами, т. 15: Трактаты с Францией, 1822–1906*. Санкт-Петербург: Тип. Мин. путей сообщения (А. Бенке), 836 с.
11. Машевський, О. П. (2010). *Чорноморські протоки у політиці міжнародних союзів (70-ті рр. XIX ст. – 1918 р.): автореф. дис. ... д-ра іст. наук: 07.00.02*. Київ, 40 с.
12. Папьян, Т. (2011). Основні риси статусу та режиму чорноморських проток у XVIII–XIX століттях. *Актуальні проблеми міжнародних відносин*, вип. 98 (1), с. 127–130.

13. Петренко, Є. Д. (2012). Російсько-турецька війна 1828–1829. *Енциклопедія історії України*: т. 9: Прил-С / редкол.: В. А. Смолій (голова) [та ін.]. Київ: Вид-во «Наук. думка», с. 307.
14. Полное собрание законов Российской империи. (1830). Собрание 1, т. 25 (1798–1799). Санкт-Петербург, № 18797, с. 500–502.
15. Рубель, В. (2007). Нова історія Азії та Африки: постсередньовічний Схід (XVIII – друга половина XIX ст.). Київ: Либідь, 560 с.
16. Сборник договоров России с другими государствами. 1856–1917. (1952). Москва: Гос. изд-во полит. лит., 470 с.
17. Сеніна, Л. В. (2014). Точки біфуркації у Східному питанні в інтерпретації сучасних англомовних істориків. *The Journal of V. N. Karazin Kharkiv National University. Series: History*, № 46. URL: <https://periodicals.karazin.ua/history/article/view/81>
18. Симоненко, Р. Г. (2003). Акерманська конвенція 1826. *Енциклопедія історії України*: т. 1: А–В / редкол.: В. А. Смолій (голова) [та ін.]. Київ: Вид-во «Наук. думка», с. 54.
19. Уляницький, В. (1883). Дарданеллы, Босфор и Черное море в XVIII веке. Москва: Тип. А. Гатцули, 484 с.
20. Чухліб, Т. В. (2012). Російсько-турецька війна 1768–1774. *Енциклопедія історії України*: т. 9: Прил-С / редкол.: В. А. Смолій (голова) [та ін.]. Київ: Вид-во «Наук. думка», с. 304–305.
21. Юзефович, Т. (1869). Договори Россіи съ Востокомъ. Политическіе и торговые. Санкт-Петербург: Тип. О. И. Бакста, 326 с.
22. Badem, C. (2010). The origins of the war. *The Ottoman Crimean War (1853–1856)*. Brill, p. 46–98.
23. Darwish, M. A. (2022). The conflicts between the great powers after the withdrawal of the British campaign on Egypt (1806–1812), an analytical study. *International Journal of Cultural Inheritance & Social Sciences (IJCISS)*, vol. 4, issue 8, p. 148–164.
24. Davison, R. H. (1976). «Russian Skill and Turkish Imbecility»: The Treaty of Kuchuk Kainardji Reconsidered. *Slavic Review*, № 35 (3), p. 463–483.
25. Güler, Y. (2005). Osmanli devleti dönemi türk-amerikan ilişkileri (1795–1914). *Gazi üniversitesi Kirşehir eğitim fakültesi dergisi*, cilt 6, sayı 1, с. 227–240.
26. Hurewitz, J. C. (1962). Russia and the Turkish Straits: A revaluation of the origins of the problem. *World Politics*, № 14 (4), p. 605–632.
27. Işıksel, G. (2018). Ottoman Diplomacy. *The Encyclopedia of Diplomacy*, p. 1–13.
28. Rose, G. (1998). Neoclassical realism and theories of foreign policy. *World Politics*, № 51 (1), p. 144–172.
29. Sertdemir, M. (2015). 1798–1856 Yillari arasinda Rusya'nin Osmanli politikasi. Konya, 21 p.
30. Yilmaz, A. Y. (2022). History of Turkish Straits Problem. *Current Debates on Social Sciences* 9, p. 15–21.

REFERENCES

1. Belavenec, P. (1910). Nuzhen li nam flot i znachenie ego v istorii Rossii. Sankt-Peterburg: Tovarishhestvo L. Golike i A. Vil'borg, 318 p. (in Russian).

2. Volkova, Ye. S. (2012). Formuvannia rosiiskoi polityky stosovno Osmanskoi imperii v ostannii tretyni XVIII – na pochatku XIX st. *Visnyk Luhanskoho natsionalnoho universytetu imeni Tarasa Shevchenka. Istorychni nauky*, № 6 (2), p. 23–30 (in Ukrainian).

3. Havrylenko, O. A., Novikova, L. V., Syroid, T. L. (2019). Istoriiia mizhnarodnoho prava: khrestomatiia-praktykum. Kharkiv: KhNU imeni V. N. Karazina, 676 p. (in Ukrainian).

4. Honchar, B. M. et. al. (2011). Vsesvitnia istoriia: navchalnyi posibnyk. Kyiv: Znan-
nia. 895 s. URL: <https://westudents.com.ua/knigi/215-vsesvtnya-storya-gonchar-bm.html> (in Ukrainian).

5. Gorjainov, S. M. (1907). Bosfor i Dardanelly: issledovanie voprosa o prolivah po diplomaticheskoy perezpiske, hranjashhejsja v Gosudarstvennom i S.-Peterburgskom glavnom arhivah. Sankt-Peterburg: tipografija I. N. Skorohodova, 355 p. (in Russian).

6. Debidur, A. (1947). Diplomaticeskaja istorija Evropy: Ot Venskogo do Berlinskogo kongressa (1814–1878) / Perevod s francuzskogo, vstupitel'naja stat'ja A. L. Narochnickogo. V 2 t. Moskva: Gosudarstvennoe izdatel'stvo inostranoj literatury, t. I. Svjashhennyj sojuz, 482 p. (in Russian).

7. Kulchytskyi, S. V. (2008). Krymska viina 1853–1856, Skhidna viina 1853–1856. *Entsyklopediia istorii Ukrainy: t. 5: Kon-Kiu* / Redkol.: V. A. Smolii (holova) ta in. Ukrainy. Kyiv: V-vo «Naukova dumka», p. 351–356 (in Ukrainian).

8. Kulchytskyi, S. V. (2011). Paryzkyi myrnyi dohovir. *Entsyklopediia istorii Ukrainy: t. 8: Pa-Pryk* / redkol.: V. A. Smolii (holova) ta in. Ukrainy. Kyiv: V-vo «Naukova dumka», pp. 66–67 (in Ukrainian).

9. Madariaga, I. de. (2002). Rossija v jepohu Ekateriny Velikoj / per. s anglijskogo N. L. Luzheckoj. Moskva: Novoe literaturnoe obozrenie, 976 p. (in Russian).

10. Martens, F. (1909). Sobranie traktatov i konvencij, zakljuchennyh Rossiej i inostrannymi derzhavami. t. 15: Traktaty s Franciej, 1822–1906. Sankt-Peterburg: Tip. M-va putej soobshhenija (A. Benke), 836 p. (in Russian).

11. Mashevskiy, O. P. (2010). Chornomorski protoky u politytsi mizhnarodnykh sojuziv (70-ti rr. XIX st. – 1918 r.): avtoref. dys... d-ra ist. nauk: 07.00.02. Kyiv. 40 p. (in Ukrainian).

12. Papiian, T. (2011). Osnovni rysy statusu ta rezhymu chornomorskykh protok u XVIII–XIX stolittiakh. *Aktualni problemy mizhnarodnykh vidnosyn*, vyp. 98 (1), p. 127–130 (in Ukrainian).

13. Petrenko, Ye. D. (2012). Rosiisko-turetska viina 1828–1829. *Entsyklopediia istorii Ukrainy: t. 9: Pryl-S* / redkol.: V. A. Smolii (holova) ta in. Ukrainy. Kyiv: V-vo «Naukova dumka», p. 307 (in Ukrainian).

14. Polnoe sobranie zakonov Rossijskoj imperii. (1830). *Sobranie I*, t. 25 (1798–1799). Sankt-Peterburg, № 18797, p. 500–502 (in Russian).

15. Rubel, V. (2007). Nova istoriia Azii ta Afryky: Postserednovichnyi Skhid (XVIII – druga polovyna XIX st.). Kyiv: Lybid, 560 p. (in Ukrainian).

16. Sbornik dogovorov Rossii s drugimi gosudarstvami. 1856–1917. (1952). Moskva: Gosudarstvennoe izdatel'stvo politicheskoy literatury, 470 p. (in Russian).

17. Senina, L. V. (2014). Tochky bifurkatsii u Skhidnomu pytanni v interpretatsii suchasnykh anhlomovnykh istorykiv. *The Journal of V. N. Karazin Kharkiv National University. Series: History*, № 46. URL: <https://periodicals.karazin.ua/history/article/view/81> (in Ukrainian).

18. Symonenko, R. H. (2003). Akermanska konventsia 1826. *Entsyklopediia istorii Ukrainy*: t. 1: A-V / redkol.: V. A. Smolii (holova) ta in. Ukrainy. Kyiv: V-vo «Naukova dumka», p. 54 (in Ukrainian).
19. Uljanickij, V. (1883). Dardanelly, Bosfor i Chernoe more v XVIII veke. Moskva: Tip. A. Gatculi, 484 p. (in Russian).
20. Chukhlib, T. V. (2012). Rosiisko-turetska viina 1768–1774. *Entsyklopediia istorii Ukrainy*: t. 9: Pryl-S / redkol.: V. A. Smolii (holova) ta in. Ukrainy. Kyiv: V-vo «Naukova dumka», p. 304–305 (in Ukrainian).
21. Juzefovich, T. (1869). Dogovory Rossii s Vostokom. Politicheskie i torgovyje. Sankt-Peterburg: Tip. O. I. Baksta, 326 p. (in Russian).
22. Badem, C. (2010). The origins of the war. *The Ottoman Crimean War (1853–1856)*. Brill, p. 46–98 (in English).
23. Darwish, M. A. (2022). The conflicts between the great powers after the withdrawal of the British campaign on Egypt (1806–1812), an analytical study. *International Journal of Cultural Inheritance & Social Sciences (IJCISS)*, vol. 4, issue 8, p. 148–164 (in English).
24. Davison, R. H. (1976). «Russian Skill and Turkish Imbecility»: the Treaty of Kuchuk Kainardji Reconsidered. *Slavic Review*, № 35 (3), p. 463–483 (in English).
25. Güler, Y. (2005). Osmanli devleti dönemi türk-amerikan ilişkileri (1795–1914). *Gazi üniversitesi Kirşehir eğitim fakültesi dergisi*, cilt 6, sayı 1, p. 227–240 (in Turkish).
26. Hurewitz, J. C. (1962). Russia and the Turkish Straits: A revaluation of the origins of the problem. *World Politics*, № 14(4), p. 605–632 (in English).
27. Işıksel, G. (2018). Ottoman Diplomacy. *The Encyclopedia of Diplomacy*, p. 1–13 (in English).
28. Rose, G. (1998). Neoclassical realism and theories of foreign policy. *World Politics*, № 51 (1), p. 144–172 (in English).
29. Sertdemir, M. (2015). 1798–1856 Yillari arasinda Rusya'nin Osmanli politikasi. Konya, 21 p. (in Turkish).
30. Yilmaz, A. Y. (2022). History of Turkish Straits Problem. *Current Debates on Social Sciences*, 9, p. 15–21 (in English).

Матеріал надійшов до редакції 11.03.2024 р.