

УДК 327

Елена АЛЕКСЕЕНКОВА

ИТАЛИЯ В ВОСТОЧНОМ СРЕДИЗЕМНОМОРЬЕ: МЕЖДУ ЭКОНОМИКОЙ И ГЕОПОЛИТИКОЙ

***Аннотация.** В статье проанализирована политика Италии в Восточном Средиземноморье в условиях происходящих геополитических трансформаций. Рассмотрены отношения с Турцией, ведущей всё более активную политику в регионе, в частности, в контексте ливийского урегулирования и эскалации конфликта Турции с Грецией и Кипром. Делается вывод о том, что обострение геополитической ситуации в регионе и необходимость придерживаться принципов европейской солидарности могут негативно повлиять на возможности Италии в реализации своих экономических интересов в Восточном Средиземноморье и Северной Африке.*

***Ключевые слова:** Италия, Турция, Греция, Кипр, Восточное Средиземноморье, Ливия, EastMed, транспортный коридор, Северная Африка, ЕС.*

С начала 2020 г. в регионе Восточного Средиземноморья существенно обострились противоречия ведущих региональных и нерегиональных игроков, произошла эскалация многих давних конфликтов. Россия, по мнению многих, ведёт всё более активную политику в регионе, предлагая свои посреднические усилия в Сирии и в Ливии, расширяя трубопроводную дипломатию и участие в инфраструктурных проектах, наращивая объёмы военно-технического сотрудничества со странами региона. Турция, ведомая доктриной «голубой родины»¹, ведёт себя всё более «агрессивно» в Восточном Средиземноморье. Анкара открыто претендует на передел ресурсов и пересмотр морских границ с Грецией и Кипром, выступает на стороне официального Триполи в гражданской войне в Ливии и открыто поддерживает Правительство национального согласия (ПНС) на земле. Греция и Кипр в ультимативной форме требуют от ЕС активного противодействия Турции и намерены вооружаться с помощью заокеанского союзника по НАТО. Франция, ведя активную дипломатию в ливийском урегулировании на стороне маршала Х. Хафтара, наиболее остро отреагировала на поведение Турции и направила войска для совместных учений с Грецией, дабы демонстрацией военной мощи убедить Турцию прекратить геологоразведку вблизи греческих островов. США, дистанцируясь от конфликта двух членов НАТО, вместе с тем настойчиво продвигают проект сотрудничества в сфере безопасности и энергетики, формируя тройственный союз Греции, Кипра и Израиля. Предполагается, что он, с одной стороны, будет способствовать снижению роли российского газа для Южной Европы, а, с другой – препятствовать проникновению российских военных баз и флота в регион.

© *Алексеевкова Елена Сергеевна* – кандидат политических наук, старший научный сотрудник Отдела Черноморско-Средиземноморских исследований ИЕ РАН. Адрес: 125009, Россия, Москва, ул. Моховая, д. 11, стр. 3. **E-mail:** elena-alekseenkova@yandex.ru.

Статья поступила в редакцию: 01.10.2020.

DOI: <http://dx.doi.org/10.15211/vestnikieran520206875>.

¹ Доктрина «Голубой родины» (Mavi Vatan) введена в оборот ещё в 2006 г. турецким адмиралом Джемом Гюрденизом, который считается одним из основных идеологов недавней демаркации морских границ с Ливией и нынешней политики Турции в Средиземноморье. Доктрина воспринимается в Турции как «справедливый инструмент» для отстаивания своих территориальных претензий в Средиземном, Чёрном и Эгейском морях.

Каковы же в данном стремительно меняющемся региональном раскладе позиции Италии? Для неё ситуация в регионе «mare nostrum» всегда была и остаётся постоянным приоритетом (в силу географической близости и множества угроз в сфере безопасности), но, судя по всему, она становится всё менее влиятельным игроком в Восточном Средиземноморье. Как смотрят в Риме на политику Турции в Ливии, на конфликт Турции и Греции, на претензии своего давнего конкурента в Средиземноморье – Франции – на функции арбитра? Какие экономические интересы Италии в регионе затронуты текущими геополитическими и геоэкономическими трансформациями?

Ливия: дипломатия проиграла оружию

На протяжении 2018–2019 гг. Италия выступала активным участником и даже инициатором форматов многостороннего сотрудничества для урегулирования ливийского конфликта. С 2015 г., с момента образования ПНС, Италия делала ставку на Триполи, однако уже вскоре стало понятно, что её интересы в Ливии едва ли могут быть реализованы в опоре на международно признанное правительство, контролирующее лишь небольшую часть территории страны. Попытки наладить диалог и со второй стороной конфликта – маршалом Х. Хафтаром – показали, что Италия не пользуется авторитетом на востоке Ливии. Затем Рим окончательно утратил доверие и Ф. Сарраджа, отказав ПНС в военной поддержке¹ против сил Х. Хафтара, начавшего в 2019 г. наступление на Триполи. В борьбе за роль посредника в ливийском урегулировании у Италии не оказалось преимуществ ни перед Парижем, ни даже перед Москвой.

Турецкая военная поддержка Триполи с начала 2020 г. серьёзно повлияла на ход гражданской войны и вместе с тем – расклад сил для всех внешних акторов, вовлечённых в процесс ливийского урегулирования, подобно тому, как в 2015 г. вмешательство России изменило ход сирийского конфликта. Для Италии, поддерживавшей Ф. Сарраджа, поведение Турции на первый взгляд, выгодно: не вмешиваясь в военные действия своими силами, Рим, казалось бы, обеспечивает укрепление позиций международного признанного правительства, с которым его связывают несколько соглашений и договоров (как в сфере экономики, так и в сфере миграции). С другой стороны, поддержка Турции не помогла ПНС вернуть контроль над месторождениями нефти восточнее г. Сирта и проблема экспорта ливийской нефти, в котором традиционно заинтересована Италия, до сих пор не решена. 18 сентября 2020 г. Х. Хафтар сообщил о своём намерении снять блокаду месторождений при условии «справедливого» распределения выгод от продажи нефти², однако как этот вопрос будет решён на практике – пока не известно. С другой стороны, основные дивиденды от усиления влияния официального правительства, судя по всему, получит тот, кто оказывал ему поддержку именно «на земле», а не посредством многосторонней дипломатии. Об этом свидетельствует количество контрактов, заключённых правительством Ф. Сарраджа с правительством Турции, а также подписанное соглашение о разграничении морских границ между Триполи и Анкарой, дающее право последней на геологоразведку в тех водах, которые прежде считала своими Греция.

Пока не ясно, удастся ли Турции и Италии сохранить действие заключённых с правительством договоров и контрактов после отставки Ф. Сарраджа, которая должна состояться до конца октября. Однако уже сейчас понятно, что слишком длительное бездействие ЕС, вклю-

¹ Libia, prevale la forza E Serraj chiede armi a Italia e Stati Uniti. Corriere della sera. 19.12.2019. URL: https://www.corriere.it/opinioni/19_dicembre_19/libia-pericolo-che-prevalga-logica-guerra-044c3d66-228a-11ea-8e32-6247f341a5c5.shtml?refresh_ce (дата обращения 22.09.2020).

² Libyan strongman Haftar «eady» to lift oil blockade. BBC. 18.09.2010. URL: <https://www.bbc.com/news/topics/ce1qrvlell1mt/libya> (дата обращения 22.09.2020).

чая Францию и Италию, в надежде на многостороннюю дипломатию и конференции с участием всех акторов, вовлечённых в конфликт, не пошло им на пользу. Очевидно, на новом витке внутриливийских трансформаций Риму придётся задуматься о смене тактики. Наконец, если взглянуть на энергоресурсную подоплёку ливийской проблемы, то вполне вероятно, что Турецкая национальная нефтяная компания (ТРАО) может оказаться в числе бенефициаров эксплуатации ливийских недр в обмен на поддержку ПНС. Но в равной степени верно и то, что итальянской *Eni* удавалось на протяжении многих лет сохранять, если не укреплять¹, привилегированное положение в Ливии и прочные отношения с Национальной нефтяной корпорацией Триполи. В любом случае в условиях обострения международной конкуренции турецкая компания не более сильный конкурент, чем её европейские или азиатские аналоги.

Однако развитие событий показывает, что Италии трудно будет и далее балансировать в отношениях с Турцией по ливийскому вопросу, поскольку ЕС однозначно критически смотрит на военное вмешательство Анкары на стороне Триполи, подобно тому, как ранее неоднократно подвергалась критике турецкая операция в Сирии². Так, в частности, 21 сентября 2020 г. ЕС наложил санкции на турецкую компанию *Avrasya Shipping* за то, что принадлежащее ей судно *Cirkin* в июне 2020 г. нарушило эмбарго СБ ООН на поставку оружия в Ливию. Турция в ответ обвинила ЕС в двойных стандартах и отсутствии реальной поддержки международно признанного правительства Ливии. К тому же Италия, возглавляя поочередно с Грецией проводимую под эгидой ЕС операцию *IRINI* по предотвращению попыток нарушения оружейного эмбарго Ливии³, едва ли сможет избежать новых случаев фиксации поставок со стороны Турции. Таким образом, вероятнее всего, возможности для манёвра в отношении турецкой политики в Ливии у Италии будут невелики, если Рим не готов жертвовать европейской солидарностью.

Италия и конфликты в Восточном Средиземноморье

Договор между Турцией и Ливией о новом разграничении морских границ в Восточном Средиземноморье едва ли представляет угрозу стратегическим и нефтяным интересам Рима. Формально Италия поддерживает позицию Греции и Кипра, демонстрируя солидарность с Брюсселем. Сразу же после подписания договора между Анкарой и Триполи в ноябре 2019 г. Греция начала активные переговоры с другими странами региона о делимитации исключительных экономических зон (ИЭЗ), в том числе с Италией. На встрече министров иностранных дел 5 февраля 2020 г. Луиджи Ди Майо подтвердил, что двустороннее соглашение Ливии и Турции «недопустимо», поскольку затрагивает интересы третьих стран, и подобные договорённости должны быть предметом переговоров всех заинтересованных сторон. Вслед за этим уже 9 июня 2020 г. было подписано соглашение о разграничении ИЭЗ между Грецией и Италией. В ходе пресс-конференции по итогам последовавшей 19 июня встречи Л. Ди Майо и М. Чавушоглу⁴ правительство Италии предложило свои услуги в качестве посредника в урегулировании спора Греции и Турции. Однако нельзя не заметить, что основные проекты, где задействованы итальянские компании, расположены за пределами ИЭЗ, на которые претен-

¹ Libya discusses new electricity and oil projects with Italy's ENI. Libya Herald. 09.07.2020. URL: <https://www.libya-herald.com/2020/07/09/libya-discusses-new-electricity-and-oil-projects-with-italys-eni/> (дата обращения 20.09.2020).

² Шумилин А.И. Ближневосточные конфликты: европейский подход. М.: ИЕ РАН, 2019. С. 106-110.

³ L'Italia scende in campo nella missione Ue Irini: nave San Giorgio sarà l'ammiraglia. Il Foglio. 10.07.2020. URL: <https://www.ilfoglio.it/esteri/2020/07/17/news/l-italia-scende-in-campo-nella-missione-ue-irini-nave-san-giorgio-sara-l-ammiraglia-322418/> (дата обращения 25.09.2020).

⁴ Missione in Turchia del Ministro Luigi Di Maio. Ministero degli Affari Esteri. URL: https://www.esteri.it/mae/it/sala_stampa/archivionotizie/approfondimenti/missione-in-turchia-del-ministro-luigi-di-maio.html (дата обращения 10.09.2020).

дует Турция, поэтому они не затронуты новым турецко-ливийским соглашением. При этом к проекту газопровода *EastMed*, реализации которого как раз будет препятствовать соглашение, Рим практически потерял интерес.

В январе 2019 г. министры энергетики Кипра, Египта, Греции и Иордании, а также представители Италии и Палестинской автономии встретились в Каире, чтобы обсудить, как укрепить региональное сотрудничество в разработке морских месторождений газа в восточном Средиземноморье. Результатом стало создание Восточно-Средиземноморского газового форума (*EMGF*), платформы, нацеленной на развитие регионального газового рынка, начиная с использования существующей инфраструктуры СПГ в Египте. В январе 2020 г. Израиль, Кипр и Греция подписали межправительственное соглашение о создании газопровода *EastMed*. Не осталось незамеченным, что Италия к нему не присоединилась, поскольку итальянское правительство сомневается в экономической и экологической жизнеспособности этой инициативы. С учётом дороговизны проекта, а также инициативы Брюсселя в развитии «зеленой экономики» (*Green deal*) и общей ориентации на снижение потребления газа в Европе, экономическая целесообразность предприятия представляется Италии всё более призрачной. На этом фоне турецкая попытка противостоять реализации *EastMed* с помощью передела экономических морских зон мало что меняет для Рима¹. Гораздо важнее для Италии то, что *EastMed* мог бы составить конкуренцию египетскому месторождению *Zohr*, где работает итальянский гигант *Eni*, рассчитывающий на участие в проектах по сжижению газа в Идке и Дамьетте. Поэтому вероятнее всего взамен *EastMed* итальянцы направят усилия на участие в экспорте СПГ с месторождений и заводов по сжижению газа Египта. Турецкая сторона в ходе состоявшейся 19 июня пресс-конференции также не преминула отметить, что готова предложить Риму новые возможности энергетического сотрудничества. В Турции позитивно восприняли отказ Италии от участия в *EastMed*, который воспринимался Анкарой как направленный на её изоляцию от энергетических проектов Восточного Средиземноморья. С точки зрения ряда турецких экспертов², Рим, посчитав проект «антитурецким», проявил нежелание разделять подобные настроения, что стало одной из причин выхода Италии из консорциума.

Кроме того, для Италии более жёсткая позиция в отношении действий Турции означала бы следование в фарватере Парижа. Франция, демонстративно встав на сторону Афин, даже направила свои корабли для совместных морских учений с Грецией и взяла на себя роль главного критика Анкары в ЕС. Для Италии это едва ли приемлемо, учитывая непростые отношения Рима и Парижа.

Между тем позиция ЕС в отношении греко-турецкого конфликта ужесточилась к осени 2020 г. Э. Макрон открыто заявил, что Турцию больше нельзя считать партнёром ЕС в Восточном Средиземноморье, а «семёрка» средиземноморских стран ЕС сообщила, что готова поддержать санкции в отношении Турции в случае, если та продолжит разведку в водах Кипра и Греции. В данном случае Италия, связанная узами европейской солидарности, скорее всего, будет вынуждена поддержать санкции, если Турция продолжит свою политику эскалации.

Экономические интересы Италии: новая жертва солидарности?

Эскалация конфликтов в Восточном Средиземноморье и формирование враждующих коалиций государств, пользующихся поддержкой нерегиональных игроков, может поставить

¹ Tagliapietra S. Eastern Mediterranean Gas: What Prospects for the New Decade? ISPI. URL: <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/eastern-mediterranean-gas-what-prospects-new-decade-25102> (дата обращения 22.09.2020).

² Yetkin M. Insieme, Italia e Turchia possono cambiare il mediterraneo. Limes. №7, 2020. URL: <https://www.limesonline.com/cartaceo/insieme-italia-e-turchia-possono-cambiare-il-mediterraneo> (дата обращения 15.09.2020).

под удар экономические интересы Италии в регионе. Будучи исторически державой, специализирующейся на морской торговле, географически находясь на перекрёстке торговых путей между Европой, Ближним Востоком и Африкой и искусно лавируя в водах «mare nostrum», в сегодняшних условиях Италия оказалась практически лишена манёвра. И это в ситуации, когда страна нуждается в максимальном расширении экономических связей и использовании любых возникающих возможностей на фоне экономического кризиса, спровоцированного пандемией COVID-19. В течение предыдущих шести лет Италия много потеряла от антиросийских санкций ЕС и ответных мер России. Партнёрство с Китаем в рамках инициативы «Пояса и пути», которое, как ожидалось, даст существенный стимул развитию экономики Италии, встретило жёсткое сопротивление со стороны ЕС и США и пока что не получило мощного развития в связи с пандемией. Текущая эскалация напряжённости в отношениях ЕС с Турцией рискует лишить Италию возможности реализовать планы развития экономических отношений с Анкарой, которые распространяются не только на двусторонние отношения, но и на формирование экономических коридоров в Африке.

Италия – второй экономический партнёр Турции в ЕС после Германии. Объём товарооборота между двумя странами достигает 18 млрд долл. и, как ожидается, в перспективе будет увеличен¹ до 30 млрд. Сотрудничество Италии с Турцией в энергетике имеет давнюю историю, *Eni* выступала ключевым партнёром «Газпрома» при строительстве «Голубого потока», *Edison* в партнёрстве с греческой *Depra* рассчитывали на продолжение второй ветки «Турецкого потока» (проект «Посейдон») через Грецию в Италию.

Однако две страны связывают не только прочные двусторонние экономические отношения, но и, похоже, большие совместные планы в Восточном Средиземноморье и Северной Африке. Турция, чьи претензии на региональное лидерство растут и влекут за собой экономическую и геополитическую экспансию, целенаправленно наращивает возможности своего флота. Так, в частности, за последние 14 лет по индексу международной «связности» и загруженности портов Турции удалось подняться в международном *Liner Shipping Connectivity Index* (LSCI) с 30 до 57 единиц², а по сумме показателей рейтинга занять 23 место в мире (из 150 стран) и 7 место в Средиземноморье. Одним из главных турецких гигантов, имеющих глобальные амбиции в сфере международной морской торговли, является турецкая компания *Yilport Holding (Gruppo Yildirim)*. Она ещё в 2011 г. купила порт Marsaxlokk на Мальте, а в июле 2019 г. приобрела итальянский порт Таранто, который объявил о банкротстве в 2006 г. и с тех пор многократно переходил из рук в руки. Итальянское руководство надеялось его возродить с помощью китайских инвестиций в рамках инициативы «Пояса и пути», к которой Италия присоединилась в марте 2019 г., однако китайцев он не заинтересовал и в итоговых документах фигурировали лишь северные порты – Генуя и Триест³. Между тем правительство Италии очень рассчитывает на то, что порт Таранто поможет оживить экономическую ситуацию на юге страны, став важным средиземноморским торговым хабом. Группа *Yildirim* состоит в марсельской судоходной компании *Cma Cgm* – одном из ведущих контей-

¹ Di Maio ad Ankara, Turchia importante partner commerciale. ANSA. 19.06.2020. URL: https://www.ansa.it/sito/notizie/mondo/2020/06/19/di-maio-ad-ankara-turchia-importante-partner-commerciale_77e5fcf7-9cfe-4d86-ac82-ba7a755e9a7a.html (дата обращения 25.09.2020).

² Индекс измеряет, насколько страна связана с остальной частью мира с морской точки зрения. Этот показатель повышается, если в портах растёт присутствие компаний, если у них есть возможность принимать крупные суда и если они обслуживают большее количество пунктов назначения; показатель суммирует прогресс страны по этим параметрам.

³ Visita di Stato del Presidente cinese Xi Jinping (22-23 marzo 2019) lista delle intese commerciali presentate a Villa Madama. URL: http://www.governo.it/sites/governo.it/files/documenti/documenti/Notizie-allegati/Italia-Cina_20190323/Intese_commerciali_Italia-Cina.pdf (дата обращения 10.09.2020).

нерных перевозчиков в мире. Она также входит в *Ocean Alliance* с *Cosco*, китайской государственной компанией, которая работает во всех морских секторах, в частности, в сфере управления контейнерами и терминалами. Таранто расположен оптимально с точки зрения трафика из всех портов мира и создания интермодальных соединений (дорога к порту уже подключена к основным национальным артериям, и все они доступны в короткие сроки). Порт Таранто может обслуживать как перевалочные, так и входные маршруты для внутренних районов Италии, достигая национальных и средиземноморских рынков. Порт напрямую связан с национальной железнодорожной системой Италии, грузы, доставленные в Таранто, могут добраться до Милана за 9 часов, а до Франкфурта и Штутгарта – за 17 часов. *Yilport* выделил в общей сложности 400 млн евро на обновление и расширение терминала. Как отметил руководитель Йилдирим Роберт Юксель на церемонии подписания 30 июля 2019 г., «возможность войти в Италию и работать здесь, в Таранто, – всё равно что заполнить недостающий кусочек пазла, который мы складываем по всему миру»¹. Не исключено, что в будущем вместе с турками в Таранто придут и китайцы, которые объявили турецкий Кумпорт частью «Пояса и пути», а руководство группы *Yildirim* ещё в сентябре 2019 г. заявляло о намерении выстраивать глобальное партнёрство с *Cosco Shipping*.

Однако, по мнению некоторых исследователей, у Италии и Турции гораздо более амбициозные планы, нежели создание в Таранто ещё одного международного терминала в Средиземноморье. Благодаря активной военной поддержке ПНС в Ливии, Турции, вероятно, удастся экономически закрепиться в западной Ливии, если эту страну не накроет новая волна хаоса после смены правительства. Однако до тех пор, пока обстановка в Ливии не стабилизируется в достаточной мере и не будет завершено строительство участка Триполи–Нджамена на маршруте ТАН-3 Трансафриканской автомагистрали, единственным вариантом выхода в Африку для Турции и Италии через Центральный Магриб будет алжирский сегмент Транссахарской автомагистрали, доступ к которому возможен через порты Туниса².

На сегодняшний день Италия стала крупнейшим торговым партнёром Алжира и главным направлением алжирского экспорта. Рим давно продвигает идею энергетической связки в треугольнике Италия – Алжир – Тунис. Её символом стал Транс-Средиземноморский газопровод (*TransMed*), соединяющий Сицилию с Алжиром и Тунисом, которым совместно владеют *Eni* и алжирская государственная нефтяная компания *Sonatrach*. Существуют планы к 2025 г. сомкнуть электросети богатого электроэнергией Алжира с Тунисом и Италией. Строительство автомобильных магистралей в Алжире также долгое время осуществлялось Италией. Что касается Турции, то в ходе своего визита в Алжир в январе 2020 г. Р.Т. Эрдоган заявил о стратегическом партнёрстве с этой страной, обещая 3,5 млрд долл. инвестиций, что сделало бы Турцию одним из главных инвесторов там. Тунис, хоть и соблюдал нейтралитет в ливийском вопросе, тем не менее остаётся партнёром Турции в военно-технической сфере³. Идеино-религиозные и геополитические разногласия со многими государствами Северной Африки (например, с Египтом или с Марокко, где традиционно сильны позиции противника Турции – Франции), побуждают Анкару сделать ставку на Алжир и Тунис⁴. Италия, также

¹ YILPORT Holding Signs 49-Year Concession for Port of Taranto. URL: <https://www.yilport.com/en/media/detail/YILPORT-Holding-Signs-49-Year-Concession-for-Port-of-Taranto/55/2045/0> (дата обращения 22.09.2020).

² Tanchum M. Italy and Turkey's Europe-to-Africa Commercial Corridor: Rome and Ankara's Geopolitical Symbiosis Is Creating a New Mediterranean Strategic Paradigm. AIES Fokus. 10.2020 (дата обращения 25.09.2020).

³ «Tunisia signs deal to purchase armored vehicles by Turkey's BMC». Daily Sabah. 05.01.2020. URL: www.dailysabah.com/defense/2020/01/05/tunisia-signs-deal-to-purchase-armored-vehicles-by-turkeys-bmc (дата обращения 22.09.2020).

⁴ Yaşar N.T. In Libia prende forma la grande strategia Mediterranea di Ankara. Limes. №7. 2020. <https://www.limesonline.com/cartaceo/in-libia-prende-forma-la-grande-strategia-mediterranea-di-ankara> (дата обращения 15.09.2020).

ограниченная в выборе партнёров своим соперничеством с Францией, вероятно пойдёт тем же путём. Таким образом, Ливия, вместе с соседним Тунисом и Алжиром могут стать важной частью Средиземноморско-Африканского коридора, который откроет доступ Турции и Италии к рынкам Африки.

Пока не понятно, в какой мере на упомянутые итало-турецкие планы могут повлиять сохранение напряжённости между ЕС и Турцией, а также возможные санкции ЕС применительно к Анкаре за нарушение суверенитета Греции и Кипра, да ещё и оружейного эмбарго в отношении Ливии. Однако очевидно, что итальянские геэкономические интересы могут снова пострадать из-за геополитических разногласий ЕС со своими партнёрами и необходимости соблюдения Римом принципов общеевропейской солидарности.

* * *

Позиции Италии в Восточном Средиземноморье в условиях новой эскалации региональных конфликтов нельзя назвать прочными. Будучи не готова проявлять жёсткость и вовлекаться в конфликты «на земле», Италия уступает как другим странам ЕС (Франции, например), так и игрокам вне Евросоюза (Турции, России) в урегулировании ключевых конфликтов. Стремление Рима избегать открытой поддержки одной из воюющих сторон объясняется приоритетом установки на экономическое сотрудничество над геополитическим подходом. Однако такая тактика одновременно является и фактором, сужающим экономические возможности. Кредо действующей правительственной коалиции – следовать принципам европейской солидарности – может существенно ограничить развитие итало-турецких связей, как это уже случилось в отношениях Италии с Россией и КНР.

Список литературы

Шумилин А.И. Ближневосточные конфликты: европейский подход. М.: ИЕ РАН, 2019. С. 106-109.

References

La strategia italiana nel Mediterraneo (2017). Ministero degli Affari Esteri [Italian Strategy in the Mediterranean, Ministry of Foreign Affairs]. MED Report 2017. Available at: <https://www.esteri.it/mae/resource/doc/2017/12/med-maeci-ita.pdf> (accessed 07.10.2020). (In Italian).

Panaro, A. (2020) Turchi e cinesi sbarcano insieme a Taranto [Turks and Chinese disembark in Taranto]. Limes. 7. (In Italian).

Tanchum, M. (2020) Italy and Turkey's Europe-to-Africa Commercial Corridor: Rome and Ankara's Geopolitical Symbiosis Is Creating a New Mediterranean Strategic Paradigm. AIES Fokus, 10.

Shumilin, A.I. Blizhnevostochnye konflikty: evropejskij podhod [The Middle East conflicts: European approach]. Moscow: Institut Evropy RAN. (In Russian).

Yaşar, N.T. (2020) In Libia prende forma la grande strategia Mediterranea di Ankara [In Libya great Mediterranean Strategy of Ankara is formed]. Limes. 7. (In Italian).

Yetkin, M. (2020) Insieme, Italia e Turchia possono cambiare il Mediterraneo [Together Italy and Turkey can change Mediterranean]. Limes. 7. (In Italian).

Italy in the Eastern Mediterranean: between economics and geopolitics

Author. **Elena Alekseenkova**, Candidate of Political Sciences, Head of the Centre for Italian Studies, Senior Researcher, Department of the Black Sea-Mediterranean Studies, Institute of Europe, Russian Academy of Sciences. **Address:** 11-3, Mokhovaya str., Moscow, Russia, 125009. **E-mail:** alekseenkovaes@gmail.com.

Abstract. The article analyzes Italian politics in the Eastern Mediterranean in the context of current geopolitical rivalries and conflicts. Italian relations with Turkey, that is leading an increasingly active policy in the region, are analyzed in the context of the Libyan settlement and the escalation of the conflict of Turkey with Greece and Cyprus. The conclusion is made that geopolitical escalation in the region and the need to adhere to the principles of European solidarity may negatively affect Italy's ability to realize its economic interests in the Eastern Mediterranean and North Africa.

Key words: Italy, Turkey, Greece, Cyprus, Eastern Mediterranean, Libya, EastMed, transport corridor, North Africa, EU.

DOI: <http://dx.doi.org/10.15211/vestnikieran520206875>.