

Предложить новую геополитическую этику миру могут представители гражданского общества России и Германии. Мы вместе должны: разработать новую этику, обсудить и убедить весь остальной мир ее принять; провести необходимые конференции в Берлине и Москве; собрать Парламентскую конференцию государств, подписавших Парижскую хартию мира в 1990 г. (21 государство подписало Хартию), как лучший документ, принятый за всю историю человечества; принять Обращение к народам мира и ООН; сделать новую этику – основой мирного сосуществования держав и народов; надо сделать любые попытки силового доминирования и вмешательства в жизнь других народов этически неприемлемыми и нравственно недопустимыми, а их инициаторов нерукопожатными изгоями человечества.

Новая парадигма существования человечества зависит только от взаимной доброй политической воли наций, осознавших историческую необходимость нового геополитического бытия, которому, на наш взгляд, не существует разумной альтернативы.

Строительство нового мира должно сопровождаться и опережаться новыми принципами его существования, т.е. новой геополитической этикой. Вне этого у России и у человечества успешного или даже просто исторического будущего не будет. Апокалипсис человечества будет порожден взаимной враждой народов. Избежать Апокалипсиса можно только в новой нравственной атмосфере человеческого бытия, что даст ему новая этика.

Книга В.И. Дашичева вносит свой вклад в этот корпус знаний. Автор не ограничивается

историческими изысканиями. Распутывание узлов истории имеет огромное значение для определения позиции и в отношении будущего, тем более что наше общество продолжает пребывать в весьма “разорванном” состоянии в идеологическом смысле. В.И. Дашичев предполагает, что “выходу из кризисного положения России может содействовать создание конвергентного социалистического общества, которое вобрало бы в себя наилучшие национальные и социальные, особенно социалистические, черты прошлого развития России (Советского Союза) и современной западной социальной системы. Это отвечало бы национальным интересам страны, ее социальному и экономическому прогрессу, укреплению ее безопасности. Идеология развития по третьему пути, безусловно, нашла бы широкую поддержку у подавляющего большинства российского народа, создала бы в стране социальную целеустремленность, удовлетворенность и уверенность в будущем” (с. 561).

В этом смысле работа В.И. Дашичева, основанная на огромной источниковедческой базе и написанная прекрасным литературным языком, представляется исключительно своевременной и важной. Она будет полезна историкам, экономистам, политологам, социологам, всем, кто интересуется историей нашего Отечества.

А.И. Владимиров,

кандидат политических наук,
президент коллегии военных экспертов
России

В.А. Беспалов. ЗАПАДНОБЕРЛИНСКИЙ ТРАНЗИТ (1945–1971): ДИПЛОМАТИЯ ХОЛОДНОЙ ВОЙНЫ. М.: Российский институт стратегических исследований, 2015, 322 с.

Выход в свет монографии к.и.н. В.А. Беспалова стал заметным событием в изучении российскими историками западноберлинской проблемы. Это первая в отечественной историографии работа, посвященная одному из важнейших ее аспектов – сообщению Западного Берлина с внешним миром.

В монографии использован широкий и разнообразный круг источников: материалы Государственного архива Российской Федерации (ГАРФ), Архива внешней политики Российской Федерации (АВП РФ), публикации документов по теме исследования, изданные в

СССР, США и в других странах. Интересный материал почерпнут автором из статистических сборников, выпускавшихся магистратом Западного Берлина, мемуаров как западных, так и советских политических и военных деятелей, публицистики и периодической печати СССР, западных держав, ФРГ, ГДР и Западного Берлина. Краткий историографический обзор дает общее представление о степени изученности проблемы как в России, так и за рубежом. Монография состоит из введения, пяти глав и заключения. Кроме того, в нее включены приложения о пассажирских и гру-

зоперевозках в Западный Берлин и из него, а также список литературы.

Первая глава посвящена вопросам разработки статуса Западного Берлина и транзитного сообщения города с западными зонами оккупации Германии. Говоря об оформлении правовых основ транзитного сообщения на заключительном этапе Второй мировой войны, В.А. Беспалов обоснованно подчеркивает, что СССР, обладая всеми юридическими правами в пределах своей зоны оккупации, имел право в целях обеспечения безопасности своей зоны вводить ограничительные и защитные мероприятия любого характера на расположенных в ней коммуникациях. Поэтому на официальной встрече представителей Союзного Верховного командования, состоявшейся 29 июня 1945 г. в Берлине, был принят разрешительный порядок транзита в западные секторы города. Хотя участники встречи договорились лишь о временном урегулировании вопроса, принцип разрешительного порядка транзита был положен в основу всех дальнейших договоренностей между сторонами (с.74).

Удачно написана вторая глава, в которой речь идет о техническом оформлении западно-берлинского транзита в Контрольном совете в 1945–1947 гг. Автор всесторонне анализирует процесс разработки принципов организации и управления автомобильным, железнодорожным, водным и воздушным сообщением между западными зонами оккупации и Западным Берлином. В.А. Беспалов подчеркивает, что в результате полугодовой работы военных специалистов четырех держав в органах Контрольного совета были не только заложены юридические основы, но и согласованы многие детали организационно-технической стороны транзитного вопроса. Однако единый свободный документ, фиксирующий права и обязанности всех держав на коммуникациях, подготовлен не был. Исключение составляла система воздушных перевозок, регулировавшаяся на основе соглашения от 30 ноября 1945 г. Но и в этом соглашении не была предусмотрена процедура контроля за выполнением полетов, совершаемых для нужд гарнизонов западных держав.

С интересом читается глава о возникновении “проблемы доступа” и первом берлинском кризисе 1948–1949 гг. Автор отмечает, что Берлин стал своеобразным “передним краем” начавшегося противостояния между СССР и Западом. Попытка западных держав распространить валютную реформу на территорию своих секторов Берлина “была лишь инструментом раскола, который стал следствием раскола всей Германии”. Но идея давления на западные державы посредством “нажима”

на их гарнизоны в городе и коммуникации с Берлином возникла, по мнению В.А. Беспалова, скорее всего еще осенью 1947 г. План по перекрытию коммуникаций между западными зонами и Западным Берлином был разработан в первой половине марта 1948 г. (с. 134–135). СССР, подчеркивает В.А. Беспалов, вынужден был пойти на перекрытие сухопутных трасс, связывавших западные зоны с Берлином, потому что западные державы активизировали политику раскола Германии и пытались подорвать стабильность советской зоны путем наводнения Восточного Берлина обесцененной на Западе валютой (с. 147–148). 24 июня 1948 г. сухопутное сообщение с Берлином было перекрыто полностью. Проанализировав ход кризиса и содержание соглашения между СССР и западными державами от 4 мая 1949 г. “О снятии ограничений на коммуникациях, транспортировке и торговле между Берлином и восточными и западными зонами Германии”, автор делает вывод, что Советский Союз “признавал право западных держав на доступ в Берлин, но в рамках реализации принципов, установленных в 1945 г. и в рамках работы Контрольного совета” (с. 160). Важно и то, что в монографии отмечается значение четырехсторонних встреч между представителями оккупационных властей по вопросам межзоны торговли и транспортного сообщения, состоявшихся 30 мая – 13 июня 1949 г. Они не привели к подписанию документов, однако стороны пришли к согласию по ряду технических вопросов, регламентировавших транзит в Западный Берлин и из него. Это же можно сказать и о шестой сессии Совета министров иностранных дел в Париже (1949 г.): в ее ходе был юридически зафиксирован, хотя и на временной основе, принцип функционирования западноберлинского транзита и торговли. После парижской сессии вопрос о гражданских связях между Западным Берлином и ФРГ стал тесно увязываться с функционированием внутригерманской торговли.

Общий вывод автора по всей совокупности вопросов, связанных с первым берлинским кризисом, хорошо аргументирован и сформулирован так: ограничительные мероприятия, проведенные Советским Союзом в конце марта 1948 г., “можно рассматривать не только как испытание средств давления СССР на бывших союзников в условиях нарастающего раскола Германии, но и как ответное действие на односторонние политические шаги западных держав по созданию западногерманского государства с целью заставить их отказаться от подобного развития дел” (с. 167).

В четвертой главе монографии впервые в отечественной литературе анализируется

вопрос о функционировании транзитного сообщения в период от завершения первого берлинского кризиса до 1958 г. Автор подчеркивает значимость связей с ФРГ для Западного Берлина. Поэтому транзитные коммуникации являлись для СССР и ГДР средством постоянного давления на Западный Берлин с тем, чтобы заставить западные державы и ФРГ прекратить использовать его против восточногерманского режима СЕПГ и свести к минимуму присутствие ФРГ в городе. Особое значение имело берлинское соглашение от 20 сентября 1951 г. “О межзоной торговли”. Оно регулировало вопросы, связанные с внутригерманской торговлей, торговлей между ГДР и Западным Берлином, поставками товаров из ФРГ в Западный Берлин и из Западного Берлина в ФРГ. При этом западногерманские власти сделали оговорку о возможности прекращения некоторых поставок в ГДР в случае каких-либо нарушений транзита. Соглашение от 20 сентября 1951 г. стало основой дальнейшего функционирования гражданского транзита между ФРГ и Западным Берлином. Что касается сферы военного транзита, то ситуация оставалась напряженной, хотя накал 1948–1949 гг. и был снят. Вследствие советских ограничений западные державы сделали ставку на увеличение воздушных перевозок для снабжения своих берлинских гарнизонов. В то же время в СССР изучались возможности военного давления с целью ограничения полетов в воздушных коридорах. С этой же целью в апреле 1953 г. СССР предложил взамен трех коридоров ввести один, но более широкий. Западные державы это предложение отклонили. В целом же в течение всего периода вплоть до 1959 г. система воздушных коридоров функционировала бесперебойно (с. 200).

В.А. Беспалов отмечает, что в 1953–1957 гг. произошло разделение транзитного вопроса на вопросы о военном и гражданском транзите. С принятием концепции “двух германских государств” СССР резко активизировал процесс передачи восточногерманским властям функций контроля за гражданскими коммуникациями ГДР. Восточный Берлин, в свою очередь, предпринял ряд шагов по формализации и закреплению своего права на контроль за передвижением на коммуникациях в Западный Берлин. Особенно большое значение имел договор “Об отношениях между СССР и ГДР” от 20 сентября 1955 г. Сразу же после его заключения министр иностранных дел ГДР Л. Болц и заместитель министра иностранных дел СССР В.А. Зорин обменялись письмами, в которых окончательно подтверждалось, что все функции охраны и контроля на границах ГДР, на внешнем обводе Большого Берлина,

а также на пролегающих по территории ГДР коммуникациях между ФРГ и Берлином полностью переданы советскими властями органам управления ГДР.

Автор делает обоснованный вывод о том, что разрешение “проблемы доступа” для западных держав и снятие трудностей в гражданском транзите могло произойти лишь после признания ГДР западными державами. После этого мог быть урегулирован и вопрос о транзите, в первую очередь о гражданском, а затем и о военном (с. 227). Вместе с тем тезис автора, что ФРГ уже в 50-е годы признавала ГДР де-факто (с. 277), нуждается в более глубокой аргументации. В.А. Беспалов не высказывает своего мнения о том, где находился Западный Берлин: “на территории ГДР” или “внутри ГДР” и есть ли разница между этими формулировками. Первая из них на Западе категорически отвергалась, вторая воспринималась несколько спокойнее.

В пятой главе монографии речь идет о транзитном вопросе в контексте второго берлинского кризиса (1958–1963 гг.) и формировании концепции Четырехстороннего и Транзитного соглашений (1964–1971 гг.). Автор считает, важнейшим пунктом советских предложений о превращении Западного Берлина в вольный город было то, что его транзитное сообщение с внешним миром должно было осуществляться по согласованию с ГДР, которая обладала бы полным суверенитетом над своей территорией. Если в течение шести месяцев советские предложения не будут приняты или не начнутся переговоры по затронутым вопросам, СССР грозил полностью передать властям ГДР осуществление суверенитета на земле, воде и в воздухе. При этом все контакты СССР с официальными представителями западных держав по этим вопросам прекращались. Активное неприятие западными государствами советских предложений имело следствием усиление давления СССР на западные державы посредством создания помех на транзитных коммуникациях с целью проверки реакции США, Англии и Франции на изменение режима контроля военных автомобильных перевозок (с. 237).

Заслуживает внимания вывод автора, что неудача в проведении силовых попыток СССР на коммуникациях в 1962–1963 гг. стала одной из главных причин одностороннего признания Западного Берлина Советским Союзом и ГДР “самостоятельной политической единицей”. СССР фактически признал права западных держав в Западном Берлине. Вопрос использования ими коммуникаций с Западным Берлином, проходивших через территорию ГДР или в ее воздушном пространстве, советской сто-

роной более не ставился. Масштабных акций против функционирования военного транзита больше не предпринималось (с. 256–257).

Не вызывает возражений вывод автора, что в середине – второй половине 1960-х годов вопрос о гражданском транзите в Западный Берлин приобрел большое значение и значительно обострился. Причиной этого стала активизация усилий ФРГ по расширению федерального присутствия в городе. На все крупномасштабные акции ФРГ в Западном Берлине ГДР, поддержанная Советским Союзом, отвечала контракциями, ограничивавшими доступ в город определенным категориям граждан ФРГ (министров, чиновников правительства, офицеров бундесвера).

Четырехстороннее соглашение по Западному Берлину от 3 сентября 1971 г. автор характеризует как разумный баланс интересов сторон. О существенных уступках западных государств Советскому Союзу говорит факт признания ими сообщения между ФРГ и Западным Берлином транзитным сообщением. Большое значение имело также соглашение между правительствами ГДР и ФРГ о транзитном сообщении гражданских лиц и грузов между ФРГ и Западным Берлином от 17 декабря 1971 г. Оно не только закрывало транзитный вопрос, но и стало прологом к признанию ГДР Западом де-юре. Убедительно звучит вывод автора, что “Четырехстороннее и Транзитное

соглашения 1971 г., разрешившие после длительной борьбы вопрос западноберлинского транзита, явились успехом советской дипломатии, которая в конце 60-х – начале 70-х гг. продемонстрировала свою зрелость и умение аккуратными методами, исключаящими какие-либо грубые административные рычаги (как было в 1948–1949 гг., а также в конце 50-х – начале 60-х гг.), склонить западные державы к принятию советской концепции” (с. 290).

Вместе с тем некоторые сюжеты, относящиеся к 1958–1971 гг., изложены автором сугубо схематично и чрезмерно кратко. В его работе имеет место явный перекося в изложении материала в пользу 1944–1957 гг. и в ущерб полноте изложения и анализу процессов, протекавших в 1958–1971 гг. Монография В.А. Беспалова проливает дополнительный свет на один из самых сложных вопросов международных отношений после Второй мировой войны. Она, безусловно, представляет интерес для исследователей внешней политики четырех великих держав и германской проблематики, преподавателей университетов и студентов, для всех, кто интересуется историей дипломатии “холодной войны”.

Р.В. Долгилевич,
кандидат исторических наук, профессор

А.А. Щелчков. СОЦИАЛЬНАЯ УТОПИЯ В ЛАТИНСКОЙ АМЕРИКЕ В XIX веке. М.: Аквилон, 2016, 459 с.

С давних пор Новый Свет представлялся местом, где существовал Рай на земле, где могли осуществляться мечты людей об идеальном обществе. Америка для европейцев стала местом возможной реализации утопического образа и идеального общества. В XIX в. Латинская Америка стала объектом пристального внимания европейских социалистов, предпринимавших многочисленные попытки реализовать здесь свои идеи. В свою очередь и латиноамериканские мыслители и политики мечтали построить новый мир в Новом Свете.

Новая монография д.и.н., ведущего научного сотрудника Института всеобщей истории РАН А.А. Щелчкова посвящена рассмотрению различных проявлений утопического (автор называет его первым) социализма в Латинской Америке в середине XIX в. Монография стала

итоговым исследованием темы, которой автор посвятил значительное количество работ. Она написана на широком круге источников и литературы. Это прежде всего произведения самих мыслителей, а также документы политических организаций и пресса тех лет. Это позволило А.А. Щелчкову одним из первых в мировой историографии, наряду с французским историком П.-Л. Абрамсоном¹, осуществить переход от изучения творчества отдельных мыслителей к познанию целого направления общественной мысли в общекинтинентальном контексте. Первым отечественным историком, обратившимся к теме утопии

¹ *Abramson P.-L. Las utopias sociales en América Latina en el siglo XIX. México, 1999.*