

УДК 327

СТАМБУЛЬСКИЙ КАНАЛ: ТУРЕЦКИЙ ПРОЕКТ ИЛИ СКОРАЯ РЕАЛЬНОСТЬ?

© 2022 ВЛАСОВА Ксения Викторовна*

Кандидат исторических наук, доцент

Вятский государственный университет.

61000, Россия, Киров, ул. Московская, д. 36.

**E-mail: vlasovaksen@gmail.com*

Поступила в редакцию 22.03.2022

После доработки 28.04.2022

Принята к публикации 16.05.2022

Аннотация. В последние десятилетия Черноморский регион привлекает к себе повышенное внимание, поскольку здесь сталкиваются интересы региональных государств и великих держав. Важнейшей проблемой в сфере региональной безопасности может стать реализация масштабного турецкого проекта по строительству искусственного канала, который будет служить дублёром естественного пролива Босфор. В статье проанализированы международно-правовые вопросы, связанные с режимом судоходства в Черноморских проливах, который регулирует принятая ещё в 1936 г. и действующая до сих пор Конвенция Монтрё. Отдельное внимание в исследовании уделено не только юридическому статусу будущего Стамбульского канала, но и истории создания и географическим особенностям проекта. Особый акцент был сделан как на протестном движении в самой Турции, связанном со строительством канала, так и противоречиях, возникающих между черноморскими и нечерноморскими государствами.

Ключевые слова: Стамбульский канал, Турция, Черноморский регион, Босфор и Дарданеллы, Черноморские проливы, Конвенция Монтрё, режим морского судоходства.

DOI: 10.31857/S0201708322040088

EDN: gjvehu

Проливы Босфор и Дарданеллы (далее – Проливы) и соединяющее их Мраморное море являются идеальным и, что самое главное, естественным путем из Чёрного (закрытого) моря в Эгейское (открытое) море, а далее в Средиземноморье и мировой океан. Корабль, следующий из Чёрного моря в Средиземное, входит в Бос-

фор, на европейском и азиатском берегах которого располагается бывшая турецкая столица – город Стамбул. Этот пролив довольно узкий: его ширина в различных местах составляет всего от 750 м до 3,7 км., а длина насчитывает около 30 км. Далее морское судно попадает в неглубокое Мраморное море площадью в 12 кв. км., соединяющееся с Эгейским морем проливом Дарданеллы: чтобы выйти в Средиземноморье, кораблю необходимо преодолеть ещё 120 км., и ширина прохода на различных участках составит от 1,3 до 18,5 км.

С течением времени загрузка Проливов только увеличивалась: если по Босфору в 1930-е гг. должно было проходить около 3 тыс. судов, то сегодня ежегодно насчитывается около 45 тыс. при пропускной способности пролива 25 тыс. Для сравнения: в 2019 г. через Босфор прошли 43 тыс. судов, в то время как через Суэцкий канал – почти 18 тыс., а Панамский – 14 тыс. Ожидается, что к 2050 г. через Босфор будут проходить уже 78 тыс. судов, в 2070-х гг. – до 86 тыс.¹

Помимо многократного роста количества проходящих ежегодно судов и связанных с этим проблем, Проливы испытывают серьёзную экологическую нагрузку: с 1953 по 2005 гг. только при прохождении Босфора произошло 570 морских происшествий, большинство из которых были столкновениями. При этом львиная доля судов, пострадавших в авариях, не имели на борту лоцмана. В результате несчастных случаев гибли не только люди, но и происходил разлив нефти и горючесмазочных материалов, что приводило к непоправимому ущербу для местной флоры и фауны.

Неудивительно, что в современной Турецкой Республике (ТР) стали высказывать идеи создания параллельного искусственного канала, который будет служить дублёром естественных путей и существенно их разгрузит. Первый подобный проект предлагалось сделать в XVI в., когда Османская империя переживала пик своего развития. Однако тогда Порты не смогла изыскать не только необходимые материальные ресурсы, но и предложить соответствующее технологическое решение для реализации подобных амбиций.

География и проект канала

Современный проект «Стамбульского канала» («Турецкий канал», «Босфор-2») (далее – СК) предложил в 2011 г. тогдашний премьер-министр Р.Т. Эрдоган. СК предполагалось открыть к знаменательной дате – 100-летию ТР в 2023 г. Между тем поиск средств по финансированию проекта, окончательное согласование технической стороны, протесты экологов и местного населения постоянно отодвигали начало работ. Окончательный вариант проекта из пяти предложенных был утверждён национальным министерством транспорта лишь к 2018 г.

Согласно утвержденному маршруту, СК будет начинаться от озера Кючюкчекмедже на стороне Мраморного моря, далее пройдет через озеро Дурусу и плотину Сазлыдере и выйдет к мысу Карабурун, вдающемуся в Чёрное море. Длина канала

¹ Статистические данные здесь и далее взяты с официального сайта СК. URL: <https://www.kanalistanbul.gov.tr/tr/> (дата обращения: 21.04.2022)

составит 45 км., а ширина достигнет 600 м. Глубина планируется на уровне 25 м. Канал разделит город Стамбул на две части, и 19 из 35 районов на европейской стороне станут островом, а 6 останутся за его пределами. Связь между разорванными районами предполагается осуществлять через новые мосты. Тем самым большая часть европейского Стамбула превратится в остров, став своеобразным Манхэттеном в Нью-Йорке или Васильевским островом в Санкт-Петербурге.

По маршруту СК будут построены аварийные причалы, волнорезы, маяки, зоны ожидания, контейнерные грузовые порты. Планируется также соорудить три группы островов в Мраморном море, где будут расположены элитные жилые районы. Оставшаяся часть раскопок будет использована для заполнения черноморского побережья и строительства нового берега района Дурусу.

Проект СК тесно связан с другими крупными инфраструктурными мегапроектами, реализуемыми в ТР в последнее время [Соснов, 2018: 188–189]. Среди них, прежде всего, Третий (Новый) аэропорт, который уже был открыт 29 октября 2018 г. рядом с устьем будущего канала на европейской части Стамбула в связи с невозможностью расширения существующих аэропортов имени Ататюрка и Саби-хи Гёкчен. Планируется, что Третий аэропорт не только возьмёт на себя пассажирские потоки законсервированного аэропорта Ататюрка, но и постепенно станет крупнейшим глобальным транспортным хабом с годовым обслуживанием около 150 млн пассажиров¹.

Помимо Третьего аэропорта, вокруг СК планируется дальнейшее развитие туристической инфраструктуры, подразумевающей развитие исторического района Каракёй и круизного порта в Еникапы. Предполагается, что после открытия СК Босфор закроют для грузового транспорта и откроют для яхт, прогулочных пароходов и круизных лайнеров, что существенно снизит уровень загрязнения в проливе. Сегодня круизным кораблям вместимостью более 6,5 тыс. пассажиров запрещено заходить в порт Стамбула. Однако после окончания строительства СК большие круизные суда смогут пройти из Эгейского моря в Чёрное, что позволит существенно нарастить объём туристического потока и открыть новые маршруты, значительно увеличив прибыль ТР от этого вида туризма.

Правовой статус СК: национальный или международный?

С реализацией СК связана проблема его международно-правового статуса. В частности, вопрос состоит в том, подпадёт ли новый канал под принятую ещё в 1936 г. Конвенцию Монтрё (далее – КМ) или под турецкое национальное законодательство. Напомним, что под международным каналом понимаются «искусственные гидротехнические сооружения, соединяющие моря и океаны, которые пересекают сухопутную территорию государств и используются для международного судоходства» [Копылов, 2009: 199]. По сути, важнейшая особенность правового режима

¹ Dünyanın en büyük havalimanı İstanbul'a yapılıyor. URL: <https://www.star.com.tr/ekonomi/dunyanin-en-buyuk-havalimani-istanbula-yapiliyor-haber-721825/> (дата обращения: 21.04.2022)

международного канала состоит в том, что он, будучи неотъемлемой частью территории государства-владельца, попадает под действие международного права, которое регулирует отношения, относящиеся к зонам канала, и значительно ограничивает юрисдикцию государства-владельца канала.

Что касается правового статуса Проливов, то в истории есть три периода, когда применялся тот или иной правовой режим:

1. период односторонних практик (1453–1809 гг.), в течение которого Османская империя полностью владела Проливами и в основном применяла принцип полного их закрытия;
2. период двусторонних соглашений (1809–1841 гг.), когда были заключены международные договоры, впервые предусматривающие принцип свободы торговых судов в зоне Проливов;
3. период многосторонних договоров (1841 г. – по н.в.), когда с подписанием Лондонской конвенции началась эпоха международных соглашений, по которым проход иностранных военных кораблей в мирное время стал правилом, основанным на международных обязательствах [Zenginkuzucu, Çintan, 2019: 68–72].

Действующий в настоящее время правовой режим Проливов установлен в 1936 г. КМ, которая сняла многие ограничения, наложенные на Турцию Лозаннским мирным договором 1923 г. Однако турецкий суверенитет был восстановлен при условии сочетания двух основных принципов – «свободы торгового мореплавания и приоритета интересов безопасности черноморских государств», когда «независимо от восстановления суверенитета Турции над проливами Турция обязана эти принципы соблюдать» [Котляр, 2014: 184].

КМ закрепила принцип свободы и мореплавания торговых судов (ст. 1), когда «в мирное время торговые суда будут пользоваться правом свободного прохода и плавания в Проливах днём и ночью, независимо от флага и груза без каких-либо формальностей» (ст. 2–3). Проводка лоцманами и пользование буксирами не являются обязательными. Суда должны сообщать властям ТР лишь свои «название, флаг, тоннаж, место отправления и место назначения». Принцип свободы и мореплавания будет соблюдаться и в случае, если ТР будет считать себя находящейся под угрозой непосредственной военной опасности (ст. 6). Даже в случае войны, в которой участвует или не принимает участия ТР, будет соблюдаться принцип свободы и мореплавания (ст. 4–5).

Однако с учётом уникального положения Чёрного моря и вытекающих из этого уязвимости прохода через Проливы кораблей черноморских держав и приоритета проблем безопасности региональных государств над всеми остальными, КМ подразделяет военные корабли на принадлежащие государствам, «прибрежным или не прибрежным к Чёрному морю». Отсюда проход военных кораблей нечерноморских держав ограничен сроком пребывания, классом, тоннажем отдельного судна и общим лимитом: такие суда должны находиться в Чёрном море не более 21 дня, а максимальный тоннаж всех иностранных судов ограничен 15 тыс. тонн и общим количеством в 9 кораблей (ст. 14).

Во время войны военные корабли невоюющих стран будут пользоваться правом полной свободы прохода через Проливы, однако военным кораблям всякой воюющей державы это будет запрещено, за исключением особых случаев, оговоренных в КМ (ст. 19). Если ТР будет являться воюющей стороной (ст. 20) или будет считать себя находящейся под угрозой непосредственной военной опасности (ст. 21), то проход военных кораблей будет осуществляться «исключительно по усмотрению турецкого правительства».

Контроль над соблюдением и выполнением положений КМ возложен на ТР (ст. 24), что делает её своеобразной «хранительницей Проливов».

Следует признать, что ТР довольно аккуратно исполняет военные статьи КМ: в августе 2008 г. во время пятидневной войны в Грузии ТР не позволила пройти через Проливы американским военным судам. В феврале 2022 г. во время специальной военной операции России на Украине в ответ на просьбы Киева закрыть Проливы для российского ВМФ ТР запретила проход военных кораблей обоих государств, за исключением тех военных судов, которые возвращаются в свои военноморские базы, расположенные в Чёрном море. ТР также предупредила все иностранные державы о недопустимости прохождения любых военных кораблей нечерноморских государств через Проливы.

Между тем подобной скрупулезности относительно принципа свободы торгового судоходства со стороны Анкары не наблюдается. После распада СССР, крайне заинтересованного в сохранении статус-кво в Черноморском регионе, ТР попыталась значительно усилить национальное законодательство в этой области. В частности, в 1994 г. было объявлено о введении в Проливах национального Регламента судоходства, некоторые положения которого прямо ставили под сомнение выполнение отдельных статей КМ. Под давлением России и международной общественности в 1998 г. ТР приняла новый регламент, который отменил многие спорные статьи предыдущего документа [Котляр, 2014: 189–194]. Систематические попытки внести поправки в правила прохода предпринимались ТР и в 2000-е гг. Последние изменения относятся к 2018 г., когда торговым судам, в случае перевозки ими военных грузов, стали присваивать статус военных.

Несмотря на определённые усилия по укреплению своих полномочий в зоне Проливов, ТР крайне заинтересована в сохранении КМ, поскольку она даёт ей больше свободы действий, чем Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. При этом стоит отметить, что в силу различных обстоятельств, среди которых немалую роль до сих играет греко-турецкое противостояние в Эгейском море [Россия – Турция – Греция, 2021: 147–158], Анкара не подписала Конвенцию 1982 г. Однако в случае эрозии режима КМ применение положений Конвенции 1982 г. будет означать, что «Проливы будут отнесены к категории международных, и к ним в полном объёме будет применимо право транзитного прохода, как для гражданских судов, так и для военных кораблей» [Современная Турция, 2019: 49]. Кроме того, давно сложилась норма обычного морского права, когда в каналах, используемых или планируемых для международного судоходства, должен соблюдаться принцип свободы судоходства, одинаковый для гражданских и военных судов всех государств мира.

Таким образом, строительство СК не может нивелировать действие КМ, но может ухудшить положение черноморских держав, прежде всего ТР и России, в сфере безопасности. По сути, СК попадёт под действие КМ, поскольку охватит только часть маршрута из Черноморья в Средиземноморье: Дарданеллы в качестве входной точки в Эгейское море по-прежнему будет регулировать Конвенция Монтрё. Следовательно, проход военных кораблей нечерноморских держав останется в силе. Однако между Проливами находится Мраморное море, воды которого по правовому статусу являются внутренними водами ТР и полностью подпадают под турецкое национальное законодательство. Поэтому «пока теоретически, но с согласия турецких властей нахождение любого иностранного военного корабля водоизмещением не более 10 тыс. тонн в новом турецком канале, но не заходящего в акваторию Чёрного моря, уже может быть не ограничено конвенционным лимитом в 21 сутки. Соответственно, невозможность их не пересечения позволяет турецкому правительству рассматривать эти каналы не как единую судоходную систему, а исключительно по отдельности, в т.ч. в части применения национального законодательства» [Современная Турция, 2019: 50].

Тем не менее некоторые турецкие исследователи считают, что Анкара может определить правовой статус СК самостоятельно, без созыва особой международной конференции, поскольку ТР, обладая необходимым внутренним суверенитетом, реализует проект исключительно на своей собственной территории [Öğüt, 2014: 139]. Юридический статус СК был официально определён в 2018 г.: он, в отличие от Босфора, признанного в соответствии с КМ «международным водным путём», будет иметь статус «внутреннего водного пути»¹, на которое распространится турецкое законодательство. По словам министра транспорта ТР М.Дж. Турхана, «в случае реализации второго маршрута, если Босфор останется открытым для морского транспорта, СК не нарушит КМ»².

В любом случае будет ли режим нового СК в дальнейшем либерализован под давлением международного сообщества и, прежде всего США, или ТР удастся отстоять правила судоходства, подобные режиму КМ, зависит от политического желания и воли Анкары. Однако существует реальная опасность появления в Проливах двух параллельных правовых режимов – действующего в течение почти ста лет режима КМ, который полностью устраивает региональных игроков, но не импонирует великим державам (в первую очередь, США), и национального турецкого, основанного на судоходных регламентах и усиливающего, прежде всего, позиции ТР.

Позиции заинтересованных сторон

СК не просто потребует крупных инвестиций и создаст новый торговый маршрут, но уже ставит под вопрос сложившийся баланс сил в регионе. Среди крупных

¹ Channel Istanbul's Legal Status Announced. URL: <https://en.rayhaber.com/2018/12/kanal-istanbulun-hukuki-statusu-aciklandi/> (дата обращения: 21.04.2022)

² 3-Storey Grand Istanbul Tunnel and Canal Istanbul Projects OK. URL: <https://raillynews.com/2019/02/3-multiplied-by-big-Istanbul-tunnel-and-canal-in-Istanbul/> (дата обращения: 21.04.2022)

игроков следует рассмотреть позицию США - страны, претендующей на глобальное лидерство, и некоторых черноморских государств, среди которых особое место принадлежит России как ведущей черноморской державе.

После окончания холодной войны США остались единственной сверхдержавой, которая хотела быть представленной во всех важнейших региональных организациях, где ведущая роль принадлежала бы Вашингтону. В своё время США не стали участвовать в работе и подписании КМ, которая существенно ограничивает американское присутствие в Чёрном море. С 1990-х гг. отмечаются активные попытки американцев всячески обойти положения КМ, и с этой целью Вашингтон предпринял несколько шагов. Первый из них был сделан после принятия Болгарии и Румынии в НАТО (2004 г.) и Евросоюз (2007 г.). К уже имеющемуся ВМФ ТР добавились военные болгарские и румынские корабли, что значительно усилило южный фланг Альянса в Чёрном море в рамках правового применения военных статей КМ.

Вторая попытка США по укреплению своего положения в регионе относится к 2004 г., когда на Украине произошла «оранжевая революция». Тогда же в Грузии благодаря стараниям Вашингтона пришёл к власти прозападный президент М. Саакашвили, также развернувшийся в сторону коллективного Запада.

Третья попытка США укрепиться в Причерноморье была снова осуществлена через Украину в период евромайдана, однако благодаря воссоединению Крыма с Россией в 2014 г. Москва не позволила американцам усилить свои позиции на Крымском побережье. За период 2014–2022 гг. США успели закрепиться на украинской территории, построив среди прочего военно-морскую базу в Очакове. Специальная военная операция России на Украине, начавшаяся в феврале 2022 г., фактически нивелировала успехи Вашингтона на украинском направлении.

Четвёртым шагом, который США предпримут для укрепления на Чёрном море, может стать реализация проекта СК, который позволит Вашингтону не только пересмотреть или вовсе отменить ограничивающую его КМ, но и навязать новое международное соглашение, где США сыграют далеко не последнюю роль. Ещё в 2009 г., в самом начале дискуссий о возможном строительстве СК, тогдашний американский посол в ТР Дж. Джеффри предлагал отставному вице-адмиралу А. Кияту нарушить КМ, утверждая, что «никто ничего не может сделать, когда этого хотят и ТР, и США»¹. Однако, по мнению К. Жарова, с одной стороны, СК для США – «это потенциальная возможность неограниченно находиться в Чёрном море, а также посылать туда авианосцы и подводные лодки. С другой – КМ не лишена выгод для них самих, ведь в военное время она дает исключительное право контроля над проливами их союзнику по НАТО – Турции»².

В любом случае для американцев СК может стать тем самым правовым обходом КМ и идеальным вариантом, по которому в Чёрное море может быть отправле-

¹ Öztürk S. ABD Büyükelçisi, 2009'da Montrö'yü delmeyi önerdi. URL: <https://www.sozcu.com.tr/2019/gundem/abd-buyukelcisi-2009da-montroyu-delmeyi-onerdi-5511541/> (дата обращения: 21.04.2022)

² Жаров К. Плюс один пролив. Как мегастройка Эрдогана изменит баланс сил в Черном море. URL: <https://carnegie.ru/commentary/85117> (дата обращения: 21.04.2022)

но столько необходимых военных кораблей, сколько понадобится в каждый конкретный момент.

Что касается мнения черноморских держав о проекте СК, то из всех черноморских государств эта инициатива более всего затрагивает интересы РФ. Из исторического опыта видно, что «закрытие Проливов только тогда устраивало Россию, когда было ею самой инициировано и лично к ней не относилось... доступ к Чёрному морю контролировало лояльное к России государство, заинтересованное в сохранении баланса сил и безопасности в Черноморской акватории» [Занина, 2014: 86–87]. Следовательно, какие-либо инициативы вокруг Проливов могут быть расценены Москвой только как попытки расшатать сложившуюся систему достигнутых договорённостей и создать такие условия, чтобы возникла возможность подписания нового соглашения, где не будут учтены российские национальные интересы в Причерноморье.

Позиция МИД РФ по поводу строительства СК базируется на абсолютном соблюдении международных договоренностей, о чём высказался ещё в апреле 2011 г. посол В.Е. Ивановский, отметив, что международное право имеет для России первостепенное значение, и проект канала не должен нарушать КМ. Однако в этой связи у Москвы возникают естественные сомнения относительно экономической целесообразности проекта: «Если КМ будет действовать, то и право свободного прохода останется. Следовательно, кто будет платить деньги?»¹. Эту линию в 2019 г. подтвердил нынешний посол РФ в ТР А.В. Ерхов, особо подчеркнув «долгосрочность» и «будущее» проекта². Схожую с МИД точку зрения разделяет и российская экспертная среда, интерес к проекту которой «ограничен ввиду уверенности в том, что скудность ресурсов не позволит ТР его реализовать» [Болдырев, 2020: 168].

Среди аналитиков черноморских держав тему строительства СК не упускают из вида и эксперты из Румынии. Так, по мнению К. Корняну³, проект СК в любом случае усилит позиции ТР в Причерноморье и может спровоцировать три возможных сценария. Первый сценарий заключается в применении к режиму канала КМ, что даст возможность ТР вести прямые переговоры с крупными игроками, чтобы реализовать свои собственные геополитические интересы. Во втором сценарии содержится отказ от применения КМ, который неизбежно приведёт к милитаризации Чёрного моря, что естественным образом создаст трудности для России на украинском и кавказском треках её внешней политики. Третий сценарий заключается в частичном применении КМ, когда СК будет выведен из-под её юрисдикции, что позволит ТР влиять на ситуацию в Черноморье и Восточном Средиземноморье,

¹ Yetkin M. Rusya Büyükelçisi: Montrö korunmalı. URL: <http://www.radikal.com.tr/yazarlar/murat-yetkin/rusya-buyukelcisi-montro-korunmali-1047796/> (дата обращения: 21.04.2022)

² Rusya: Kanal İstanbul, Montrö'yu değiştirmedigi sürece Türkiye'nin meselesi. URL: <https://t24.com.tr/haber/rusya-kanal-istanbul-montro-yu-degistirmedigi-surece-turkiye-nin-meselesi,853749> (дата обращения: 21.04.2022)

³ Istanbul Canal to Become Erdogan's Geopolitical Tool, Says Expert. URL: <https://tass.com/economy/1279731> (дата обращения: 21.04.2022)

заставляя наиболее заинтересованные стороны (США, НАТО, ЕС, Россию) учитывать её собственные национальные интересы.

Живо интересуется СК и Греция, исторически и экономически тяготеющая к региону Чёрного моря и являющаяся подписантом КМ. Афины твёрдо настаивают на полном соблюдении КМ. В греческой печати, подчёркивая масштабность задуманного, СК называют не иначе, как «проектом фараонов». Отмечается, что электорат ТР склонен к реализации крупных инфраструктурных проектов, считая их признаком роста национальной экономики и международного престижа. Так, в связи с развитием гидроэнергетической инфраструктуры в историю ТР под именем «короля плотин» вошел президент С. Демирель. Между тем повторить достижения Демиреля Эрдогану, по мнению Греции, вряд ли удастся, поскольку проекту СК придется преодолеть сопротивление местного населения. В целом при оценке возможности реализации СК греческими экспертами отмечается, что шанс проиграть сейчас выше, чем в любом подобном случае в прошлом¹.

Способность реализовать проект

Старт строительству СК был дан 26 июня 2021 г. лично президентом Эрдоганом, который заложил фундамент моста на северо-западе Стамбула. На реализацию проекта рассчитывают потратить приблизительно 6 лет и 15 млрд долл., в т.ч. из числа зарубежных инвестиций (хотя называются цифры и в 25–50 млрд долл.). Однако уже на стадии проектирования возникли серьёзные сомнения, сможет ли ТР реализовать столь амбициозный проект.

Одной из главных проблем проекта можно назвать его изначально негативную репутацию, поскольку СК турки зачастую называют «безумным проектом». При этом за последнее время протесты турецкой общественности против строительства только усиливаются. Недовольные демарши возглавляют позиции военных и гражданских экспертов ТР, которые сходятся во мнении, что СК либо так или иначе поставит под вопрос судьбу крайне выгодной Анкаре КМ, либо будет напрямую угрожать (прежде всего, экологической и экономической) безопасности Черноморского региона. Об этом свидетельствуют открытые письма к турецкому правительству, которые подписали видные отставные дипломаты² и адмиралы³.

¹ Σταματόπουλος Θ. Ο ρόλος της Τουρκίας στην ζώνη σύγκρουσης στην Ανατολική Μεσόγειο: Μια διαφορετική χώρα και μια ματιά στο μέλλον. URL: <https://www.eliamep.gr/wp-content/uploads/2021/10/Stamatopoulos-Policy-paper-85-Stamatopoulos-EL-final.pdf> (дата обращения: 21.04.2022)

² Türk Ü. Büyükelçilerden ortak duyuru: Kanal İstanbul beka sorununa yol açar. URL: <https://www.sozcu.com.tr/2020/gundem/buyukelcilerden-ortak-duyuru-kanal-istanbul-beka-sorununa-yol-acar-5599249/> (дата обращения: 21.04.2022)

³ Emekli amirallerin bildirisi nedir, ne yazıyor? İşte tam metni... URL: <https://www.sozcu.com.tr/2021/gundem/emekli-amirallerin-bildirisi-nedir-ne-yaziyor-iste-tam-metni-6358403/> (дата обращения: 21.04.2022)

Не поддерживают СК и обычные турецкие граждане: из данных социологических опросов известно, что большинство респондентов (72,4%) также высказываются против строительства (поддерживают 21,2%, не знают о нём 6,4%)¹.

Своеобразным символом протестного движения стал мэр Стамбула Э. Имамоглу, который может стать наиболее вероятным противником Эрдогана на следующих президентских выборах 2023 г.: рейтинг чиновника растёт одновременно с усилением недовольства турецкой общественности.

Вторым важнейшим препятствием по реализации СК стала экологическая составляющая проекта. Известные национальные и международные специалисты-экологи выражают тревогу за состояние экосистемы Проливов и всего Причерноморья, изменение природного ландшафта, сейсмологическую обстановку, водоснабжение Стамбула и др.² Характерный лозунг экоактивистов «Либо канал, либо Стамбул» был провозглашён в 2013 г. турецким отделением «Всемирного фонда природы»³. Опасения экологов не напрасны: велика вероятность не только «сползания» Стамбула в Чёрное море, но и неизбежность катастрофических изменений в уникальной экосистеме Черноморско-Средиземноморского региона.

Не менее важной проблемой при реализации СК остаётся и финансовая составляющая. Напомним, что за последние полтора десятилетия ТР проводит активную внешнюю политику, участвуя во многих региональных конфликтах. Анкара достаточно много сил и средств потратила на Ближнем Востоке, в частности на организацию протестов в арабских странах («арабскую весну») 2011 г. и сирийскую кампанию, в которой задействована до сих пор. Добавляет проблем нелегальная миграция: по различным подсчётам, на турецкой территории в особых лагерях и попросту на улице проживают несколько миллионов сирийских беженцев. В течение длительного времени ТР также борется с курдами, выступающими за провозглашение независимого Курдистана. В 2020 г. ТР активизировала военное присутствие и энергетическую политику в Восточном Средиземноморье, где столкнулась сразу с целым блоком региональных держав (Грецией, Кипром и Израилем) [Власова, 2021: 32–36]. В то же время наряду с Москвой Анкара предприняла немалые усилия для урегулирования конфликта в Нагорном Карабахе между Арменией и Азербайджаном. Активизировались усилия ТР и в сфере безопасности: после подачи заявок Швеции и Финляндии на вступление в НАТО в мае 2022 г. именно требования со стороны Эрдогана могут если не остановить, то временно отодвинуть очередное расширение Альянса.

Просчёты во внешней политике и демонстративные акции Эрдогана привели к серьёзным трениям Анкары не только с государствами-членами ЕС, но и США,

¹ Anket sonuçları açıklandı! Kanal İstanbul projesi yapılmalı mıdır? URL: <https://www.cumhuriyet.com.tr/haber/anket-sonuclari-aciklandi-kanal-istanbul-projesi-yapilmali-midir-1711467> (дата обращения: 21.04.2022)

² Canal Istanbul Workshop. 10 January 2020. URL: https://kanal.istanbul/wp-content/uploads/2021/12/the_istanbul_canal_workshop_en.pdf (дата обращения: 21.04.2022)

³ Ya Kanal, ya İstanbul. Kanal İstanbul Projesinin Ekolojik, Sosyal ve Ekonomik Değerlendirmesi. URL: https://wwftr.awsassets.panda.org/downloads/yakanalyaistanbulpdf_duzeltimi_1_1.pdf (дата обращения: 21.04.2022)

которые ввели пошлины на ряд товаров ТР (прежде всего, сталь и алюминий), что, несомненно, скажется на её валютных поступлениях.

Немалую брешь в национальном бюджете проделала и пандемия COVID-19. Значительные средства были затрачены на выявление и лечение больных, организацию работы больниц, медицинское оборудование, средства индивидуальной защиты и проч. При этом правительству периодически приходилось применять крайне жёсткие меры, когда вводился круглосуточный комендантский час, закрывались рестораны и магазины, запрещалось перемещение между городами без разрешения и другие подобные меры. Пандемия сказалась на доходах ТР от туризма: только за 2020 г. страна потеряла 16 млн туристов и недополучила 10 млрд долл. [Çetin, Göktere, 2020: 92–93].

Неудивительно, что ТР решила привлечь к реализации СК иностранные инвестиции. Проектом заинтересовался Катар, укрепляющий в последние годы своё экономическое присутствие в ТР и планирующий вложиться в строительство жилых секторов вдоль СК. В ноябре 2020 г. достигнутые договорённости были подтверждены подписанием ряда соглашений, по которым Доха приобрела долю в различных инфраструктурных проектах ТР, в т.ч. и в СК¹.

Проявляет интерес и КНР, которая заинтересована в большей вовлечённости со стороны ТР в своём мегапроекте «Один пояс – один путь». «Участие ТР в инициативе повысило её привлекательность как площадки для китайских компаний» [Фактор Китая в Средиземноморье, 2022: 136]: в случае передачи СК в китайскую собственность и включения его в состав «Одного пояса» Анкара получит 30 млрд долл. при общем объёме инвестиций 65 млрд².

Между тем ещё одной проблемой в реализации СК могут стать личные амбиции турецкого президента Эрдогана и его желание войти в историю Турции наряду с султаном Сулейманом Великолепным, при котором Османская империя достигла вершины процветания, и первым президентом независимой ТР Мустафой Кемалем Ататюрком, заложившим основы её современного облика. Успешное начало строительства СК и навязываемый образ мегапроекта как символа счастливого будущего ТР может отвлечь внимание потенциальных избирателей на предстоящих президентских и парламентских выборах 2023 г. от внутриэкономических провалов команды Эрдогана и отдать голоса за кандидатуру нынешнего президента и пропрезидентской «Партии справедливости и развития». Соответственно, какие-либо неудачи или неожиданные препятствия в реализации проекта СК могут стоить Эрдогану занимаемой должности. В подтверждение того, что мегапроект направлен преимущественно на внутреннюю турецкую аудиторию, говорит тот факт, что официальный сайт СК размещает информацию о проекте исключительно на турецком языке.

¹ Son olarak Borsa İstanbul'dan da pay alan Katar'ın Türkiye «yatırımları». URL: <https://www.evrensel.net/haber/419784/son-olarak-borsa-istanbuldan-da-pay-alan-katarin-turkiye-yatirimlari> (дата обращения: 21.04.2022)

² Kanal İstanbul projesinde Çin ve Katar ayrıntısı! URL: <https://emlakkulisi.com/kanal-istanbul-projesinde-cin-ve-katar-ayrintisi/670588> (дата обращения: 21.04.2022)

* * *

Уже сейчас ясно, что реализация проекта СК в свете происходящих в мире событий, несомненно, затянется, отражаясь на двусторонних и многосторонних отношениях в Черноморском регионе. Следует учитывать тот факт, что решения относительно проекта Анкара зачастую принимает без предварительных консультаций со своими соседями по региону, которые, за исключением Украины и Грузии, твёрдо настаивают на неукоснительном соблюдении турецкой стороной всех договорённостей в рамках КМ. Становится ясно, что строительство СК воспринимается правительством Эрдогана в контексте принятых политических и военно-стратегических доктрин как глобальный геополитический проект, благодаря которому ТР за счёт региональных партнеров (прежде всего, России) сможет усилить собственные позиции не только на Чёрном море, но и в Восточном Средиземноморье, где не учитываются, прежде всего, интересы Греции, Кипра, Израиля. Кроме того, именно СК может стать тем окном возможностей, через которое в Причерноморье, до недавнего времени относительно замкнутое пространство, станут усиленно проникать глобальные игроки (в основном США и Китай). Немаловажную роль могут сыграть и репутационные издержки: успех или провал вокруг СК окажет колоссальное влияние на предстоящие в следующем году президентские и парламентские выборы, от результатов которых зависит не только политическое будущее самого Эрдогана и возглавляемой им «Партии справедливости и развития», но и общая стратегия развития страны. С одной стороны, до окончания избирательной кампании 2023 г. на официальном уровне будут всячески демонстрироваться определённые видимые успехи в строительстве СК, ставшего символом преуспевающей в XXI в. Турции, способной разработать и, самое главное, полностью реализовать столь масштабный проект. С другой стороны, велика вероятность того, что внутренние протесты, невнимательность к озабоченностям других региональных игроков, вышеперечисленные финансовые и экологические сложности существенно затянут строительство и не позволят реализовать проект СК в полном объёме.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- Болдырев А. (2020) Проект Стамбульского канала в фокусе российских и турецких публикаций, *Международные процессы*, т. 18, № 3. С. 164–178. DOI 10.17994/IT.2020.18.3.62.1
- Фактор Китая в Средиземноморье (2022) Под ред. О.В. Буториной, Е.С. Алексеенковой, *Доклады ИЕ РАН № 387*. ИЕ РАН, Москва. DOI: http://dx.doi.org/10.15211/report12022_387
- Власова К. (2021) Греко-турецкое противостояние и его влияние на регион Восточного Средиземноморья, *Современная Европа*, № 3. С. 27–37. DOI: <http://dx.doi.org/10.15211/soveurope320212737>
- Занина В. (2014) Из Кремля Босфор не виден, *Международная жизнь*, № 6. С. 82–94.
- Копылов М.Н. (2009) Правовой статус международных каналов: история формирования и современные тенденции развития, *Вестник РУДН, Серия Юридические науки*, № 5. С. 199–208.

Котляр В.С. (2014) Международно-правовой режим Черноморских проливов и политика Турции в вопросе о режиме проливов, *Международное морское право. Статьи памяти А.Л. Колодкина*. Сост. Р.А. Колодкин, С.М. Пунжин. Статут, Москва. С. 182–205.

Россия – Турция – Греция: возможности диалога на Балканах (2021) Под ред. К.В. Никифорова. Институт РАН, Москва; Нестор-История, Санкт-Петербург. DOI: 10.31168/4469-2030-3

Современная Турция: тренды развития и значение для России (2019) Под ред. Л.С. Вартазаровой, И.Я. Кобринской, С.В. Уткина. ИМЭМО РАН, Москва. DOI: 10.20542/978-5-9535-0550-5

Соснов Г.И. (2018) Мегaproекты Турции: на пути к процветанию или кризису? *Проблемы национальной стратегии*, № 5. С. 187–199.

Çetin G., Göktere S. (2020) COVID-19 pandemisinin turizm endüstrisi üzerindeki etkileri [Impact of the COVID-19 Pandemic on the Tourism Industry]. In: Demirbaş D., Bozkurt V., Yorğun S (eds.). *COVID-19 pandemisinin ekonomik, toplumsal ve siyasal etkileri* [Economic, Social and Political Effects of the COVID-19 Pandemic]. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınevi, pp. 87–97. DOI: 10.26650/B/SS46.2020.005.06 (in Turk.).

Öğüt S. (2014) Kanal İstanbul Projesi'nin Uluslararası Hukuk Açısından Değerlendirilmesi [The Assessment of Kanal İstanbul Project in Terms of International Law], *Uluslararası Hukuk ve Politika*, cilt 10, sayı 38, Ss. 119 – 153. (in Turk.).

Zenginkuzucu D.M., Çintan A. (2019) Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin Statüsünün Güncel Gelişmeler ve Kanal İstanbul Projesi Bağlamında Değerlendirilmesi [Revisiting the Status of Montreux Convention on Straits in the Context of Actual Developments and the Canal İstanbul Project], *Uluslararası Hukuk ve Sosyal Bilim Araştırmaları Dergisi*, cilt 1, sayı 2, pp. 67–79. (in Turk.).

Istanbul Canal: Turkish Pipedream or Coming Reality?

K.V. Vlasova*

Candidate of Sciences (History)

Associate Professor at the Vyatka State University.

36, Moskovskaya str., Kirov, Russia, 610000.

***E-mail:** vlasovaksen@gmail.com

Abstract. The Black Sea region has recently attracted considerable attention since the interests of regional states and great powers collide there. The author argues that the most important problem in the field of regional security may be the implementation of a large-scale Turkish project of artificial canal that will serve as a backup of the natural Bosphorus strait. The article analyzes international legal issues related to the marine navigation in the Black Sea Straits, which is regulated by the Montreux Convention, adopted in 1936. The article concludes that the future canal will fall under the Montreux Convention in any case. However, a real threat of the emergence of two parallel legal regimes may arise. The first one is the current regime of the Montreux Convention, which fully suits regional states, but does not appeal to the great powers (first of all the USA), and the second one is the national Turkish regime, which strengthens Turkey's position in the Black Sea. The author pays special attention not only to the legal status of the future İstanbul Canal, but also to the history of creation and geographical features of the project. Special emphasis is driven by both the protest movement in Turkey itself, related to the construction of the İstanbul Canal, and the contradictions arising between the Black Sea and non-Black Sea states.

Key words: Istanbul Canal, Turkey, Black Sea Region, Bosphorus and Dardanelles, Black Sea Straits, Montreux Convention, marine navigation.

DOI: 10.31857/S0201708322040088

EDN: gjvehu

REFERENCES

Boldyrev A.V. (2020) Proekt Stambul'skogo kanala v fokuse rossiyskikh i turetzkikh publikatziy [Debate on the Istanbul Canal in Russian and Turkish Publications], *International Trends*, Vol. 18, No 3, pp. 164–178. DOI 10.17994/IT.2020.18.3.62.1 (in Russian).

Butorina O.V., Alekseenkova E.S. (eds.) (2022) Faktor Kitaya v Sredizemnomorie [The China Factor in the Mediterranean], *Reports of the IE RAS No 387*, IE RAS, Moscow. DOI: http://dx.doi.org/10.15211/report12022_387 (in Russian).

Çetin G., Göktere S. (2020) COVID-19 pandemisinin turizm endüstrisi üzerindeki etkileri [Impact of the COVID-19 Pandemic on the Tourism Industry]. In: Demirbaş D., Bozkurt V., Yorğun S (eds.). *COVID-19 pandemisinin ekonomil, toplumsal ve siyasal etkileri* [Economic, Social and Political Effects of the COVID-19 Pandemic]. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınevi, pp. 87–97. DOI: 10.26650/B/SS46.2020.005.06 (in Turk.).

Kopylov M.N. (2009) Pravovoy status mezhdunarodnykh kanalov: istoriya formirovaniya i sovremennye tendentzii razvitiya [Legal Status of International Canals: the History of Formation and Contemporary Tendencies of Development], *RUDN Journal of Law*, No 5, pp. 199–208. (in Russian).

Kotlyar V.S. (2014) Mezhdunarodno-pravovoy rezhym Chernomorskikh prolivov i politika Turtzii v voprose o rezhime kanalov [The Legal Regime of the Black Sea Straits and the Position Adopted by Turkey in This Regard]. In: Kolodkin R.A., Punzhin S.M. (eds.) *Mezhdunarodnoe morskoe pravo. Stat'i pamyati A.L. Kolodkina* [International Law of the Sea. Essays in Memory of A.L. Kolodkin]. Statut, Moscow, pp. 182–205. (in Russian).

Nikiforov K.V. (ed.) (2021) *Rossiya – Turtzia – Gretzia: vozmozhnosti dialoga na Balkanakh* [Russia – Turkey – Greece: Dialogue Opportunities in the Balkans]. Inslav RAS, Moscow; Nestor-Istoriya, Sankt-Petersburg. DOI 10.31168/4469-2030-3 (in Russian).

Öğüt S. (2014) Kanal İstanbul Projesi'nin Uluslararası Hukuk Açısından Değerlendirilmesi [The Assessment of Kanal İstanbul Project in Terms of International Law], *Uluslararası Hukuk ve Politika*, cilt 10, sayı 38, Ss. 119 – 153. (in Turk.).

Sosnov G.I. (2018) Megaproekty Turtzii: na puti k protzvetaniyu ili krizisu? [Turkey's Mega-projects: a Way to Prosperity or to a Crisis?], *RISS Journal "National Strategy Issues"*, No 5, pp. 187–199. (in Russian).

Vartazarova L.S., Kobrinskaya I.Ya., Utkin S.V. (eds.) (2019) *Sovremennaya Turtziya: trendy razvitiya i znachenie dlya Rossii* [Modern Turkey: Development Trends and the Meaning for Russia]. IMEMO RAS, Moscow. DOI: 10.20542/978-5-9535-0550-5 (in Russian).

Vlasova K. (2021) Greko-turetzkoe protivostoyanie i ego vliyanie na region Vostochnogo Sredizemnomoriya [Greek-Turkish Confrontation and Its Influence on the Eastern Mediterranean], *Sovremennaya Evropa*, No 3, pp. 27–37. DOI: <http://dx.doi.org/10.15211/soveurope320212737> (in Russian).

Zanina V. (2014) Iz Kremlya Bosfor ne viden [The Bosphorus Is Not Visible from the Kremlin], *The International Affairs*, No 6, pp. 82–94. (in Russian).

Zenginkuzucu D.M., Çintan A. (2019) Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin Statüsünün Güncel Gelişmeler ve Kanal İstanbul Projesi Bağlamında Değerlendirilmesi [Revisiting the Status of Montreux Convention on Straits in the Context of Actual Developments and the Canal İstanbul Project], *Uluslararası Hukuk ve Sosyal Bilim Araştırmaları Dergisi*, cilt 1, sayı 2, pp. 67–79. (in Turk.).