

Проект Стамбульского канала в контексте евразийской интеграции: географические, геополитические и экономические аспекты

Болдырев А.В.

Кандидат исторических наук, старший научный сотрудник
Центра изучения стран Ближнего и Среднего Востока
Института востоковедения Российской академии наук РФ

Рассматривается проект Стамбульского канала – одного из крупнейших на сегодняшний день турецких мегапроектов. Данный канал, согласно заявлениям турецкой стороны, должен не только уменьшить экологическую нагрузку на Босфор, но и усилить географический ресурс «турецких» проливов, сделав их крупнейшим евразийским хабом по транспортировке энергоресурсов из России, Закавказья и Центральной Азии. По мнению автора, проект канала «Стамбул» может быть реализован, хотя официальные сроки могут быть продлены.

Ключевые слова: проект Стамбульского канала, конвенция Монтрё, географические, геополитические и экономические аспекты.

Проект Стамбульского канала: общая характеристика

16 ноября 2018 г. министр транспорта и инфраструктуры Турции Мехмет Джахит Турхан заявил, что «строительство Стамбульского канала не должно быть отложено до 2020 г., мы надеемся начать его в 2019 г.», исключив тем самым предыдущие сообщения о том, что проект Президента Турции Реджепа Тайипа Эрдогана будет отложен из-за мер жесткой экономии [1]. Длина Стамбульского канала составит от 45 до 51 км, ширина 400 м, глубина 25 м. Согласно другим данным, ширина канала колеблется от 250 м до 600-1000 м – в зависимости от того, где будут расположены доки [2]. Общая площадь канала составит 30 млн кв. м. Были определены максимальные размеры судов, способных проходить через канал, не создавая аварийной ситуации. Ожидается, что дедейт (грузоподъемность) топливного танкера длиной 275 м и шириной 48 м будет иметь максимальную вместимость 145 тыс. т. Контейнеровоз длиной 340 м и шириной 48,2 м должен перевозить не более 120000 т [3].

Канал будет проложен западнее пролива Босфор (восточнее со стороны Мраморного моря), от озера Кючукчекмедже через водохранилище Сазлыдере и водоем Дурусу до пункта Карабурун – на черноморском побережье. По сообщению прежнего министра Ахмета Арслана, в районе строительства были проведены необходимые экологические исследования: оценка потенциальных рисков землетрясений и

степени воздействия на канал волн, ветра и глубоководных течений Черного и Мраморного морей. На сегодняшний день тендер планируется провести после экологической оценки проекта. Торги на строительство канала «Стамбул» будут проводиться Министерством транспорта и инфраструктуры. Им же будет готовиться и отчет о влиянии на окружающую среду¹ (далее – ОВОС) [4]. При строительстве канала предполагается учитывать опыт создания подводного железнодорожного тоннеля «Мармарай», который был открыт в октябре 2013 г., поскольку этот проект вызывает меньше нареканий со стороны экологов. Планируется, что Стамбульский канал станет главным логистическим узлом, обслуживающим Черное море, и сможет пропускать в сутки до 160 судов (что примерно соответствует текущему объему трафика через Босфор) [5]. «Новый пролив» призван принять на себя львиную долю судоходного трафика. Поэтому сюда будут перемещены грузовые суда, которые сейчас проходят по проливу Босфор. Минимальный экономический срок службы канала оценивается в 100 лет при условии проведения необходимых работ по техническому обслуживанию и ремонту. При этом действие ныне существующей конвенции Монтрё на искусственный канал распространяться не будет.

На берегах канала будут возведены новые жилые комплексы (общей площадью 45 млн кв. м), через

¹ По другим данным к подготовке ОВОС подключено также Министерство окружающей среды и урбанизации

канал будет перекинуто от 6 до 10 мостов, а в местах выхода к морям предполагается насыпать три искусственных острова (как это уже реализовано в Дубаи (ОАЭ)). Открытие Стамбульского канала должно состояться к 100-летию Турецкой Республики в 2023 г. Однако 22 марта 2019 г. в интервью редакции турецкого информационного агентства *Anadolu* Джахит Турхан объявил, что правительство планирует реализовать проект в 2025 г.² [6]. Сам Президент Турции Реджеп Тайип Эрдоган пока не подтвердил перенос сроков сдачи проекта. Более того, выступая перед группой журналистов в Великом Национальном Собрании Турции 23 апреля 2019 г., министр окружающей среды и урбанизации Мурат Курум заявил, что канал «Стамбул», наряду с другими мегапроектами, запланированными президентом Турции Реджепом Эрдоганом, будет построен в течение 5 лет, т.е. в указанные ранее сроки. «Ни шагу назад!» – подчеркнул министр³ [4]. Данное заявление было сделано через три недели после поражения правящей Партии справедливости и развития на выборах мэра в Стамбуле – одного из основных финансовых доноров страны, т.е., должно было подтвердить намерение президента реализовать свой личный проект [7].

Проект Стамбульского канала: географические аспекты

На сегодняшний день детальный проект маршрута в целом известен. Первые 7 км проходят через Кючукчекмедже, 3,1 км – через район Авжылар (на европейской стороне Мраморного моря), через Башакшехир – 6,5 км, а основная 28,6 км часть маршрута проходит через Арнавуткёй [8]. Маршрут канала затронет плотину Сазлыdere (12 км), пройдя через районы Алтыншехир и район Шахинтепеси к Дурусу (вблизи Черного моря, восточнее озера Теркос (*турец.* – Дурусу)). Не менее 1 км пути приходится на лесной массив. Канал сильно затронет жилой район Шахинтепеси, где проживает 35000 чел. Из 51 км пути 23 км будут в собственности государства. Общая площадь раскопок составляет от 900 млн до 1,5 млрд м³ [9]. Выкопанная земля будет использована для создания трех групп островов в Мраморном море. Площадь первой группы составит около 186 га, второй – 155 га, а третьей – 104 га. Оставшаяся неиспользованной земля будет использована для нужд сельского хозяйства [10], а также строительства новой прибрежной зоны к востоку от озера Теркос (данная мера должна предотвратить создание оползней после прорытия канала). В рамках проекта в Мраморном море и на Черном море будут построены грузовые порты (длина пор-

² Интервью Мехмета Джахита Турхина вышло под заголовком «Канал Стамбул будет завершен в 2025 году!».

³ Данное заявление было сделано через три недели после поражения правящей Партии справедливости и развития на выборах мэра в Стамбуле – одного из основных финансовых доноров ПСР, т.е., должно было подтвердить намерение президента реализовать свой личный проект.

та в Черном море составит 4,8 км) и логистический центр (площадью 500 га). Третий Стамбульский аэропорт будет подключен к проекту по железной дороге. Кроме того, на берегу озера Башакшехир будут построены два причала для 200 и 860 яхт [9]. Предполагается также построить шесть мостов, в том числе для железнодорожного транспорта, и шесть дополнительных мостов для пропуска диких животных. В канале будут созданы аварийные пулы (бассейны), в Мраморном и Черном море – маяки и зоны ожидания [8]. Такова в целом география местности, где должен проходить Стамбульский канал.

В этом плане необходимо кратко остановиться на экологических проблемах географии Стамбульского канала, поскольку экология – ахиллесова пята проекта Эрдогана⁴. По мнению Серкана Демирташа из газеты *Hurriyet*, отмена проекта Стамбульского канала стала бы «одной из наиболее рациональных мер, принятых правительством для того, чтобы избежать ущерба окружающей среде в будущем и сократить ненужные расходы» [12]. Говорить так у журналистов есть весомые основания, поскольку мнение независимых экспертов практически не учитывается правительством при разработке проекта. На пресс-конференции 7 марта 2019 г., посвященной проекту «Стамбульский канал», председатель Союза Палат турецких инженеров и архитекторов (далее – ТММОВ) Эмин Корамаз заявил, что «многочисленные результаты планирования, научных исследований и исследований, полученные сотнями ученых и специалистов, университетов, профессиональных палат, государственных учреждений и организаций в Стамбуле и Мраморноморском регионе, были проигнорированы; обсуждения и предположения, которыми пытаются узаконить канал “Стамбул”, не носят научного характера»⁵ [13]. И хотя данное мнение не совсем соответствует действительности – примером тому служат проекты «Мармарай» и «Евразия»⁶, претензий к Стамбульскому каналу, прежде всего экологического характера, немало и среди сторонников проекта.

Проект Стамбульского канала: геополитические аспекты

Как уже отмечалось, действие Конвенции Монтрё, не будет распространяться на Стамбульский канал. Как сообщает корреспондент газеты *Sözcü* Зейнеп Гюрканлы, Джахит Турхан заявил, что, в отличие от Босфора, который в соответствии с кон-

⁴ Подробнее об экологических проблемах Стамбульского канала [см.: 11].

⁵ По материалам пресс-конференции был составлен интересный отчет, где в доступной форме обосновывается необходимость отказа от проекта президента Эрдогана.

⁶ «Евразия» – проект подводного автомобильного подводного тоннеля (открыт 20 октября 2016 г.) При его строительстве были максимально учтены возможные экологические риски. Заслуга в этом в немалой степени принадлежит бывшему министру транспорта, морских дел и коммуникаций Ахмету Арслану.

венцией Монтрё считается «международным водным путем», канал «Стамбул» будет юридически «внутренним водным путем» [14]. На время «переходного периода» международный режим канала будет сохранен, т.е. временно правовой режим Монтрё будут регулировать судоходство в Стамбульском канале. Напомним, что, согласно Конвенции Монтрё, Турция является регулятором, но отнюдь не единственным сувереном Проливов. В конвенции немало оговорок, позволяющих «поправлять» позицию турок в том случае, если Анкара отклонится от сути документа. Для самой Турции имеют значение прежде всего ст.ст. 20-21, которые позволяют ей в случае кризисных ситуаций брать на себя роль арбитра [15]. Значение Монтрё таково, что, по мнению бывшего начальника военно-морской академии в Стамбуле адмирала Тюркера Эртюрка, пересмотр конвенции может быть инспирирован только «внешними силами». Ревизия конвенции Монтрё в случае постройки канала «Стамбул» может подорвать «скудные ресурсы» турецкой экономики, переживающей не лучшие времена, и снимет ограничения на присутствие военных кораблей неприбрежных государств, создав большие проблемы для самой Турции [16]. На это, а также на отрицательную позицию России и Китая в этом вопросе указывает директор морского форума Университета Коч Джем Гюрдениз, в прошлом возглавлявший департамент стратегии, а затем отдел планов и политики в штабе ВМС Турции. По мнению Хелен Франшено – корреспондента старейшей англоязычной газеты Гонконга «*The South China Morning Post*», в случае постройки Стамбульского канала «Турция должна поддерживать стабильность посредством Конвенции Монтрё и некоторых ограничений на проход военных кораблей через новый канал, чтобы избежать начала гонки вооружений в черноморском регионе» [3]. Данная позиция находит отражение и среди турецких экспертов. На сессии симпозиума «Канал “Стамбул” с точки зрения международного права», прошедшего в Стамбуле 7 марта 2019 г., его участники – ведущие юристы-международники столичных вузов призвали согласовать внутренний режим «Второго Босфора» с международными нормами⁷ [17].

Таким образом, при помощи Стамбульского канала Анкара пытается исправить некоторые статьи Монтрё, касающиеся торгового мореплавания, но не предоставит своим «коллегам» по Альянсу неограниченное присутствие в Черном море. Военный трафик останется прежним. Это косвенно подтвер-

⁷ Одна из участниц симпозиума – сотрудник юридического факультета Анкарского университета имени султана Баязида Йылдырыма Кюбра Йылмаз, заявила, что в отношении Босфора, Дарданелл и канала «Стамбул» должен быть заключен специальный «международный контракт», который обеспечит «эффективное и удобное использование канала» и гарантирует права сторон его подписавших.

дили и сами турки. Если в 2011 г. Анкара настаивала на том, что права Турции на Стамбульский канал следует признать исключительными, а Босфорский пролив будет со временем закрыт для торговых и военных судов, то в начале февраля 2019 г. Джамит Турхан заявил, что канал «Стамбул» не отменяет положения конвенции Монтрё «в какой-либо форме», а Босфор по-прежнему «будет открыт для морских перевозок» [18]. По справедливому замечанию эксперта по Турции Айка Габриеляна, «Турция просто хочет не допустить, чтобы Черное море превращалось в «российское озеро», а хочет превратить его в «турецко-российское озеро» [19].

Проблемы торгового мореплавания и позиция России

Ежегодно через черноморские проливы перевозится около 150 млн т нефти и нефтепродуктов, при том что пропускная способность Босфора оценивается в 200 млн т [20]. Подавляющая часть нефтетрафика приходится на Россию, поскольку более 93 % всех поставок российской нефти в западном направлении приходится на европейские страны, и Проливы играют в этом ключевую роль. Правда, за последние двадцать лет Россия пыталась решить эту проблему. Нарастивание экспорта нефти в Европу, минуя транзитные страны, позволил ввод в эксплуатацию первой очереди Балтийской трубопроводной системы (БТС-1). В 2011 г. была введена в эксплуатацию вторая очередь БТС (БТС-2). Однако экспорт через северные порты ограничен их сезонным характером. К тому же «северный путь» явно проигрывает географическому ресурсу Босфора и Дарданелл, имеющих кратчайший доступ в Мировой океан. Все это позволяет туркам утверждать, что проект Стамбульского канала позволит разгрузить Босфорский пролив и предоставить России и другим странам более удобный трафик для торгового судоходства

Последнее объясняет причину столь упорного желания турецкой стороны запустить грузопоток через новый канал. Дело в том, что, согласно Конвенции Монтрё, проход судов через Проливы практически бесплатен, а лоцманские услуги во многих случаях не обязательны (Ст.ст. 1-2) [15]. В 2014 г. газета *Akşam* писала, что Турция из-за ограничений Конвенции Монтрё за 28 лет (с 1982 г.) потеряла \$ 10 млрд дохода, и после постройки канала «Стамбул» Турция получит \$ 8 млрд дохода в год. «Исправить» ситуацию, связанную с бесплатным трафиком через Проливы, туркам помогло систематическое навязывание в 1998-2018 гг. собственных правил судоходства. Введенные ограничения привели к длительным простоям танкеров и повышению стоимости перевозки нефти, а время прохождения нефтеналивных судов через Босфор достигло в настоящее время 16 суток (в противовес прежним 10 часам) [2]. Все это говорит о том, что постепенно Турция «выдав-

ливаает» грузопоток из Босфора. Известный турецкий журналист и гидролог Дурсун Йылдыз отмечает, что «новый канал не может быть навязан тем, кто желает пересечь Босфор, основываясь на праве свободного прохода без какой-либо оплаты. Однако в некоторых обстоятельствах эта точка зрения не исключает вероятности того, что хозяева судов учтут экономические потери в случае отложенного транзита через Босфор. Вероятность этого в дальнейшем только возрастет в связи с увеличением торговых потоков из Евразии и других регионов мира» [21, р. 11].

Позиция большинства российских экспертов в отношении проекта Стамбульского канала отрицательная. По мнению сотрудника Историко-документального департамента МИД России Валерии Заниной, «мало кто рискнет вкладывать деньги в проект канала с неопределенным статусом, на который не распространяются никакие международные договоренности, а регулирование судоходства зависит от воли турецкой стороны» [22]. Еще на стадии выдвижения проекта в интервью газете *Radikal* посол России в Турции Владимир Ивановский поставил под сомнение экономическую составляющую проекта Стамбульского канала. Такой проект, по мнению Иванковского, мог быть финансово эффективным только в случае, если будет введена высокая плата за проход. Однако, задавался вопросом российский посол, «если вы можете пройти через Босфор бесплатно, зачем платить за проход через другой канал?» [23]. Москва выступает за сохранение международного режима Проливов, а следовательно, за гарантированный в Монре́е свободный трафик через Босфор. Что же касается платы за проход через канал, то проход танкеров предварительно оценивается в сумму порядка \$ 40 за перевозимую тонну нефти [24]. Это дает основание российской стороне обвинить Турцию в недобросовестной экономической конкуренции. Если же иметь в виду геополитический аспект проблемы, то Москва явно не заинтересована в том, чтобы проход военных кораблей неприбрежных держав в Черное море зависел исключительно от национального законодательства Турции. Как отмечает Джем Гюрдениз, «с политической точки зрения, для России важно не оставлять Черное море морским державам» [16].

Заключение

Проект Стамбульского канала является личным политическим проектом Президента Турции Реджепа Тайипа Эрдогана, желающего занять второе после Кемаля Ататюрка место в турецкой истории. Что касается геополитических последствий открытия канала, то они могут создать серьезные проблемы не только для России, но и для Анкары. Перспектива же миллиардных прибылей от «Второго Босфора» нивелируется преимуществом более удобного трафика через существующий пролив, а также необходимостью долгосрочных инвестиций для стро-

ительства канала, с чем у Турции на сегодняшний день большие проблемы. Позицию России в отношении турецкого мегапроекта следует расценивать как сдержанно-отрицательную. Эта позиция вряд ли изменится, поскольку любые коммерческие преференции меркнут перед геополитическими последствиями, если Стамбульский канал действительно будет построен. Несмотря на это, сам проект в силу своего гипотетического характера не оказывает какого-либо влияния на российско-турецкие отношения. Не следует забывать, однако, что, начиная с 2013 г., Турция последовательно вводит в строй все ранее заявленные проекты, и решение «заморозить» по причине финансовых трудностей некоторые из них не коснулось Стамбульского канала, хотя официальные сроки его постройки могут быть продлены. Несмотря на все трудности, президент Реджеп Эрдоган не намерен отказываться от своей «мечты» сделать «турецкие проливы» узловым евразийским хабом по транспортировке энергоресурсов из России, Закавказья и Центральной Азии. Ближайшее будущее покажет, сумеют ли турки реализовать свою давнюю мечту.

Литература:

1. Министр транспорта Турции Кахит Турхан заявил, что строительство мега-проекта канала «Стамбул», 45-километрового канала, соединяющего Черное и Эгейское моря и идущего параллельно Босфору, начнется в следующем. – URL: <https://mk-turkey.ru/economics/2018/11/16/stambul-nachnyotsya-v.html> (дата обращения 12.05.2019).
2. Hatay, İzmir ve Tekirdağ'da LNG tehdidi. – URL: <https://yeniyasamgazetesi.com/hatay-izmir-ve-tekirdagda-lng-tehdidi/> (дата обращения 12.05.2019).
3. Kanal-istanbul-uluslararasi-hukuka-gore-ele-alindi. – URL: <https://www.mynet.com/kanal-istanbul-uluslararasi-hukuka-gore-ele-alindi-110104996163> (дата обращения 12.05.2019).
4. Стародубцев И.И. К вопросу о главных турецких инфраструктурных проектах: третий аэропорт и канал. – URL: <http://www.iimes.ru/?p=50854> (дата обращения 12.05.2019).
5. Турция стремится переписать результаты Первой мировой войны. – URL: <http://www.energyland.info/interview-show-582> (дата обращения 12.05.2019).

6. Kanal İstanbul'dan geçebilecek gemilerin azami boyutları belirlendi. – URL: <https://www.haberturk.com/kanal-istanbul-un-ekonomik-omru-ve-gecebilecek-gemilerin-azami-boyutlari-belirlendi-1861083-ekonomi> (дата обращения 12.05.2019).
7. Эрдоган намерен построить Стамбульский канал, несмотря на проигрыш на выборах в городе. – URL: <https://mk-turkey.ru/economics/2019/04/25/mo-erdogan-nameren-postroit-stambulskij-kanal.html> (дата обращения 12.05.2019).
8. Last details about the Istanbul Canal Project. – URL: <http://www.rimainvestment.com/blog/32/281/last-details-about-the-istanbul-canal-project.html> (дата обращения 12.05.2019).
9. İstanbul'un 19 ilçesi adalı olacak! 6 köprü ile birbirine bağlanacak! – URL: <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/istanbulun-19-ilcesi-adali-olacak-6-kopru-ile-birbirine-baglanacak-4071995> (дата обращения 12.05.2019).
10. Kucukgocmen Ali. Turkey reveals route for new canal to ease Bosphorus shipping. – URL: <https://www.reuters.com/article/us-turkey-canal/turkey-reveals-route-for-new-canal-to-ease-bosphorus-shipping-idUSKBN1F422I> (дата обращения 12.05.2019).
11. Болдырев А.В. К вопросу о географии Стамбульского канала // Восточная аналитика. – 2018. – № 3. – С. 120-132. – URL: https://ivran.ru/f/Vostochnaya_analitika_2018_Vypusk_3.pdf
12. Demirtaş Serkan. Will-turkey- delay-the-canal-istanbul-project. – URL: <http://www.hurriyetdailynews.com/opinion/serkan-demirtas/will-turkey-delay-the-canal-istanbul-project-135920> (дата обращения 12.05.2019).
13. Route of contentious Kanal Istanbul project finalized. – URL: <http://www.hurriyetdailynews.com/route-of-contentious-kanal-istanbul-project-finalized-123664> (дата обращения 12.05.2019).
14. Tmmobden-uyari-kanal-istanbul-cilginligina-End. – URL: <https://en.rayhaber.com/2019/03/tmmobden-uyari-kanal-istanbul-cilginligina-End/> (дата обращения 12.05.2019).
15. Конвенция о режиме проливов (Монтрё, 20 июля 1936 г.). – URL: http://www.conventions.ru/view_base.php?id=839 (дата обращения 12.05.2019).
16. Ertürk Türker. Kanal İstanbul'un altından ne çıktı. – URL: <https://odatv.com/kanal-istanbulun-altindan-ne-cikti-0702161200.html> (дата обращения 12.05.2019).
17. Franchineau Helene. How Istanbul's man-made canal project could trigger an arms race in the Black Sea – and why China is watching closely. – URL: <https://www.scmp.com/news/world/europe/article/2149025/how-istanbuls-man-made-canal-project-could-trigger-arms-race-black> (дата обращения 12/05.2019)
18. Bakan Turhan: Kanal İstanbul'un etüt proje işlerini tamamladık (Мы завершили исследование проекта Стамбульского канала). – URL: <http://www.sanalbasin.com/kanal-istanbulun-etut-proje-islerini-tamamladik-29142399/> (дата обращения 12.05.2019).
19. Габриелян Аик. Усиление НАТО в Черном море и позиция Турции. – URL: <http://www.iimes.ru/?p=3262> (дата обращения 12.05.2019).
20. 2019-й станет годом мегапроектов в Турции. – URL: <https://www.trend.az/world/turkey/3001733.html> (дата обращения 12.05.2019)/
21. Yıldız Dursun. Karadeniz Satrançında En Stratejik Hamle: «Kanal İstanbul» S.1-13. – URL: <http://www.hidropolitikakademi.org/wp-content/uploads/2018/01/Karadeniz-Satranc%C4%B1nda-En-Stratejik-Hamle-KANAL-%C4%B0STANBUL-.pdf> (дата обращения: 12.05. 2019).
22. Занина Валерия. Из Кремля Босфор не виден. – URL: <https://interaffairs.ru/jauthor/material/1083> (дата обращения 30.03.2019).
23. Yetkin Murat. Rusya Büyükelçisi: Montrö korunmalı (Российский посол: режим Монтрё должен быть защищен) // Radikal. – 2011. – URL: <http://www.radikal.com.tr/yazarlar/murat-yetkin/rusya-buyukelcisi-montro-korunmalı-1047796/> (дата обращения 12.05.2019).
24. Дузь С. Канал Стамбул» может изменить расклад сил в регионе и отменить Договор Монтре от 1936 г. – URL: <http://www.versia.am/cannal-stambul-mojet-izmenit-rasklad-sil-v-regione/> (дата обращения 12.05.2019).

Istanbul Canal Project in the Context of Eurasian Integration: Geographical, Geopolitical, and Economic Aspects

Boldyrev A.V.

Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Sciences

The report examines the project of the Istanbul Canal – one of the largest Turkish megaprojects to date. This canal, according to the statements of the Turkish side, should not only reduce the environmental burden on the Bosphorus, but also strengthen the geographic resource of the “Turkish” straits, making them the largest Eurasian hub for the transportation of energy resources from Russia, the Caucasus and Central Asia. According to the author, the project of the canal “Istanbul” can be implemented, although the official deadlines can be extended.

Key words: Istanbul Canal Project, Montreux Convention, geographical, geopolitical and economic aspects.