

ПРОЕКТ СТАМБУЛЬСКОГО КАНАЛА В ФОКУСЕ РОССИЙСКИХ И ТУРЕЦКИХ ПУБЛИКАЦИЙ

АНДРЕЙ БОЛДЫРЕВ

Институт востоковедения РАН, Москва, Россия

Резюме

Примечательным явлением в сфере морских транспортных коммуникаций в наше время стало расширение узловых глобальных коридоров. В июле 2015 г. была введена в строй вторая ветка построенного в 1869 г. Суэцкого канала. Через год заработала вторая линия Панамского канала, сооружённого в 1920 году. Теперь настала очередь Босфорского пролива: параллельно ему турецкое правительство намерено проложить Стамбульский канал. Если это произойдёт, в Черноморском регионе кардинально изменится международно-правовая ситуация. Последнее направление затрагивает интересы России, что вынуждает её определить свою позицию по отношению к проекту. В целях выяснения степени изученности описанной проблемы, а также для оценки адекватности прогнозов в настоящей статье дан анализ основных российских и турецких публикаций по главному турецкому мегапроекту за 2011 – 2020 годы. Оценка степени изученности проблемы позволит ограничить количество «повторяющихся» статей и наметить новые направления исследований. Особенно это актуально сейчас, когда Россия оказалась от оппозиции Стамбульскому каналу. В отличие от турецких экспертов российские исследователи фокусируют внимание на внешнеполитических последствиях строительства канала и приходят к зачастую необоснованным выводам. Более перспективным представляется нам изучение экономической составляющей строительства канала, поскольку судьбу любого проекта определяет финансовая сторона вопроса. Это особенно важно после переноса сдачи Стамбульского канала с юбилейного 2023 г. на более поздний срок, в результате чего проект стал одним из наиболее заметных факторов во внутривосточной жизни Турции.

Ключевые слова:

проект Стамбульского канала; СК-23; канал «Стамбул»; конвенция Монтрё; КМ-36; российско-турецкие отношения; Босфор; Чёрное море.

Примечательным явлением в сфере морских транспортных коммуникаций 2010-х годов стало расширение узловых глобальных коридоров. В июле 2015 г. была пущена в строй вторая ветка сооружённого

в 1869 г. Суэцкого канала. В июне 2016 г. заработала вторая линия Панамского канала, введённого в эксплуатацию в 1920 году. Теперь настала очередь Босфорского пролива: параллельно ему турецкое правитель-

Дата поступления рукописи в редакцию: 03.09.2020

Дата принятия к публикации: 27.11.2020

Для связи с автором / *Corresponding author:*

Email: boldirew.andrei2011@yandex.ru

ство намерено проложить Стамбульский канал, который в соответствии с первоначальным планом должен был принять первые суда в 2023 году – к 100-летию со дня основания Турецкой Республики¹. В 2020 г. это гидротехническое сооружение вышло из фазы «проектного долгостроя». 26 марта, после девятилетнего периода громких деклараций, состоялся первый тендер на перенос и реконструкцию исторических мостов Одабашы и Дурусукёй, находящихся на маршруте будущего канала².

В настоящей статье дан анализ российских и турецких публикаций, посвящённых проекту Стамбульского канала, с целью оценить степень изученности проблемы и адекватность существующих прогнозов. Такая работа позволит сопоставить существующие представления относительно этого проекта, охарактеризовать состояние дискуссии специалистов и наметить новые перспективы исследований.

До введения в строй Стамбульского канала маршрут, пролегающий через проливы Босфор и Дарданеллы, остаётся единственной судоходной коммуникацией, связывающей Черноморский регион со Средиземным морем и через него с Мировым океаном. Её использование регулируется Конвенцией Монтрё, принятой в 1936 году. Целью этого документа было обеспечить политическое равновесие в Черноморском регионе, а также упорядочить судоходство в проливах Босфор и Дарданеллы и в Мраморном море. Из 29 статей Конвенции 16 относятся к военным кораблям, 6 – к гражданским, а из четырёх приложений (вместе с протоколом) военный характер носят три. Она обеспечивает черноморским государствам свободу военного и торгового транзита (ст. 1), но в случае, если Турция находится в состоянии войны или считает, что по отношению к ней существует военная угроза, проход военных кораблей любой стра-

ны зависит исключительно от воли турецкого правительства (ст. 20–21). В отношении торгового мореплавания действует ст. 2, которая гарантирует свободу торгового судоходства через проливы и бесплатный транзит. В отличие от военных экономические статьи менее разработаны, что позволяет Турции в течение ряда лет корректировать режим торгового мореплавания в свою пользу. Принцип свободы прохода и мореплавания в проливах, согласно ст. 28, устанавливается навечно.

Контроль Турции над проливами не абсолютен. В отношении военного транзита положениями ст. 21 (абзац 4) предусматривалось, что в случае, если большинство стран–участниц Конвенции сочтёт действия Турции необоснованными, последняя должна отказаться от применения ст. 20 (то есть правила прохода через проливы должны подчиниться законам мирного времени). Согласно ст. 29 пересмотр постановлений Конвенции может осуществляться только на международной конференции подписавших её стран. Скрытые механизмы воздействия на Турцию включены также в ст. 25, в которой зафиксированы обязательства Турции к странам–подписантам Конвенции, являющимся членами Лиги Наций (с 1945 г. – членами ООН). Формально эта статья подразумевала право участников Конвенции на проход через проливы в Чёрное море для выполнения обязательств в рамках Статута Лиги Наций (например, для оказания помощи жертве агрессии, предоставления гуманитарной помощи). В то же время расширительное толкование этой статьи означает, что Конвенция не должна наносить ущерб какой-либо державе, её подписавшей, в том случае если последняя состоит членом Лиги Наций. Таким образом, в случае если бы Турция разрешила проход через проливы военных кораблей какой-либо враждебной страны, каждая держава может заявить, что

¹ Де-факто завершение строительства Стамбульского канала перенесено на 2025 год, но официально прежняя дата осталась неизменной.

² Kanal İstanbul'da inşaat 2020'de başlıyor! Emlakkulisi.com. 19.12.2019. URL: <https://emlakkulisi.com/kanal-istanbulda-insaat-2020de-basliyor/623854> (дата обращения: 08.10.2020).

её права, в соответствии с Уставом ООН, ущемлены [Турция между Европой и Азией 2001: 520–532].

Неразработанность и противоречивость ряда положений Конвенции (в том числе относящихся к экономическому блоку, статьям о военном транзите через проливы в условиях военного времени) позволяют Турции широко трактовать свои полномочия как регулятора.

В настоящее время в международных перевозках грузов по общему объёму доминирует морской транспорт. В силу своей мобильности, сравнительно доступных цен и возможности доставить груз в любую точку планеты морские перевозки остаются самым востребованным видом транспортировки. Одна из целей постройки Стамбульского канала состоит в разгрузке проливов и перенаправлении самых опасных грузов (прежде всего нефтяного транзита) по маршруту, спроектированному с учётом экологических рисков. Немаловажную роль играет заинтересованность Турции в транзитных поступлениях, поскольку предполагается, что судоходство через Стамбульский канал будет платным. До сих пор суда проходили через проливы практически бесплатно. В этом отношении перспектива строительства невыгодна России – более 93% поставок российской нефти в западном направлении приходится на европейские страны, и проливы играют в транспортировке ключевую роль.

Реализация турецких планов строительства наталкивается на правовые препятствия, поскольку перенаправление водного транспорта в искусственный пролив есть не что иное, как изменение Конвенции 1936 года, на что, как отмечалось выше, у Анкары нет исключительного права. Неясна и географическая сфера действия новых правил, которые должны стать основой правового регулирования судоходства «второго Босфора». Перспектива введения новых правил судоходства ставит под вопрос судьбу самой Конвенции.

Появление нового водного пути, прохождение через который будет определяться

законодательством Турции, создаёт условия для легитимации в Чёрном море двух параллельных правовых режимов: Конвенции Монтрё и Национального регламента Турецкой Республики. В этой связи появление на карте канала «Стамбул» – это юридический повод для корректировки документа 1936 года. В Конвенции нет положений, касающихся того, как именно Анкара собирается распределять судоходное движение при появлении альтернативных маршрутов следования между Мраморным и Чёрным морями. Поскольку на сегодняшний день Турция не предложила новой правовой модели регулирования судоходства в Стамбульском канале, неопределённый международный правовой статус будущего канала может создать опасную юридическую пустоту.

В этой связи в экспертных дискуссиях, посвящённых перспективам строительства Стамбульского канала, значимое место занимают вопросы влияния проекта на существующие правовые режимы, порядок осуществления торгового судоходства и присутствия в Чёрном море военно-морских сил неприбрежных государств. В следующем разделе будет рассмотрен опыт отечественной дискуссии по этим вопросам, а после этого будут представлены оценки турецких экспертов. Парадоксальным образом значительная часть турецких специалистов разделяет ряд опасений, которые высказывают российские коллеги.

1

Первой публикацией, специально посвящённой проблеме Стамбульского канала, стал историко-аналитический очерк В. Заниной, второго секретаря Историко-дипломатического департамента МИД России. В то же время несколько ранее её касался политолог И.И. Стародубцев, рассматривавший планы строительства гидротехнического сооружения в контексте других мегапроектов Анкары [Стародубцев 2011: 126, 183, 185]. В. Занина исходила из того, что инициатива по строительству канала нацелена прежде всего на расширение Турцией своих полномочий в отношении

проливов по сравнению с теми, которые даёт Конвенция Монтрё. Как она полагала, «мало кто рискнёт вкладывать деньги в проект канала с неопределённым статусом, на который не распространяются никакие международные договорённости, а регулирование судоходства зависит от воли турецкой стороны» [Занина 2014]. В. Занина ограничилась изучением геополитической стороны вопроса, затронув при этом такие проблемы, как опасность размывания международного статуса Конвенции Монтрё, неясность правового статуса Стамбульского канала. Она также обратила внимание на возможности сотрудничества России и Турции по реализации проекта.

Несколько позднее А.В. Болдырев указывал, что анализ деталей проекта Стамбульского канала может прояснить, насколько реально само строительство [Болдырев 2017: 83–104]. Он пришёл к выводу, что проект был представлен обществу в сыром варианте, поскольку политическая сторона вопроса довлела над практической. В особенности это касалось проблем с экологией, которые со временем стали отрицательным «фирменным» знаком проекта. По мнению А.В. Болдырева, именно оппозиция экологов притормозила реализацию проекта турецкого президента Реджепа Тайипа Эрдогана.

Неудавшийся военный переворот 15–16 июля 2016 г. оживил проект, вызвав волну публикаций, в которых эксперты рассматривали ход подготовки к строительству в новых условиях. И.Г. Саетов отмечал, что благодаря инвестициям в проект переживающая не лучшие времена экономика Турции получит «искусственную дозу адреналина», а бюджет страны – дополнительные поступления за счёт платы за проход через канал; «... единственный и самый главный вопрос – смогут ли турки физически построить канал и хватит ли у них на это ресурсов»³. Эта проблема была рассмотрена в статье Г. И. Соснова, изучившего

влияние Стамбульского канала и прочих мегапроектов на турецкую экономику в условиях кризиса. По мнению эксперта, принятие мер по контролю над инфляцией, ростом дефицита бюджета, падением курса лиры позволит Анкаре реализовать мегапроекты, пусть и более медленными темпами, чем это было запланировано изначально [Соснов 2018: 187–199].

Эксперты сходились во мнении, что давление путча развязало Эрдогану руки для реализации наиболее проблемных проектов. Между тем А.В. Болдырев обращал внимание на недостаточную проработанность маршрута гидротехнического сооружения, обнародованного Министерством транспорта и морских коммуникаций Турции 15 января 2018 года [Болдырев 2018: 132–133], и на исчерпанность идеологического концепта Стамбульского канала [Болдырев 2019d: 29]. По мнению автора, именно опасная юридическая пустота заставила турецкое правительство вплоть до введения национальных правил судоходства сохранить в будущем канале режим КМ-36 [Болдырев 2019b: 223–234]. Болдырев отметил, что позиция большинства военных и гражданских турецких экспертов относительно СК-23 расходится с линией президента Турции [Болдырев 2019c: 10–26; Болдырев 2019a: 188–197]. Полемизируя с экспертами, которые допускают возможность финансового содействия России в строительстве Стамбульского канала [Занина 2014; Стародубцев 2018a; 2019b; 2020], А.В. Болдырев указывает, что эта перспектива для Турции неприемлема. В этом случае Россия (пусть и гипотетически) могла бы претендовать на участие в регулировании грузопотоков в Стамбульском канале [Болдырев 2020: 271–280].

Специалисты ИМЭМО полагают, что Стамбульский канал может перейти в категорию водных путей с международным судоходством, и тогда, согласно Конвенции ООН по морскому праву 1982 года⁴, этот

³ Саетов И.Г. Остров Стамбул. Новый Босфор – национальный проект Эрдогана для «новой Турции» // Новая газета. 05.02.2018. URL: <https://www.novayagazeta.ru/articles/2018/02/05/75391-ostrov-stambul> (дата обращения: 11.08.2020).

водный путь станет свободным для торгового и военного транзита без каких бы то ни было ограничений [Современная Турция 2019: 48–50]. Свои выводы авторы доклада базируют на прецедентах с Суэцким, Панамским и Кильским каналами, национальные регламенты которых делают проливы открытыми для прохода судов всех наций. Автор настоящей публикации не разделяет мнение коллег, поскольку именно опасение «интернационализировать» Босфор и Дарданеллы обуславливает ограниченный формат участия Турции в Конвенции 1982 года [Болдырев 2019b: 233–234].

В российской экспертной среде интерес к проекту Стамбульского канала ограничен ввиду уверенности в том, что скудность ресурсов не позволит Турецкой Республике его реализовать. Поэтому многие эксперты ограничиваются изложением геополитических последствий проекта [Стародубцев 2019b; Куликов 2020]⁵. В связи с этим представляют интерес публикации, авторы которых детально прослеживают ход его реализации и исследуют турецкий взгляд на проблему.

В частности, А. Габриелян связывает построению Стамбульского канала со стремлением Анкары выдавить бесплатный трафик судов из Босфора, убедительно доказывая лукавство довода об экологической разгрузке проливов: «Если бы для Турции эта проблема (экологии. — А. Б.) была главной, то она уже реализовала бы проект нефтепровода «Самсун–Джейхан»... Нефтепровод «Самсун–Джейхан» позволил бы транспортировать нефть из Чёрного моря в Средиземное море в обход черноморских проливов» [Габриелян 2018]. За строительством Стамбульского канала А. Габриелян справедливо не видит намерения Турции отказаться от Конвенции Монтрё. Он высказы-

вается в пользу версии о желании Анкары скорректировать некоторые экономические статьи документа 1936 г. после запуска канала [Габриелян 2017]. А. Габриелян отмечает, что реализация проекта перешла в деловую фазу, а сдача канала рассчитана по годам [Габриелян 2019].

Между тем И.И. Стародубцев отмечает, что свой проект турки планируют вписать в китайскую инициативу «Пояса и пути». 4 ноября 2019 г. первый поезд из Китая прошёл через Босфор по подводному железнодорожному пути «Мармара», открыв «Железный Шёлковый путь» из Китая в Европу (в данном случае в Прагу. — А. Б.). Благодаря этому проекту китайские товары в короткие сроки могут быть транспортированы в страны Азии, Африки и Европы. По мнению эксперта, «значительный рост трафика товаров, в случае реализации китайской инициативы, через пролив Босфор даст основание турецкой стороне ... волевым решением начать перенаправлять судоходный трафик с пролива Босфор на Канал “Стамбул”» [Стародубцев 2018a]. Как и А. Габриелян, И.И. Стародубцев исходит из того, что канал предоставит Анкаре возможность подправить в свою пользу Конвенцию Монтрё и начать получать средства от грузового потока, следующего из Чёрного моря [Стародубцев 2018b].

В.И. Ковалёв главной «ахиллесовой пятой» проекта называет возврат инвестиций [Ковалёв 2018с]. По мнению эксперта, «турецкое руководство настроено самым решительным образом на создание новой судоходной артерии, поэтому проект, невзирая на очевидные трудности, имеет хорошие шансы на реализацию... Ключевой вопрос заключается в том, как переклочить трафик с условно бесплатного по проливу Босфор на безусловно платный по каналу “Стамбул”» [Ковалёв 2018b]⁶. Турец-

⁴ См.: Конвенция Организации Объединённых Наций по морскому праву. ООН, 1982. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf (дата обращения: 12.08.2020).

⁵ См. также: Куликов В. Канал «Стамбул»: ждёт ли России авианосцы США в Чёрном море. Правда. Ру. 11.03.2020 URL: <https://www.pravda.ru/world/1480283-stambulcanal/> (дата обращения: 12.08.2020).

⁶ См. также: [Ковалев 2018a].

кая сторона попытается привлечь возможных инвесторов идеей фандрайзинга – сбором средств населения в обмен на акции будущего предприятия [Ковалёв 2020а; 2020б]. Эксперты едины в одном: канал «Стамбул» – прежде всего, личный имиджевый проект президента Турции, и не спешат с выводами об экономических и геополитических последствиях строительства, при том что его перспектива представляется им вполне реальной.

Из других публикаций следует выделить статью И. Стародубцева, который полагает, что России надлежит высказать свою позицию турецкой стороне определённо: «либо мотивированное и чётко озвученное неприятие канала “Стамбул” с его блокированием *всеми доступными способами* (выделено нами. – А. Б.), либо непосредственное участие в проекте, с тем чтобы стать одной из стран, непосредственно управляющих судоходным движением в важнейшей для Чёрного моря судоходной артерии»⁷. Таким образом, впервые в отечественной экспертной дискуссии предлагалась конкретная программа действий. Не случайно эта статья вызвала широкий резонанс, собрав более 200 тыс. просмотров [Стародубцев 2019а].

Судя по реакции СМИ, большинство российских экспертов отрицательно отно-

сятся к Стамбульскому каналу, полагая, что Конвенция Монтрё и прокладка трубопроводов больше соответствуют интересам России⁸, а в случае появления турецкой альтернативы Босфору, на которую не распространяется действие документа 1936 года, потери перевесят гипотетические выгоды⁹. Есть и другие мнения. В частности, С. Хестанов (РАНХиГС) считает Стамбульский канал перспективным с экономической точки зрения проектом, пока через него бесплатно смогут проходить суда стран, имеющих выход в Чёрное море, а остальные страны принесут Турции большие доходы¹⁰. Такое мнение представляется необоснованным, поскольку именно от России Турция может ожидать наиболее крупных поступлений за проход через Стамбульский канал.

Позиция МИД России в отношении проекта Стамбульского канала базируется на безусловном приоритете существующих международных установлений. Спустя три дня после объявления о начале реализации турецкого мегапроекта (27 апреля 2011) в турецкой газете *Hürriyet* появилась статья «Россия не перенаправит грузопоток в Стамбульский канал, а будет настаивать на использовании Босфора и трубопроводов». В материале сообщалось, что Москва будет лоббировать проект Трансбалканского нефтепровода Бургас–Александрополис¹¹.

⁷ Стародубцев И. Канал «Стамбул» может разрушить режим безопасности в регионе // Московский комсомолец. 24.03.2019. URL: <https://www.mk.ru/politics/2019/03/24/dlya-korabley-nato-mozhet-royavitsya-novyy-put.html> (дата обращения: 16.08.2020).

⁸ См. мнение директора Фонда национальной энергетической безопасности К. Симонова (Селиванова М. Стамбульский канал нефтепроводу не замена // РИА Новости. 29.04.2011. URL: <https://ria.ru/20110429/369294052.html> (дата обращения: 16.08.2020).

⁹ Новый турецкий канал ударит по России // Репортер. 20.08.2018. URL: <https://topcor.ru/2256-novyy-tureckij-kanal-udarit-po-rossii.html> (дата обращения: 16.08.2020).

¹⁰ تارامال او رصم قظي فح ري يثي نورق 5 مرع ين امثع ملح .. تدي دجال لوبن طس! اناق URL: <https://www.noonpost.com/content/35339> (дата обращения: 16.08.2020).

¹¹ Rusya, 'Kanal İstanbul'a yönelmeyecek, Boğaz ve boru hattında ısrar edecek. *Hürriyet*. 30.04.2011. URL: <https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/rusya-kanal-istanbul-a-yonelmeyecek-bogaz-ve-boru-hattinda-ısrar-edecek-17671418> (дата обращения: 16.08.2020). Трансбалканский трубопровод (нефтепровод Бургас–Александрополис) планировалось строить в обход Босфора и Дарданелл. Одной из причин его строительства была малая пропускная способность Босфора. Предполагалось, что маршрут нефтепровода пройдёт от болгарского города Бургас на берегу Чёрного моря до греческого Александрополиса на берегу Эгейского моря. Идея не была реализована из-за позиции Болгарии (официально из-за давления США, но не исключено, что свою роль сыграла и Турция). В 2011 г. правительство Болгарии отказалось от участия в проекте, что автоматически сделало его нереализуемым, а в начале 2012 г. выплатило российской стороне долг, образовавшийся в ходе подготовки строительства.

В этот же день в интервью журналисту газеты *Radikal* Мурату Йеткину посол Российской Федерации в Турецкой Республике В.Е. Ивановский поставил под сомнение экономическую целесообразность Стамбульского канала. По его словам, проект экономически целесообразен только при введении высокой платы за проход; но «если вы можете пройти через Босфор бесплатно, зачем платить за проход через другой канал?». Дипломат высказался за сохранение международного режима проливов, а следовательно, и за гарантированный в Конвенции Монтрё свободный трафик через проливы¹². Сохранение линии российского МИД подтвердил впоследствии посол А.В. Ерхов. Он отметил обязательный характер положений Конвенции Монтрё в отношении существующего трафика через Босфор. Он также добавил, что «реализация такого масштабного проекта, когда и если до этого дойдёт, потребует значительного количества финансовых средств и времени»¹³. Думается, что именно сомнение в финансовых возможностях Турции реализовать задуманное стало причиной отказа России от оппозиции Стамбульскому каналу. В конце декабря 2019 г. А.В. Ерхов в беседе с Муратом Йеткином (ныне редактором блога *Yetkin Report*) подчеркнул, что строительство канала является внутренним делом Турции, *если Стамбульский канал не изменит Конвенцию Монтрё*¹⁴.

Итак, в российских публикациях наблюдается переизбыток геополитической тематики. Множество статей повторяют одни и те же утверждения и приходят к схожим выводам о необходимости выработки Россией конкретных мер в случае, если канал

будет построен. Неудивительно поэтому, что упомянутая выше статья в МК вызвала широкий резонанс. Думается, что дело тут не только в уверенности большинства российского экспертного сообщества, что Турция «не потянет» один из наиболее грандиозных проектов века. Сама постановка геополитической проблемы является более выигрышной, хотя в конечном итоге именно деньги определяют судьбу любого проекта. В этой связи наиболее перспективны те исследования, где отслеживается экономическая составляющая СК-23 – конкретно проблема инвестиций, поскольку именно от этого зависит будущее канала «Стамбул».

2

Не во всех странах наблюдается столь же стабильный интерес к перспективам Стамбульского канала, как в России. Публикации европейских экспертов по этой проблематике практически отсутствуют. Интерес европейцев к турецкому проекту проявлялся лишь на стадии его выдвижения¹⁵. По мере того как его реализация отодвигалась во времени, угасал к нему и интерес европейского экспертного сообщества.

Между тем в Турции тема Стамбульского канала по понятным причинам чрезвычайно актуальна. Ещё в 2006 году, за пять лет до анонсирования проекта, представители факультета промышленной инженерии турецкого Университета *Bogaziçi*, исследуя перспективы трафика по этому альтернативному маршруту, пришли к выводу, что в случае транспортировки через канал крупногабаритных грузов там возникнет аналогичная Босфору аварийная ситуация [Almaz, Or, Özbaú 2006].

¹² *Yetkin M.* Rusya Büyükelçisi: Montrö korunmalı // *Radikal*. 30.04.11. URL: <http://www.radikal.com.tr/yazarlar/murat-yetkin/rusya-buyukelcisi-monro-korunmali-1047796/> (дата обращения: 16.08.2020).

¹³ *Смирнов Ф.* Посол России прокомментировал строительство канала «Стамбул» в Турции // РИА Новости. 27.12.2019. URL: <https://ria.ru/20191227/1562947557.html> (дата обращения: 17.08.2020).

¹⁴ *Safarov F.* Kanal İstanbul, Boğazlar'ı isteyen Stalin ve Türk-Rus ilişkileri... // *dikGAZETE*. 29.12.2019. URL: <https://www.dikgazete.com/kanal-istanbul-bogazlar-i-isteyen-stalin-ve-turk-rus-iliskileri-makale-2010.html> (дата обращения: 17.08.20).

¹⁵ О позиции европейских экспертов см.: [Болдырев 2017: 83–104].

Большинство военных и гражданских экспертов в Турции настроены против проекта. По мнению адмирала Т. Эртурка, ревизия Конвенции Монтрё, неизбежная в случае постройки канала «Стамбул», подорвёт «скудные ресурсы» турецкой экономики и снимет ограничения на присутствие «линейных кораблей неприбрежных государств», создав серьёзные проблемы для Анкары. По мнению специалиста, пересмотр Конвенции может быть инспирирован только внешними силами¹⁶. По словам другого военного эксперта, А. Чинарылмаза, «если договор Монтрё будет изменён или ликвидирован... военно-морские силы США, Великобритании, НАТО и России превратят Чёрное море в конкурентную зону, а возможности Турецкой Республики проводить гибкую внешнюю политику будут резко ограничены»¹⁷.

К схожим выводам приходят и другие военные эксперты. Директор морского форума Университета Коч (Koç Üniversitesi) Джем Гордениз указывает на отрицательную позицию в этом вопросе России и Китая, а главное – на то, что отмена Конвенции Монтрё соответствует прежде всего интересам США и НАТО¹⁸. Э. Менги (контр-адмирал в отставке, ныне сотрудник международного факультета Университета Анкары – Ankara Üniversitesi), подчёркивает, что «каждое положение, связанное с проливами, необходимо согласовывать с Россией, Украиной, Болгарией и Румы-

нией. Это должно быть сделано, если мы не хотим вновь положить Конвенцию Монтрё на стол переговоров». Приоритет международного права над «новым проливом» (Стамбульским каналом. – А. Б.), по мнению Э. Менги, бесспорен¹⁹.

До военного путча 2016 г. в публикациях турецких политологов превалировала экологическая тематика, но после его подавления внимание к этой теме заметно ослабло. Турецкая печать не публиковала материалы самых жёстких скептиков, например журналистки Гилы Бенмайор [Болдырев 2017: 83–104]. В этих условиях критика строительства переместилась в общественные дискуссии [Болдырев 2019а: 188–197]. Другая популярная в турецкой публицистике тема – связь проекта с вопросами недвижимости. Ещё в ноябре 2016 г. глава правительственного жилищного агентства (ТОКİ) Э. Туран заявил, что для строительства министерство транспорта намерено использовать средства, вырученные от продажи земли по предполагаемому маршруту. В этой связи многие в Турции полагают, что одна из целей прокладки канала – это извлечение прибыли путём массовой застройки в окрестностях столицы, ориентированной на аренду земли²⁰.

По мере продвижения проекта растущее внимание турецких экспертов привлекает судьба КМ-36. Даже сторонники проекта признают, что проход через канал не должен определяться исключительно нацио-

¹⁶ *Ertürk T.* Kanal İstanbul'un altından ne çıktı // Odatv4. 07.02.2016. URL: <https://odatv.com/kanal-istanbulun-altindan-ne-cikti-0702161200.html> (дата обращения: 14.08.2020).

¹⁷ *Çınarılımaz A.* Kanal İstanbul açıldıktan sonra neler olacak // Odatv. 04.01.2019. URL: <https://odatv.com/kanal-istanbul-acildiktan-sonra-neler-olacak-10011902.html> (дата обращения: 14.08.2018).

¹⁸ *Franchineau H.* How Istanbul's man-made canal project could trigger an arms race in the Black Sea – and why China is watching closely // South China Morning Post. 29.09.2018. URL: <https://www.scmp.com/news/world/europe/article/2149025/how-istanbuls-man-made-canal-project-could-trigger-arms-race-black> (дата обращения: 15.08.2018).

¹⁹ *Mengi E.* Kanal İstanbul Projesinin Hukuki Yönünün Değerlendirmesi // 21yyte.org. 27.01.2019. URL: <https://www.21yyte.org/tr/merkezler/islevsel-arastirma-merkezleri/milli-guvenlik-ve-dis-politika-arastirmalari-merkezi/kanal-istanbul-projesinin-hukuki-yonunun-degerlendirmesi> (дата обращения: 14.08.2018).

²⁰ *Ocak H.* Istanbul Canal provides rich pickings for Emlak Konut // Cumhuriyet. 02.03.2018. URL: http://www.cumhuriyet.com.tr/haber/english/936703/Istanbul_Canal_provides_rich_pickings_for_Emlak_Konut.htm (дата обращения: 15.08.2020); *Sonmez M.* Could megaprojects spell mega trouble for Turkey's economy? // Al-Monitor. 02.11.2016. URL: <https://www.al-monitor.com/pulse/originals/2016/11/turkey-megaprojects-threaten-black-hole-coffer.html#ixzz6STphhWzd> (дата обращения: 15.08.2020).

нальными правилами Турции²¹. Главная претензия турецких экспертов состоит в том, что неопределённый международный правовой статус будущего канала создаёт опасную юридическую пустоту. По мнению турецких политологов, в случае реализации проекта режим Конвенции Монтрё может быть заменён принципом свободы прохода и мореплавания в проливах как для гражданских, так и для военных кораблей; есть угроза коллапса документа 1936 года, который защищает интересы Анкары [Akğün, Tiryaki 2011; Kurumahmut 2018].

У турецких публицистов, как и у их российских коллег, вызывает сомнение и другой правовой аспект вопроса, стремление властей перенаправить судоходный трафик с Босфора на платный канал «Стамбул». В Анкаре эти меры расценивают как основное средство вернуть вложенные в строительство средства. Хотя турецкие правоведа призывают произвести такое перенаправление судоходства «мирными» средствами²², эксперты убеждены в том, что юридических оснований для закрытия Босфора нет. Бесплатный трафик через проливы, гарантированный Конвенцией Монтрё, и необходимость окупить затраты на строительство

канала заставляют Анкару задействовать административный ресурс. В Турции даже сторонники пересмотра документа 1936 г. признают, что, открыв ящик Пандоры, нельзя предсказать, «к чему это может привести»²³.

Как видим, аргументы военных и гражданских экспертов близки – прокладка Стамбульского канала либо напрямую угрожает безопасности Черноморского региона, либо косвенно поставит под вопрос судьбу Конвенции Монтрё.

Мнение журналистов турецких периодических изданий нередко совпадает с точкой зрения российских коллег: Стамбульский канал – это прямая угроза существующему правовому режиму, а значит, устоявшемуся балансу сил в Черноморском регионе. Его строительство может породить предпосылки для расширения присутствия военных сил НАТО в Чёрном море²⁴. Есть и другая линия: «канал “Стамбул” открывает новые перспективы для экспорта российской, казахской и азербайджанской нефти в Черноморском регионе... Он позволит минимизировать потери международных танкерных компаний, осуществляющих нефтехимические перевозки, в частности, и для России»²⁵. Это мнение, которое выска-

²¹ *Yıldız D.* Karadeniz Satrançında En Stratejik Hamle: “Kanal İstanbul”. S. 1–13. 22.01.18. URL: <https://docplayer.biz.tr/106092247-Karadeniz-satrancinda-en-stratejik-hamle-kanal-istanbul.html> (дата обращения: 15.08.2020).

²² *Yılmaz M.E.* Istanbul Canal project to open debate on Montreux Convention // *Sea News Turkey* (International Shipping Magazine). 08.10.2010. URL: <https://www.seanews.com.tr/istanbul-canal-project-to-open-debate-on-montreux-convention/39748/> (дата обращения: 15.08.2020). В начале марта 2019 г. в Стамбуле на форуме «Канал “Стамбул” с точки зрения международного права» ведущие юристы-международники столичных ВУЗов призвали согласовать внутренний режим «Второго Босфора» с международными нормами. Одна из участниц симпозиума, преподаватель Университета Анкары Кюбра Иылмаз, предложила заключить в отношении Босфора, Дарданелл и канала «Стамбул» специальный «международный контракт», который обеспечит «эффективное и удобное использование канала» и гарантирует права сторон, его подписавших. См. материалы конференции [Болдырев 2019b: 231–232].

²³ *Oğütçü M.* Status quo, Revision of the Montreux Convention to Avoid the Ship traffic and Energy Transit or What? // *Hurriyet Daily News*. 12.04.2018. URL: <https://www.hurriyetdailynews.com/opinion/mehmet-ogutcu/revision-of-the-montreux-convention-130148> (дата обращения: 15.08.2020).

²⁴ *Akyol T.* Montrö ne kazandırdı? // *Karar*. 22.01.2020. URL: <https://www.karar.com/yazarlar/taha-akyol/montro-ne-kazandirdi-12575> (дата обращения: 17.08.2020); *Doster B.* ABD, Karadeniz’de kimleri tehdit ediyor? // *Cumhuriyet*. 03.06.20. URL: <https://cumhuriyet.com.tr/yazarlar/baris-doster/abd-karadenizde-kimleri-tehdit-ediyor-1742674> (дата обращения: 17.08.2020); *Güller M.* Kanal İstanbul: NATO’ya Karadeniz yolu // *Cumhuriyet*. 16.12.19. URL: <https://cumhuriyet.com.tr/koseyazisi/1708425/kanal-istanbul-natoya-karadeniz-yolu.html> (дата обращения: 17.08.2020).

²⁵ *Uğur Fatih, Genç Derviş.* İstanbul Boğazı, petrol yolu olmaktan çıkacak // *V3.arkitera*. 02.05.2011. URL: <http://v3.arkitera.com/h631166-istanbul-bogazi-petrol-yolu-olmaktan-cikacak.html> (дата обращения: 17.08.2020).

зали журналисты Дервиш Генч и Фатих Угур, поддерживает известный турецкий гидролог Дурсун Йылмаз²⁶.

Вместе с тем чаще турецкие журналисты акцентируют внимание на внутренних, прежде всего экологических, проблемах проекта. Несмотря на позицию властей, продолжают появляться публикации о сейсмологических рисках на маршруте канала²⁷, о том, что нарушение водного баланса повлечёт за собой ухудшение качества воды, высыхание Чёрного моря и усложнит демографическую ситуацию в перенаселённом Стамбуле²⁸.

Турецкая пресса регулярно публикует интервью глав турецких министерств и ведомств, ответственных за экологическую безопасность Стамбульского канала²⁹. Уверения в отсутствии рисков для окружающей среды регулярно звучали из уст турецких чиновников в период, когда Министерство транспорта морских дел и коммуникаций возглавлял Б. Йылдырым (бывший премьер-министр Турции). В 2016–2018 годах его сменил А. Арслан, который с вниманием прислушивался к мнению экологического и научного сообщества, несмотря на то что после попытки переворота ситуация

для критиков Стамбульского канала усложнилась (режим чрезвычайного положения в Турции был отменён лишь 18 июля 2018 года). Заявивший министерский пост Д. Турхан³⁰ продолжил практику диалога с прессой, благодаря чему турецкие издания регулярно информировали о ходе реализации проекта.

В начале декабря 2018 г. Д. Турхан заявил, что, в отличие от Босфора, который в соответствии с Конвенцией Монтрё считается «международным водным путём», канал «Стамбул» будет юридически «внутренним водным путём». При этом международный режим канала, то есть правовой режим Конвенции Монтрё, сохранится на переходный период (до введения национальных правил судоходства)³¹. 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. Д. Турхан заявил, что новый маршрут не отменяет положения Конвенции Монтрё «в какой-либо форме», а Босфор по-прежнему «будет открыт для морских перевозок»³². Кроме того, 22 марта 2019 г. он озвучил

²⁶ *Yıldız D.* Karadeniz Satrancında En Stratejik Hamle: «Kanal İstanbul». S. 1–12. 22.01.2018. URL: <https://docplayer.biz.tr/106092247-Karadeniz-satrancinda-en-stratejik-hamle-kanal-istanbul.html> (дата обращения: 15.08.2020).

²⁷ Kanal İstanbul Projesi'nin güzergahında 3 fay çıktı! // *Denizhaber*. 19.03.2018. URL: <https://www.denizhaber.net/kanal-istanbul-projesinin-guzergahinda-3-fay-cikti-haber-80257.htm> (дата обращения: 17.08.2020). См. подробнее о маршруте Стамбульского канала и связанных с ним экологических проблемах: [Болдырев 2018: 120–133].

²⁸ *Demirtaş S.* Will turkey delay the Canal İstanbul project // *Hurriyet Daily News*. 18.08.2018. URL: <http://www.hurriyetdailynews.com/opinion/serkan-demirtas/will-turkey-delay-the-canal-istanbul-project-135920> (дата обращения: 15.08.2020).

²⁹ Transportation minister unveils final 45-kilometer route of Kanal İstanbul project // *Daily Sabah*. 15.01.2018. URL: <https://www.dailysabah.com/business/2018/01/15/transportation-minister-unveils-final-45-kilometer-route-of-kanal-istanbul-project> (дата обращения: 17.08.2020); Bridges to be built first in kanal İstanbul project // *Daily Sabah*. 15.01.2018. URL: <https://www.dailysabah.com/economy/2017/04/12/bridges-to-be-built-first-in-kanal-istanbul-project> (дата обращения: 17.08.2020). См. подробнее: [Болдырев 2018: 120–133].

³⁰ В 2020 г. министерство возглавил бывший заместитель Турхана А. Караисмаилоглу.

³¹ *Ulaştırma Bakanı.* Kanal İstanbul'un hukuki statüsünü açıkladı // *Konuthaber*. 05.12.2018. URL: <https://www.konuthaber.com/haberler/ulastirma-bakani-kanal-istanbulun-hukuki-statusunu-acikladi-18704/> (дата обращения: 17.08.2020). Как представляется, национальные правила могут быть введены только в случае постройки искусственного канала параллельно Дарданеллам (разговоры об этом появились в электронных СМИ). В противном случае все конвенционные ограничения на проход между Чёрным и Средиземным морями сохраняются.

³² *Turhan B.* Kanal İstanbul'un etüt proje işlerini tamamladık // *Sanalbasin*. 07.02.2019. URL: <http://www.sanalbasin.com/kanal-istanbulun-etut-proje-islerini-tamamladik-29142399/> (дата обращения: 17.08.2020).

в прессе неофициальный перенос сроков завершения строительства на 2025 год³³. Ещё ранее, в ноябре 2018 г., министр объявил о попытках Турции расширить «географический ресурс» инвесторов – от Китая (и Катара. – А. Б.) до стран Бенилюкса³⁴.

При этом некоторые сделанные в печати заявления Д. Турхана не соответствовали действительности. Например, в конце 2018 г. он заявил, что в отличие от Босфора военного трафика через Стамбульский канал не будет³⁵. Между тем, по данным ИМЭМО, теоретически с согласия турецких властей нахождение любого иностранного военного корабля водоизмещением не более 10 тыс. тонн, не заходящего в акваторию Чёрного моря, в новом турецком канале может не ограничиваться конвенционным лимитом в 21 сутки [Современная Турция 2019: 49].

* * *

Опасение размывания Конвенции Монрё при неопределённом правовом статусе Стамбульского канала, сомнения в экономической целесообразности СК-23 и геополитические риски создают известный консенсус в экспертных кругах России и Турции. При этом экологическая составляющая, преобладающая в турецких газетах, не находит отклика в российских изданиях. Более того, ряд российских СМИ считают опасность экологических рисков преувеличенной³⁶. Среди турецких экспертов распространено мнение об экономических предпочтениях для России в случае постройки канала, но вопрос о том, чтобы российская сторона выступила соинвестором строительства, не ставится. И это несмотря на то, что финансирование Турция ищет повсюду – от Китая и Катара до стран

Бенилюкса³⁷. Чаще всего высказываются прогнозы о выгодах для Москвы от повышения интенсивности торгового судоходства в случае постройки канала.

В отличие от турецких в российских публикациях внешнеполитический аспект явно превалирует над другими сторонами проблемы. Игнорирование финансовых деталей проекта приводит к зачастую непродуманным выводам о геополитических последствиях строительства канала. Высказываются мнения о намерении Турции отказаться от Конвенции Монрё, сделать Черноморский регион легкодоступным для военно-морских сил НАТО. При этом обсуждается возможность участия России в строительстве канала. Поскольку в конечном счёте судьбу любого проекта определяет именно финансовая сторона, её изучение представляется перспективным.

Главная проблема Анкары – дефицит средств. Её и следует отслеживать в первую очередь. Эта проблема уже освещается в исследованиях В.И. Ковалёва, Г.И. Соснова и отчасти И.И. Стародубцева. Тем не менее существует потребность в дополнительном углублённом изучении этой темы. На сегодняшний день Россия пока что отказалась от оппозиции главному турецкому мегапроекту, что даёт возможность переключить внимание с внешнеполитических аспектов проблемы на внутривнутриполитические. Тем более это актуально сейчас, когда исчерпанность идеологического концепта (фактический перенос сдачи Стамбульского канала с юбилейного 2023 г. на более поздний срок) привела к тому, что мегапроект Р.Т. Эрдогана стал одним из наиболее заметных факторов во внутриполитической жизни Турции.

³³ Kanal İstanbul 2025'te tamamlanacak! // Emlakkulisi.com. 22.03.2019. URL: <https://emlakkulisi.com/kanal-istanbul-2025te-tamamlanacak/602117> (дата обращения: 17.08.2020).

³⁴ Sargent J. Turkey moves forward with Kanal İstanbul // International construction. 20.11.2019. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.khl.com/international-construction/turkey-moves-forward-with-kanal-istanbul/141278.article> (дата обращения: 17.08.2020).

³⁵ Channel İstanbul's Legal Status Announced // Raily News. 06.12.2018. URL: <https://en.rayhaber.com/2018/12/kanal-istanbulun-hukuki-statusu-aciklandi/> (дата обращения: 17.08.2020).

³⁶ «Сумасшедший» проект Эрдогана. Зачем Турции дублер Босфора? // Россия 24. Вести.Ру. 25.08.2018. URL: https://www.youtube.com/watch?v=rL6TLR3_gwc (дата обращения: 17.08.2020).

³⁷ См. подробнее о позиции турецких экспертов: [Болдырев 2020: 171–180].

Список литературы

- Болдырев А.В.* Взгляд на экспертное сообщество Турции после попытки военного переворота 2016 г. // Вестник ИВ РАН. 2019а. № 4. С. 188–197.
- Болдырев А.В.* К вопросу о возможности для России участвовать в турецком проекте «канал «Стамбул»» // Вестник ИВ РАН. 2020. № 1. С. 271–280.
- Болдырев А.В.* К вопросу о географии Стамбульского канала // Восточная аналитика. 2018. № 3. С. 120–132.
- Болдырев А.В.* К вопросу о правовом регулировании судоходства в Стамбульском канале // Вестник ИВ РАН. 2019б. № 3. С. 223–234.
- Болдырев А.В.* Проект Стамбульского канала в контексте российско-турецких отношений: геополитика и экономика // Внешнеполитические интересы России: история и современность: Сборник материалов VII Всероссийской научной конференции. 26 апреля 2019 г. / Отв. ред. А.Н. Сквозников, М. В. Черкасова. Самара: Самарская гуманитарная академия, 2019с. С. 10–26.
- Болдырев А.В.* Проект Стамбульского канала: политика, экономика, экология (2011–2015) // Эпоха правления в Турции Партии справедливости и развития: промежуточные итоги и прогнозы. (2002–2015) / Отв. ред. Н.Ю. Ульченко, И.И. Иванова. М.: ИВ РАН; Издатель Воробьев А.В., 2017. С. 83–104.
- Болдырев А.В.* Стратегия-2023: инфраструктурные мегапроекты Партии справедливости и развития накануне 100-летия Турецкой Республики // Политическая трансформация на мусульманском Востоке: опыт Турции и других стран / Отв. ред. Н.Ю. Ульченко, И.Г. Саевтов. Труды ИВ РАН. Вып. 20. М.: ИВ РАН, 2019d. С. 19–41.
- Габриелян А.* О ходе реализации плана строительства канала «Стамбул». Институт Ближнего Востока. 02.04.2018. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.iimes.ru/?p=43134> (дата обращения: 13.08.2020).
- Габриелян А.* Турция: Стамбульский канал и Конвенция Монтрё. Институт Ближнего Востока. 28.02.2017. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.iimes.ru/?p=32948> (дата обращения: 13.08.2020).
- Габриелян А.* Канал «Стамбул» как фактор борьбы между «старой» и «новой» Турцией. Институт Ближнего Востока. 01.12.2019. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.iimes.ru/?p=64422> (дата обращения: 13.08.2020).
- Занина В.* Из Кремля Босфор не виден // Международная жизнь. 2014. № 6. С. 82–94.
- Ковалёв В.И.* К вопросу о развитии проекта канала «Стамбул» (продолжение). Институт Ближнего Востока. 2018а. URL: <http://www.iimes.ru/?p=43061> (дата обращения: 13.08.2020).
- Ковалёв В.И.* К вопросу о реализации проекта строительства Канала «Стамбул». Институт Ближнего Востока. 2020а. URL: <http://www.iimes.ru/?p=66880> (дата обращения: 13.08.2020).
- Ковалёв В.И.* О заявлениях президента Турции Р.Т. Эрдогана в отношении реализации проекта канала «Стамбул». Институт Ближнего Востока. 2018б. URL: <http://www.iimes.ru/?p=43938> (дата обращения: 13.08.2020).
- Ковалёв В.И.* О текущей ситуации с реализацией проекта строительства Канала «Стамбул». Институт Ближнего Востока. Часть 1. 2020б. URL: <http://www.iimes.ru/?p=66689> (дата обращения: 13.08.2020).
- Ковалёв В.И.* Турция: о развитии проекта канала «Стамбул». Институт Ближнего Востока. 2018с. URL: <http://www.iimes.ru/?p=42720> (дата обращения: 13.08.2020).
- Куликов В.* Зачем Эрдогану «сумасшедший» проект канала «Стамбул»? Новое Восточное Обозрение. 23.01.2020. URL: <https://ru.journal-neo.org/2020/01/23/zachem-e-rdoganu-sumasshedshij-proekt-kanala-stambul> (дата обращения: 12.08.2020).
- Современная Турция: тренды развития и значение для России / Под ред. И.Я. Кобринской, С.В. Вартазаровой, С.В. Уткина. М.: ИМЭМО, 2019. 54 с.
- Соснов Г.И.* Мегапроекты Турции: на пути к процветанию или кризису? // Проблемы национальной стратегии. 2018. № 5 (50). С. 187–199.
- Стародубцев И.И.* К вопросу о главных турецких инфраструктурных проектах: третий аэропорт и канал «Стамбул». Институт Ближнего Востока. 2018а. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.iimes.ru/?p=50854> (дата обращения: 13.08.2018)
- Стародубцев И.И.* К вопросу о перспективах реализации проекта канала «Стамбул». Институт Ближнего Востока. 2018б. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.iimes.ru/?p=47145> (дата обращения: 13.08.2018).
- Стародубцев И.И.* О конференции «Энергетическая политика России: Турецкий поток и региональные балансы» в Университете социальных наук (Анкара). Институт Ближнего Востока. 15.01.2020. URL: <http://www.iimes.ru/?p=65883> (дата обращения: 13.08.2020).

- Стародубцев И.И.* Трансформирующаяся Турция. М.: Институт Ближнего Востока – МГИМО-Университет МИД России, 2011. 256 с.
- Стародубцев И.И.* Украинский взгляд на проект строительства Канала «Стамбул» и конвенцию Монрё. Институт Ближнего Востока. 2019а. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.iimes.ru/?p=54537> (дата обращения: 16.08.2020).
- Стародубцев И.И.* Черноморский регион: возможности для сотрудничества России и Турции. Российский совет по международным делам. 2019б. [Электронный ресурс]. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/chernomorskiy-region-vozmozhnosti-dlya-sotrudnichestva-rossii-i-turtsii/> (дата обращения: 13.08.2020).
- Турция между Европой и Азией / Под ред. Н.Г. Киреева. М.: Крафт+ / ИВ РАН, 2001. 536 с.
- Almaz A., Or I., Özbaşı B.* Simulation of maritime transit traffic in the Istanbul Channel. 2006. URL: <http://www.scs-europe.net/services/ecms2006/ecms2006%20pdf/111-ibs.pdf>
- Akgün M., Tiryaki S.* The Political Feasibility of the Istanbul Canal Project / Global Political Trends Center (GPOТ). 2011. No. 27. 8 p. URL: https://www.files.ethz.ch/isn/132972/PB27_2011_IstanbulCanalProject_Akgun_Tiryaki.pdf (дата обращения: 15.08.2020).
- Kurumahmut A.* The Montreux Convention, the Turkish Straits and the Black Sea // The Turkish Straits, Maritime Safety, Legal Environmental Aspects / ed. By Nilüfer Oral and Bayram Öztürk. Turkish Maritime Research Foundation. 2018. 163 p.

DEBATE ON THE ISTANBUL CANAL IN RUSSIAN AND TURKISH PUBLICATIONS

THE STATE OF THE FIELD AND PROSPECTS FOR RESEARCH

ANDREY BOLDYREV

Institute of Oriental Studies, Moscow, 107031, Russian Federation

Abstract

Expansion of nodal global corridors has become a remarkable phenomenon in the field of maritime transport communications in our time. In July 2015, the second line of the Suez Canal, built in 1869, was put into operation. A year later, in June 2016, the second line of the Panama Canal, built in 1920, was put into operation. The turn of the Bosphorus has come. In parallel to this strait, the Turkish government intends to build the Istanbul Canal, which should receive the first ships in 2023 – to the 100th anniversary of the founding of the Turkish Republic. The Istanbul Canal, if built, can radically change the international legal situation in the Black Sea region. The latter directly affects the interests of Russia, which made it necessary for it to determine its position in relation to the Istanbul Canal. In this regard, this article provides an analysis of the main Russian and Turkish publications on the main Turkish megaproject in 2011-2020 in order to find out the degree of knowledge of this problem, as well as to assess the adequacy of the forecasts. It seems to the author that clarification of the degree of study of the problem will help to limit the number of "repetitive" articles and outline new prospects for research. This is especially true now that Russia has officially renounced opposition to the Istanbul Canal. In the author's opinion, unlike Turkish experts, in Russian publications the external aspect clearly prevails over other aspects of the issue, which often leads to unfounded conclusions regarding the geopolitical consequences of the Istanbul channel. In this regard, it seems more promising to study the economic component of the Istanbul project, since the financial side of the issue determines the fate of any project. This is especially important now, when the exhaustion of the ideological concept (the postponement of the commissioning of the Istanbul

Canal from the anniversary year of 2023 to a later date) has led to the fact that the project of the President of the Republic of Turkey Recep Tayyip Erdogan has become one of the most noticeable factors in the country's internal political life.

Keywords:

transport corridors; Istanbul Canal; Montreux Convention; Russian-Turkish relations; Bosphorus; Black Sea; naval forces; expertise.

References

- Akgün M., Tiryaki S. (2011). *The Political Feasibility of the Istanbul Canal Project*. Global Political Trends Center (GPoT). No. 27. URL: https://www.files.ethz.ch/isn/132972/PB27_2011_IstanbulCanalProject_Akgun_Tiryaki.pdf (access date: 15.08.2020).
- Almaz A., Or I., Özbaü B. (2006). *Simulation of maritime transit traffic in the Istanbul Channel*. https://pdfs.semanticscholar.org/eca2/54eb918d5348c6cad82442fc416e3241c194.pdf?_ga=2.146026100.1589727675.1597951073-1191611444.1597951073 (access date: 10.08.2020).
- Boldyrev A.V. (2017). Proekt Stambul'skogo kanala: politika, ekonomika, ekologiya (2011–2015) [Istanbul Canal Project: Politics, Economics, Environment (2011–2015)]. In: Ul'chenko N.YU., Ivanova I.I. (eds) *Epoha pravleniya v Turtsii Partii spravedlivosti i razvitiya: promezhutochnye itogi i prognozy (2002–2015)*. Moscow: IV RAN; Izdatel' Vorob'ev A.V. P. 83–104.
- Boldyrev A.V. (2018). K voprosu o geografii Stambul'skogo kanala [On the Issue of the Geography of the Istanbul Channel]. *Vostochnaya analitika*. No. 3. P. 120–132.
- Boldyrev A.V. (2019a) Vzgl'yad na ekspertnoe soobshchestvo Turcii posle popytki voennogo perevorota 2016 g. [A look at the expert community of Turkey after the attempted military coup in 2016]. *Vestnik IV RAN*. No. 4. P. 188–197.
- Boldyrev A.V. (2019b). K voprosu o pravovom regulirovanii sudohodstva v Stambul'skom kanale [On the issue of legal regulation of navigation in the Istanbul Channel]. *Vestnik IV RAN*. No. 3. P. 223–234.
- Boldyrev A.V. (2019c) Proekt Stambul'skogo kanala v kontekste rossijsko-tureckikh otnoshenij: geopolitika i ekonomika [Istanbul Canal Project in the Context of Russian-Turkish Relations: Geopolitics and Economics]. In: Skvoznikov A. N., CHerkasova M. V. (eds) *Vneshnepoliticheskie interesy Rossii: istoriya i sovremennost': Sbornik materialov VII-oj Vserossijskoj nauchnoj konferencii. 26 aprelya 2019 g.* Samara: Samarskaya gumanitarnaya akademiya. P. 10–26.
- Boldyrev A.V. (2019d). Strategiya – 2023: infrastrukturnye megaproekty Partii spravedlivosti i razvitiya nakanune 100-letiya Turetskoj Respubliki [Strategy 2023: Infrastructure Megaprojects of the Justice and Development Party on the Eve of the 100th Anniversary of the Republic of Turkey]. In: Ul'chenko N.YU., Saetov I. G. (eds) *Politicheskaya transformatsiya na musul'manskom Vostoke: opyt Turtsii i drugikh stran. Trudy IV RAN*. Issue. 20. Moscow: IV RAN. P. 19–41.
- Boldyrev A.V. (2020). K voprosu o vozmozhnosti dlya Rossii uchastvovat' v tureckom proekte «kanal "Stambul"» [To the Issue of the Possibility for Russia to Participate in the Turkish Project «Channel "Istanbul"»]. *Vestnik IV RAN*. No. 1. P. 271–280.
- Gabrielyan A. (2017). *Turtsiya: Stambul'skij kanal i Konventsiya Montryo* [Turkey: Istanbul Canal and Montreux Convention]. Institut Blizhnego Vostoka. URL: <http://www.iimes.ru/?p=32948> (access date: 13.08.2020).
- Gabrielyan A. (2018). *O khode realizatsii plana stroitel'stva kanala "Stambul"* [On the implementation of the plan for the construction of the Istanbul Canal]. Institut Blizhnego Vostoka. URL: <http://www.iimes.ru/?p=43134> (access date: 13.08.2020).
- Gabrielyan A. (2019). *Kanal «Stambul» kak faktor bor'by mezhdu «staroj» i «novoj» Turciej* [“Istanbul” as a Factor in the Struggle between “Old” and “New” Turkey]. Institut Blizhnego Vostoka. URL: <http://www.iimes.ru/?p=64422> (access date: 13.08.2020).
- Kireev N.G. (2001). *Turtsiya mezhdu Evropoj i Aziej*. Moscow: Kraft+ / IV RAN. 536 p.
- Kobrin'skaya I.YA., Vartazarova S.V., Utkina S.V. (eds) (2019). *Sovremennaya Turtsiya: trendy razvitiya i znachenie dlya Rossii* [Modern Turkey: Development Trends and Significance for Russia] Moscow: IMEMO. 54 p.
- Kovalev V.I. (2018a). *K voprosu o razvitiy proekta kanal «Stambul» (prodolzhenie)* [On the development of the project "Istanbul" channel (continued)]. Institut Blizhnego Vostoka. URL: <http://www.iimes.ru/?p=43061> (access date: 13.08.2020).
- Kovalev V.I. (2018b). *O zayavleniyakh prezidenta Turcii R.T. Erdogana v otnoshenii realizatsii proekta kanala "Stambul"* [On the statements of the President of Turkey R.T. Erdogan Regarding the Implementation of the Istanbul Canal Project]. Institut Blizhnego Vostoka. URL: <http://www.iimes.ru/?p=43938> (access date: 13.08.2020).

- Kovalev V.I. (2018c). *Turtsiya: o razvitii proekta kanal "Stambul"* [Turkey: on the Development of the Project "Istanbul"]. Institut Blizhnego Vostoka. URL: <http://www.iimes.ru/?p=42720> (access date: 13.08.2020).
- Kovalev V.I. (2020a). *K voprosu o realizacii proekta stroitel'stva Kanala "Stambul"* [On the Issue of the Implementation of the Construction Project for the "Istanbul" Canal]. Institut Blizhnego Vostoka. URL: <http://www.iimes.ru/?p=66689> (access date: 13.08.2020).
- Kovalev V.I. (2020b). *O tekushchej situatsii s realizatsiej proekta stroitel'stva Kanala "Stambul"* [On the Current Situation with the Implementation of the Istanbul Canal Construction Project]. Institut Blizhnego Vostoka. Chast' 1. URL: <http://www.iimes.ru/?cat=404&paged=12> (access date: 13.08.2020).
- Kulikov V. (2020). Zachem Erdoganu "sumasshedshij" proekt kanala "Stambul"? [What does Erdogan need for a "Crazy" Project of Istanbul Canal?] *Novoe vostochnoe obozrenie*. URL: <https://ru.journal-neo.org/2020/01/23/zachem-e-erdoganu-sumasshedshij-proekt-kanala-stambul> (access date: 12.08.2020).
- Kurumahmut A. (2018). The Montreux Convention, the Turkish Straits and the Black Sea. In: Oral N., Öztürk B. (eds). *The Turkish Straits, Maritime Safety, Legal Environmental Aspects*. Turkish Maritime Research Foundation. 163 p.
- Sosnov G.I. (2018). Megaproekty Turtsii: na puti k protsvetaniyu ili krizisu? [Megaprojects in Turkey: Towards Prosperity or Crisis?]. *Problemy natsional'noj strategii*. No. 5 (50). P. 187–199.
- Starodubcev I.I. (2011). *Transformiruyushchayasya Turtsiya* [Transformiruyushchayasya Turciya]. M.: Institut Blizhnego Vostoka – MGIMO-Universitet MID Rossii. 256 p.
- Starodubcev I.I. (2018a). *K voprosu o glavnykh turetskikh infrastrukturykh proektakh: tretij aeroport i kanal "Stambul"* [On the Issue of the Main Turkish Infrastructure Projects: the Third Airport and the "Istanbul" Canal]. Institut Blizhnego Vostoka. URL: <http://www.iimes.ru/?p=50854> (access date: 13.08.2018).
- Starodubcev I.I. (2018b). *O konferentsii "Energeticheskaya politika Rossii: Turetskij potok i regional'nye balansy" v Universitete sotsial'nykh nauk (Ankara)* [About the conference "Energy Policy of Russia: Turkish Stream and Regional Balances" at the University of Social Sciences (Ankara)]. Institut Blizhnego Vostoka. URL: <http://www.iimes.ru/?p=65883> (access date: 13.08.2018).
- Starodubcev I.I. (2019a). *Ukrainskij vzglyad na proekt stroitel'stva Kanala "Stambul" i konventsiyu Montryo* [Ukrainian View on the Project of Constructing the Istanbul Canal]. Institut Blizhnego Vostoka. URL: <http://www.iimes.ru/?p=54537> (access date: 16.08.2020).
- Starodubcev I.I. (2019b). *Chernomorskij region: vozmozhnosti dlya sotrudnichestva Rossii i Turtsii* [Black Sea Region: Opportunities for Cooperation between Russia and Turkey]. Russian International Affairs Council. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/chernomorskij-region-vozmozhnosti-dlya-sotrudnichestva-rossii-i-turtsii/> (access date: 13.08.2020).
- Zanova V. (2014). Iz Kremlya Bosfor ne viden [The Bosphorus is not Visible from the Kremlin]. *Mezhdunarodnaya zhizn'*. No. 6. P. 82–94.