

К ВОПРОСУ О ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ РОССИИ УЧАСТВОВАТЬ В ТУРЕЦКОМ ПРОЕКТЕ «КАНАЛ «СТАМБУЛ»»

© 2020

А. В. Болдырев*

14 января 2020 г. в Университете социальных наук Анкары состоялась конференция под названием «Энергетическая политика России: Турецкий поток и региональные балансы». Докладчики обозначили главную цель, которая заключается в том, чтобы вовлекать Россию в турецкие энергетические проекты, включая канал «Стамбул». В связи с этим автор попытался выяснить, насколько возможно участие России в главном турецком мегапроекте. Привлечь Россию в качестве соинвестора означает для Турции допустить РФ к регулированию грузопотоков в Стамбульском канале. Последнее представляется совершенно невозможным. Кроме того, о нереальности российско-турецкого партнерства свидетельствует политика самой Турции. Несмотря на финансовые трудности, в Анкаре ни разу не поднимался вопрос о возможности привлечь российские инвестиции, притом что средства для своего проекта турки ищут повсюду — от Катара и Китая до стран Бенилюкса. Не следует забывать также, 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. Исчерпанность идеологического концепта (перенос запуска на 2025 г.) означает, что отныне реализация проекта перешла в более продуктивную деловую фазу, а разработка сдачи канала по годам есть не что иное, как твердое решение довести задуманное до конца. При этом Россия не сможет нейтрализовать возможные негативные последствия, участвуя в строительстве канала. Необходимо искать другие пути.

Ключевые слова: Проект Стамбульского канала, канал «Стамбул», Второй Босфор, конвенция Монтрё, турецкие эксперты, Россия, Турция.

Для цитирования: Болдырев А. В. К вопросу о возможности для России участвовать в турецком проекте «канал «Стамбул»». *Вестник Института востоковедения РАН.* 2020. № 1. С. 271–280. DOI: 10.31696/2618-7302-2020-1-271-280

ON RUSSIA'S PROSPECTS OF PARTICIPATION IN THE TURKISH CANAL ISTANBUL PROJECT

A. V. Boldyrev

On January 14, 2020 Ankara University of Social Sciences hosted a conference entitled “Energy Policy of Russia: Turkish Stream and Regional Balances”. The speakers outlined the main goal, which is to involve Russia in Turkish energy projects, including the Istanbul channel. In this regard, the author tried to research possibilities of Russia’s participation in the main Turkish

* Андрей Викторович БОЛДЫРЕВ, кандидат исторических наук, старший научный сотрудник Института востоковедения РАН, Москва; boldirew.andrei2011@yandex.ru

Andrey V. BOLDYREV, PhD (History), Senior Research Fellow, Institute of Oriental Studies RAS, Moscow; boldirew.andrei2011@yandex.ru

ORCID ID: 0000-0003-3982-2848

megaproject. For Turkey to attract Russia as a co-investor means to allow the Russian Federation to regulate cargo flows in the Istanbul Canal, which seems completely impossible. In addition, the impossibility of the Russian-Turkish partnership is evidenced by the policy of Turkey itself. Despite financial difficulties, the question of attracting Russian investment has never been raised in Ankara, despite the fact that the Turks are seeking funds for their project everywhere — from Qatar and China to the Benelux countries. One should not forget that starting from 2013, Turkey has consistently put into operation all previously announced projects, and the decision to freeze some of them due to financial difficulties did not affect the Istanbul Canal. The exhaustion of the ideological concept (postponement of its launch until 2025) means that from now on the implementation of the project has moved into a more productive business phase, and the annual construction of canal sections means firm decision to complete the grand plan. At the same time, Russia will not be able to neutralize possible negative consequences by participating in the construction of the canal; it is necessary to look for other ways for cooperation.

Keywords: Istanbul Canal Project, Istanbul Canal, Second Bosphorus, Montreux Convention, Turkish experts, Russia, Turkey.

For citation: Boldyrev A. V. On Russia's Prospects of Participation in the Turkish Canal Istanbul Project. *Vestnik Instituta vostokovedeniya RAN*. 2020. 1. Pp. 271–280. DOI: 10.31696/2618-7302-2020-1-271-280

СТАМБУЛЬСКИЙ КАНАЛ И ТОРГОВОЕ МОРЕПЛАВАНИЕ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ

14 января 2020 г. в Университете социальных наук Анкары состоялась конференция под названием «Энергетическая политика России: Турецкий поток и региональные балансы». Организаторами мероприятия выступили анкарский Центр исследований энергетической политики и стратегии Турции (TESPAM) и анкарский Институт исследований России (RUSEN). Подводя итоги, докладчики обозначили главную цель, заключающуюся в том, чтобы вовлечь Россию в турецкие энергетические проекты, включая пресловутый «канал Стамбул»¹. В связи с этим автор статьи попытался выяснить, насколько возможным представляется участие России в главном турецком мегапроекте.

Ежегодно через черноморские проливы перевозится около 150 млн. тонн нефти и нефтепродуктов, притом что пропускная способность Босфора оценивается в 200 млн. тонн². Кроме того, через проливы на рынки Европы, Ближнего и Среднего Востока и Юго-Восточной Азии идет серьезный объем сухих грузов. Растет грузопоток и в обратном направлении. Отсюда важное стратегическое значение маршрута для внешней торговли всех причерноморских стран; учитывая же транзитный потенциал региона, его роль будет только возрастать³. Большая часть нефтетрафика приходится именно на Россию, и Проливы играют в этом ключевую роль. Разгрузка Босфора

¹ 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 22.01.2020).

² Хафизоглу Р. 2019-й станет годом мегапроектов в Турции. *Trend.az*. 04.01.2019. URL: <https://www.trend.az/world/turkey/3001733.html> (дата обращения 22.01.2020).

³ Коломойцева А. Ю. Вопрос безопасности турецких проливов — экология или политика? *Вестник РГГУ. Серия: Политология. История. Международные отношения*. 2009. № 8. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/vopros-bezopasnosti-turetskih-prolivov-ekologiya-ili-politika-1> (дата обращения 22.01.2020).

становится первоочередной задачей для российских нефтяных компаний. Задержки при прохождении турецких проливов в последнее время увеличились (особенно это проявляется в зимний период), а несвоевременная подача танкеров, в свою очередь, приводит к срыву графиков отгрузки экспортных партий российской нефти в черноморских портах. Задержки при прохождении танкеров через проливы оказали отрицательное влияние не только на объемы отгрузок российской нефти, но и на рентабельность и надежность поставок из Черного моря⁴.

Правда, за последние двадцать лет Россия пыталась решить эту проблему. Нарастить экспорт нефти в Европу, минуя транзитные страны, позволил ввод в эксплуатацию первой очереди Балтийской трубопроводной системы (БТС-1), включающей нефтепровод «Ярославль–Приморск» и перевалочный комплекс в морском порту Приморска. Поставки нефти были начаты в 2001 г., а в 2007 г. система вышла на проектную мощность 70 млн. тонн. В 2011 г. была введена в эксплуатацию вторая очередь БТС (БТС-2)⁵. Альтернативой проливам является также «Северный поток–2» («Nord Stream 2») — строящийся магистральный газопровод из России в Германию через Балтийское море длиной свыше 1200 км (2400 км по двум ниткам). Однако экспорт через северные порты ограничен их сезонным характером (по «Северному потоку–2» имеется и ряд трудностей внешнеполитического характера). 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, с одной стороны, позволит разгрузить Босфорский пролив, а с другой, предоставит России и другим странам более удобный трафик для торгового судоходства. Как отмечает турецкий журналист и гидролог Дурсун Йылдыз, «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»⁶.

Последнее объясняет причину упорного желания турецкой стороны запустить грузопоток через новый канал. «Исправить» ситуацию, связанную с бесплатным трафиком через проливы, туркам помогло систематическое навязывание собственных правил судоходства в 1994, 1998, 2002, 2005 гг. По некоторым российским оценкам, РФ с 1994 по 2001 г. потеряла более 100 млрд. долларов США, прежде всего за счет необоснованных простоев, санкций за опоздания и сорванных контрактов. В свое время заместитель министра иностранных дел России В. Калюжный даже обвинил Турцию в

⁴ Коломойцева А. Ю. Вопрос безопасности турецких проливов — экология или политика? *Вестник РГГУ. Серия: Политология. История. Международные отношения.* 2009. № 8. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/vopros-bezopasnosti-turetskih-prolivov-ekologiya-ili-politika-1> (дата обращения 22.01.2020).

⁵ Коржубаев А. Г. Россия на мировых рынках нефти и нефтепродуктов. *Бурение & Нефть (Специализированный журнал).* 2011. № 5. URL: <https://burneft.ru/archive/issues/2011-05/3> (дата обращения 22.01.2020).

⁶ Yıldız D. *Karadeniz Satrançında En Stratejik Hamle: “Kanal İstanbul”.* S. 11. 22.01.2018. URL: <http://docplayer.biz.tr/106092247-Karadeniz-satrancinda-en-stratejik-hamle-kanal-istanbul.html> (дата обращения 22.01.2020).

том, что она нарочно мешает экспорту российской нефти через Босфор — чтобы направить нефтяные потоки по трубопроводу Баку–Джейхан⁷.

В сентябре 2018 г. Турция вновь внесла поправки в правила прохода проливов. И вновь это вызвало многокилометровую очередь из нефтеналивных танкеров, в основном, под российскими флагами. Среди новых правил между прочим значится присвоение торговым судам статуса военных в случае перевозки ими военных грузов⁸. Правила в очередной раз пополнили список ограничений судоходства в проливах и противоречат статье 2 Конвенции Монтрё о свободном проходе через Проливы любого торгового судна⁹. Согласно информации турецкой газеты *Yeni Yaşam*, к началу февраля 2019 г. время ожидания в проливах увеличилось до 16 суток (в противовес прежним 10 часам)¹⁰. Все это говорит о том, что Турция постепенно «выдавливает» грузопоток из Босфора.

ПРОЕКТ КАНАЛА «СТАМБУЛ» И ПОЗИЦИЯ РОССИИ

Позиция большинства российских экспертов относительно перспектив строительства канала отрицательная. В частности, директор Фонда национальной энергетической безопасности Константин Симонов непреклонен. По его мнению, «Турция в любой момент может сказать, что Босфор перегружен, и она не может обеспечить проход танкеров через него... Кроме того, если ставить задачу по диверсификации транзитных путей, то Россия должна думать не о том, появится или нет новый канал для перевозки грузов через Турцию, а о том, чтобы важнейшие транспортные артерии Турции обходили (выделено мной. — А. Б.)»¹¹. По мнению ведущего эксперта ИМЭМО РАН Станислава Иванова, «Турция в данном случае выступает в качестве нашего конкурента... В случае появления турецкой альтернативы Босфору, на которую не распространяется конвенция Монтрё, потери России будут больше гипотетических выгод. «Стамбул», если будет реализован, останется «внутренним проектом». При этом новая водная артерия даст больше возможностей нашим прямым конкурентам из Азербайджана, Грузии, Румынии, Туркмении. Плюс к этому страны блока НАТО, в который входит Турция, могут получить большую внеконвенционную свободу действий при необходимости войти в Черное море»¹².

⁷ Умбрасас А. Р. Современное состояние и перспективы конвенции Монтрё 1936 г. О статусе проливов. *Международный журнал прикладных наук и технологий "Integral"*. 2019. № 3. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sovremennoe-sostoyanie-i-perspektivy-konventsii-montryo-1936-g-o-statuse-prolivov> (дата обращения 22.01.2020).

⁸ Умбрасас А. Р. Современное состояние и перспективы конвенции Монтрё 1936 г. О статусе проливов. *Международный журнал прикладных наук и технологий "Integral"*. 2019. № 3. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sovremennoe-sostoyanie-i-perspektivy-konventsii-montryo-1936-g-o-statuse-prolivov> (дата обращения 22.01.2020).

⁹ *Конвенция о режиме проливов (Монтрё, 20 июля 1936 г.)*. URL: http://www.conventions.ru/view_base.php?id=839 (дата обращения 22.01.2020).

¹⁰ Gürsucu Yu. Hatay, İzmir ve Tekirdağ'da LNG tehdidi. *Yeni Yaşam Gazetesi*. 28.02.2019. URL: <https://yeniyasamgazetesi.com/hatay-izmir-ve-tekirdagda-lng-tehdidi/> (дата обращения 22.01.2020).

¹¹ Селиванова М. Стамбульский канал нефтепроводу не замена. Российские «плюсы» Стамбульского канала. *РИА Новости*. 29.04.2011. URL: <https://ria.ru/20110429/369294052.html> (дата обращения 22.01.2020).

¹² Новый турецкий канал ударит по России. *Репортер*. 20.08.2018. URL: <https://topcor.ru/2256-novyj-tureckij-kanal-udarit-po-rossii> (дата обращения 22.01.2020).

Интересный историко-аналитический обзор проблемы содержится в статье сотрудника Историко-документального департамента МИД России Валерии Заниной. Она отмечает, что «даже если Россия останется единственной страной, поддерживающей Конвенцию Монтрё, юридически договоренности останутся в силе... Таким образом, попытка Турции проверить на прочность устоявшуюся систему регулирования судоходства через проливы путем принятия односторонних ограничений, а также инициатив по строительству нового канала в обход Босфора (а потенциально и Дарданелл) нацелена на еще большее расширение своих полномочий в отношении проливов по сравнению с теми, которые дает конвенция». Эксперт, впрочем, считает, что «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»¹³.

Проблема финансирования проекта — основная для турок¹⁴. Периодически в турецких источниках появляется информация о возможности китайского участия в проекте Стамбульского канала в размере 30 млрд. долларов. Дело в том, что 4 ноября 2019 г. первый поезд из Китая прошел по подводному железнодорожному пути «Мармара», открыв «Железный (железнодорожный. — А. Б.) Шелковый путь» из Китая в Европу (в данном случае — в Прагу). Благодаря этому проекту китайские товары в короткие сроки могут быть транспортированы в страны Азии, Африки и Европы. Таким образом, «Железный Шелковый путь» значительно сократит транспортные расходы в обоих направлениях торговли, а подводный тоннель «Мармара» будет способствовать превращению Турции в железнодорожный коридор между Востоком и Западом¹⁵. По примеру «Мармара» турки планируют вписать проект канала «Стамбул» в китайскую инициативу «Один пояс, один путь», полагаясь на то, что в случае реализации китайской инициативы значительный рост трафика товаров через Босфор предоставит турецкой стороне возможность перенаправить судоходный трафик с пролива Босфор на канал «Стамбул»¹⁶. Дело не ограничивается исключительно финансовой стороной. К 2023 г. Турция хочет укрепить свои позиции на международной арене — войти в десятку крупнейших мировых экономик с ВВП свыше 2 трлн. долларов США, в том числе через формирование крупнейшего транспортно-логического узла, составной частью которого должен стать канал «Стамбул» [Стародубцев, 2011, с. 183].

Однако насколько реально привлечь китайские инвестиции сказать трудно. Поэтому помимо китайских инвестиций Турция рассчитывает на финансовую поддержку стран из «необычных» регионов — Бельгии, Нидерландов и Люксембурга. По словам министра транспорта и инфраструктуры Турции Джахита Турхана, компании из стран Бенилюкса проявили большой интерес к проекту. В интервью газете

¹³ Занина В. Из Кремля Босфор не виден. *Международная жизнь*(*International affairs*). 2014. № 6. URL: <https://interaffairs.ru/jauthor/material/1083> (дата обращения 22.01.2020).

¹⁴ Соснов С. И. Мегaproекты Турции: на пути к процветанию или кризису? *Проблемы национальной стратегии*. 2018. № 5 (50). URL: <https://riss.ru/analytics/55565/> (дата обращения 22.01.2020).

¹⁵ Габриелян Айк. Генеральный план развития логистической инфраструктуры Турции. *Институт Ближнего Востока*. 30.12.2019. URL: <http://www.iimes.ru/?p=65058> (дата обращения 22.01.2020).

¹⁶ Стародубцев И. И. К вопросу о главных турецких инфраструктурных проектах: третий аэропорт и канал «Стамбул». *Институт Ближнего Востока*. 08.12.2018. URL: <http://www.iimes.ru/?p=66118> (дата обращения 25.01.2020).

Hürriyet Daily News Турхан отметил, что «наши переговоры о финансировании продолжаются. У них [инвесторов из Бенилюкса. — А. Б.] есть бизнес-опыт и технологическая база в этой области»¹⁷. Есть и чисто геополитические проблемы. Многие в Турции уверены, что создавать дополнительный военный трафик через проливы — учитывая ротационную политику НАТО в Черном море — не в интересах КНР, чье противостояние с США в Южно-Китайском море не предполагает усиления потенциального противника в какой-либо другой части света [Болдырев, 2019, с. 14]. Не меньшее значение для Турции имеет позиция России, чье отношение к турецкому проекту следует охарактеризовать как сдержанно-отрицательное.

Позиция России по этому вопросу была озвучена газетой *Hürriyet*. Спустя три дня после объявления о начале реализации турецкого мегапроекта (27 апреля 2011 г.) в статье «Россия не перенаправит грузопоток в Стамбульском канал, а будет настаивать на использовании Босфора и трубопроводов» сообщалось, что Москва будет проталкивать проект Трансбалканского нефтепровода Бургас–Александруполис¹⁸. В интервью газете *Radikal* в 2011 г. посол России в Турции в 2007–2013 гг. Владимир Ивановский поставил под сомнение экономическую целесообразность проекта Стамбульского канала. Такой проект, по мнению Ивановского, 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?» Москва выступила за сохранение международного режима проливов, а, следовательно, за гарантированный в Монтрё свободный трафик через Босфор. В любом случае, заключал Ивановский, «вопрос необходимо тщательно изучить»¹⁹. Мнение коллеги подтвердил и нынешний посол России в Турции Алексей Ерхов²⁰. В целом в Москве спокойно относятся к проекту Эрдогана, будучи уверенными, что финансовые проблемы не позволят туркам реализовать задуманное.

В отсутствие международно-правовой и финансовой проработки мегапроекта Анкару упрекают не только российские, но и турецкие эксперты. Что же касается платы за проход через канал, то проход танкеров предварительно оценивается в сумму порядка

¹⁷ Sargent J. Turkey moves forward with Kanal Istanbul. *International construction*. 20.11.2019. URL: <https://www.khl.com/international-construction/turkey-moves-forward-with-kanal-istanbul/141278.article> (дата обращения 22.01.2020).

¹⁸ Hadcioğlu N. Rusya, 'Kanal İstanbul'a yönelmeyecek, Boğaz ve boru hattında ısrar edecek. *Hürriyet*. 30.04.2011]. URL: <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/rusya-kanal-istanbul-a-yonelmeyecek-bogaz-ve-boru-hattinda-ısrar-edecek-1767141> (in Turkish) (дата обращения 22.01.2020).

Трансбалканский трубопровод (нефтепровод Бургас–Александруполис) — планировалось строить в обход Босфора и Дарданелл. Одной из причин его строительства была малая пропускная способность Босфора. Предполагалось, что маршрут нефтепровода пройдет от болгарского города Бургас на берегу Черного моря до греческого Александруполиса 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.

¹⁹ Yetkin M. Rusya Büyükelçisi: Montrö korunmalı. *Radikal*. 30.04.2011. URL: <http://www.radikal.com.tr/yazarlar/murat-yetkin/rusya-buyukelcisi-montro-korunmali-1047796/> (дата обращения 22.01.2020).

²⁰ Смирнов Ф. Посол России прокомментировал строительство канала «Стамбул» в Турции. *PIA Новости*. 27.12.2019. URL: <https://ria.ru/20191227/1562947557.html> (дата обращения 22.01.2020).

44 доллара США за перевозимую тонну нефти, что в 10 раз выше нынешней цены²¹. 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 директор Морского форума Университета Коç (Турция) Джем Гюрдениз, «с политической точки зрения, для России важно не оставлять Черное море морским державам»²². Опасения РФ имеют под собой основания. Пока теоретически, но с согласия турецких властей нахождение любого иностранного военного корабля водоизмещением не более 10 тыс. тонн в новом турецком канале (т. е. без захода в Черное море) может быть не ограничено конвенционным лимитом в 2 суток [Современная Турция, 2019, с. 49].

Итак, несмотря на ряд преимуществ, которые предоставляет для России Стамбульский канал, позицию России в отношении турецкого мегапроекта следует расценивать как отрицательную. Позиция эта вряд ли изменится, прежде всего, потому что печальный опыт турецкого «суверенитета» над проливами в годы Второй мировой войны убеждает в том, что в случае запуска Стамбульского канала Черное море рискует потерять статус «российско-турецкого» озера. Перспектива же миллиардных прибылей от «Второго Босфора» нивелируется преимуществом бесплатного трафика через существующий пролив.

ПЕРСПЕКТИВЫ РОССИЙСКОГО УЧАСТИЯ В ПРОЕКТЕ СТАМБУЛЬСКОГО КАНАЛА

В отношении Стамбульского канала Россия занимает выжидательную позицию, так как сам проект в силу своего гипотетического характера не оказывает какого-либо влияния на российско-турецкие отношения. Тем не менее совершенно ясно, что Россия не может помешать строительству Стамбульского канала. Поэтому многие в России призывают руководство определиться. По мнению газеты «Московский комсомолец», позиция России должна быть обозначена турецкой стороне предельно конкретно: либо мотивированное и четко озвученное неприятие канала «Стамбул» с его блокированием всеми доступными способами, либо непосредственное участие в проекте, с тем чтобы стать одной из стран, непосредственно управляющих судоходным движением в важнейшей для Черного моря судоходной артерии²³. Последний вариант найдет немало сторонников в нашей стране, особенно среди тех, кто считает, что введение платного трафика через Стамбульский канал компенсируется экономическими выгодами, т. е. отсутствием простоев и дополнительной водной артерией для нефте- и

²¹ Дузь С. Канал «Стамбул» может изменить расклад сил в регионе и отменить Договор Монтре от 1936 г. *Versia.am*. 27.04.2013. URL: <http://www.versia.am/cannal-stambul-mojet-izmenit-rasklad-sil-v-regione/> (дата обращения 22.01.2020).

²² 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 22.01.2020).

²³ Канал «Стамбул» может разрушить режим безопасности в регионе. *MK.RU: Московский комсомолец*. 24.03.2019. URL: <https://www.mk.ru/politics/2019/03/24/dlya-korabley-nato-mozhet-poyavitsya-novyuy-put.html> (дата обращения 22.01.2020).

сельхозпродукции России на рынки Южной, Юго-Восточной Азии и Китая²⁴. Существует также мнение (ни на чем не основанное), что страны черноморского региона сохранят право на бесплатный проход через новый пролив²⁵. Часть турецких экспертов призывает нейтрализовать оппозицию России путем привлечения ее к реализации проекта (см. выше).

Однако насколько это возможно? Привлечь Россию в качестве соинвестора означает для Турции допустить нас в перспективе к регулированию грузопотоков в Стамбульском канале. Последнее представляется совершенно невозможным, поэтому автор не считает необходимым на этом останавливаться. Среди турецких экспертов распространено мнение об экономических предпочтениях для России в случае постройки канала, однако подавляющая часть не имеет в виду использовать российскую сторону в качестве соинвестора — позиция анкарских экспертов свидетельствует более о благих намерениях, поскольку неясно, в какой форме они предполагают российское участие в проекте канала «Стамбул», да и само экспертное сообщество не имеет сколько-нибудь серьезного влияния на руководство страны. Наконец, о невозможности какого-либо российско-турецкого партнерства свидетельствует политика самой Турции. Несмотря на финансовые трудности, в Анкаре ни разу не поднимался вопрос о возможности привлечь российские инвестиции, притом что средства для своего проекта турки ищут повсюду — от Катара и Китая до стран Бенилюкса. Все это дает основание считать участие России в строительстве Стамбульского канала невозможным.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Россия занимает выжидательную позицию в отношении Стамбульского канала. 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. В России как-то спокойно отнеслись к тому, что в 2023 г. турки планируют завершить 60 % проекта канала, что наконец-то определена сумма проекта (75 млрд. долларов), обращая внимание лишь на то, что перенос сроков с юбилейной 100-летней даты ударит по престижу президента Р. Эрдогана²⁶. Между тем, исчерпанность идеологического концепта означает, что отныне реализация проекта перешла в более продуктивную деловую фазу, а разработка сдачи канала буквально по годам есть не что иное, как твердое решение довести задуманное до конца. При этом Россия не сможет нейтрализовать возможные негативные последствия, участвуя в строительстве канала. Необходимо искать другие пути.

²⁴ Селиванова М. Стамбульский канал нефтепроводу не замена. Российские «плюсы» Стамбульского канала. *РИА Новости*. 29.04.2011. URL: <https://ria.ru/20110429/369294052.html> (дата обращения 22.01.2020).

²⁵ Noon Post: Стамбульский канал — мечта, раздражающая Египет и Эмираты. *Новости сегодня (News24today)* 25.12.2019. URL: <http://news24today.info/noonpost-stambulskiy-kanal--mechta-razdrzhayuschaya-egipet-i-emiraty.html> (дата обращения 22.01.2020).

²⁶ Габриелян А. Канал «Стамбул» как фактор борьбы между «старой» и «новой» Турцией. *Институт Ближнего Востока*. 1.12.2019. URL: <http://www.iimes.ru/?p=64422> (дата обращения 22.01.2020).

Литература / References

- Болдырев А. В. Проект Стамбульского канала в контексте российско-турецких отношений: геополитика и экономика. *Внешиполитические интересы России: история и современность*. Самара, 2019. С. 10–26 [Boldyrev A. V. The Istanbul Canal Project in the Context of Russian-Turkish Relations: Geopolitics and Economics. *Russia's Foreign Policy Interests: History and Present*. Samara, 2019. Pp. 10–26 (in Russian)].
- Современная Турция: тренды развития и значение для России. Научный доклад*. М., 2019 [Modern Turkey: Development Trends and Importance for Russia: A Scientific Report. Moscow, 2019 (in Russian)].
- Стародубцев И. И. *Трансформирующаяся Турция*. М., 2011 [Starodubtsev I. I. *Transforming Turkey*. Moscow, 2011 (in Russian)].

Электронные ресурсы / Electronic sources

- Габриелян А. Канал «Стамбул» как фактор борьбы между «старой» и «новой» Турцией. *Институт Ближнего Востока*. 1.12.2019. URL: <http://www.iimes.ru/?p=64422> (дата обращения 22.01.2020).
- Габриелян А. Генеральный план развития логистической инфраструктуры Турции. *Институт Ближнего Востока*. 30.12.2019. URL: <http://www.iimes.ru/?p=65058> (дата обращения 22.01.2020).
- Дузъ С. Канал «Стамбул» может изменить расклад сил в регионе и отменить Договор Монтре от 1936 г. *Versia.am*. 27.04.2013. URL: <http://www.versia.am/cannal-stambul-mojet-izmenit-rasklad-sil-v-regione/> (дата обращения 22.01.2020).
- Занина В. Из Кремля Босфор не виден. *Международная жизнь (International affairs)*. 2014. № 6. URL: <https://interaffairs.ru/jauthor/material/1083> (дата обращения 22.01.2020).
- Канал «Стамбул» может разрушить режим безопасности в регионе. *МК.RU: Московский комсомолец*. 24.03.2019. URL: <https://www.mk.ru/politics/2019/03/24/dlya-korabley-nato-mozhet-rouyavitsya-povuuy-put.html> (дата обращения 22.01.2020).
- Коломойцева А. Ю. Вопрос безопасности турецких проливов — экология или политика? *Вестник РГТУ. Серия: Политология. История. Международные отношения*. 2009. № 8. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/vopros-bezopasnosti-turetskih-prolivov-ekologiya-ili-politika-1> (дата обращения 22.01.2020).
- Конвенция о режиме проливов (Монтрё, 20.07.1936)*. URL: http://www.conventions.ru/view_base.php?id=839 (дата обращения 22.01.2020).
- Коржубаев А. Г. Россия на мировых рынках нефти и нефтепродуктов. *Бурение & Нефть (Специализированный журнал)*. 2011. № 5. URL: <https://burneft.ru/archive/issues/2011-05/3> (дата обращения 22.01.2020).
- Новый турецкий канал ударит по России. *Репортер*. 20.08.2018. URL: <https://topcor.ru/2256-povuj-tureckij-kanal-udarit-po-rossii> (дата обращения 22.01.2020).
- Селиванова М. Стамбульский канал нефтепроводу не замена. Российские «плюсы» Стамбульского канала. *РИА Новости*. 29.04.2011. URL: <https://ria.ru/20110429/369294052.html> (дата обращения 22.01.2020).
- Смирнов Ф. Посол России прокомментировал строительство канала «Стамбул» в Турции. *РИА Новости*. 27.12.2019. URL: <https://ria.ru/20191227/1562947557.html> (дата обращения 22.01.2020).
- Соснов С. И. Мегaproекты Турции: на пути к процветанию или кризису? *Проблемы национальной стратегии*. 2018. № 5 (50). URL: <https://riss.ru/analytics/55565/> (дата обращения 22.01.2020).

- Стародубцев И. И. К вопросу о главных турецких инфраструктурных проектах: третий аэропорт и канал «Стамбул». *Институт Ближнего Востока*. 08.12.2018. URL: <http://www.iimes.ru/?p=66118> (дата обращения 25.01.2020).
- 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 22.01.2020).
- Умбрасас А. Р. Современное состояние и перспективы конвенции Монтрё 1936 г. О статусе проливов. *Международный журнал прикладных наук и технологий "Integral"*. 2019. № 3. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sovremennoe-sostoyanie-i-perspektivy-konventsii-montryo-1936-g-o-statuse-prolivov> (дата обращения 22.01.2020).
- Хафизоглу Р. 2019-й станет годом мегапроектов в Турции. *Trend.az*; 04.01.2019. URL: <https://www.trend.az/world/turkey/3001733.html> (дата обращения 22.01.2020).
- 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 22.01.2020).
- Gürsucu Yu. Hatay, İzmir ve Tekirdağ'da LNG tehdidi. *Yeni Yaşam Gazetesi*. 28.02.2019. URL: <https://yeniyasamgazetesi.com/hatay-izmir-ve-tekirdagda-lng-tehdidi/> (дата обращения 22.01.2020).
- Hadıoğlu N. Rusya, 'Kanal İstanbul'a yönelmeyecek, Boğaz ve boru hattında ısrar edecek. *Hürriyet*. 30.04.2011. URL: <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/rusya-kanal-istanbul-a-yonelmeyecek-bogaz-ve-boru-hattinda-ısrar-edecek-1767141> (дата обращения 22.01.2020).
- Sargent J. Turkey moves forward with Kanal Istanbul. *International construction*. 20.11.2019. URL: <https://www.khl.com/international-construction/turkey-moves-forward-with-kanal-istanbul/141278.article> (дата обращения 22.01.2020).
- Yetkin M. Rusya Büyükelçisi: Montrö korunmalı. *Radikal*. 30.04.2011. URL: <http://www.radikal.com.tr/yazarlar/murat-yetkin/rusya-buyukelcisi-montro-korunmalı-1047796/> (дата обращения 22.01.2020).
- Yıldız D. *Karadeniz Satrançında En Stratejik Hamle: "Kanal İstanbul"*. 22.01.2018. URL: <http://docplayer.biz.tr/106092247-Karadeniz-satrancinda-en-stratejik-hamle-kanal-istanbul.html> (дата обращения 22.01.2020).