



### **Что мешает осуществлению "заветной мечты" Эрдогана — строительству "Канала Стамбул".**

2023 год станет для Турции особенным. Президентские и парламентские выборы, 20 лет Эрдогана у власти, столетний юбилей создания Турецкой Республики. Именно к этой дате, по задумке правящей партии, должны быть запущены несколько десятков инфраструктурных мегапроектов по всей стране.

Среди уже реализованных — подводные туннели Мармарай и Аврасья, связавшие Европу и Азию железнодорожным и автомобильным сообщением, третий мост через Босфор, несколько международных трубопроводов, призванных превратить Турцию в региональный энергетический хаб, наконец новый аэропорт Стамбула, признанный одним из крупнейших в мире. На 2023 год запланированы первый полет в космос и запуск первой в стране атомной электростанции. По планам руководства, ко второму столетию своего существования Турецкая Республика должна подойти не только на пике экономического развития и политического влияния, но и в новом для себя статусе космической и ядерной державы.

Однако венцом архитектурной мысли и политических амбиций турецкого президента должен стать другой проект — "Канал Стамбул", искусственный водный путь, соединяющий Черное и Мраморное моря в обход Босфора. Впервые предложенный им еще в бытность премьером в далеком 2011 году, "Новый Босфор" в прямом смысле слова стал "голубой мечтой" Эрдогана. Однако похоже, что сейчас именно с этим проектом возникли наибольшие трудности. И дело тут вовсе не во внезапно нагрянувшей эпидемии коронавируса.

### **Город-сад или экологическая катастрофа?**

Сама по себе идея прорыть искусственный канал параллельно природным проливам не нова. Первые попытки изменить географию, а вместе с ней и геополитику Черного моря приписывают многим предшественникам Эрдогана — от султана Сулеймана Великолепного в XVI веке до премьера Бюлента Эджевита в 90-е годы минувшего столетия.

В его нынешней реинкарнации проект "Канал Стамбул" (официально утвержденный в 2018 году) предполагает целый комплекс масштабных построек и сопутствующих объектов инфраструктуры общей площадью в 453 млн кв. м. По словам министра инфраструктуры, помимо собственно водной артерии длиной около 45 км, в его состав войдут новые престижные жилые районы с населением около 7,5 млн человек, зоны отдыха, яхт-клубы, контейнерные терминалы, логистические центры, транспортные развязки и больше десятка мостов через канал.

Главной целью "проекта тысячелетия" называется необходимость разгрузить Босфор,

страдающий от морского трафика не меньше, чем узкие улочки Стамбула от автомобильных заторов. Важную роль играет и экологическая ситуация. Прохождение судов с опасными грузами по наиболее трудным для навигации участкам пролива в непосредственной близости от исторического центра густонаселенного мегаполиса представляет серьезную угрозу для его жителей. В доказательство приводятся прецеденты аварий нефтяных танкеров буквально "у порога" роскошных вилл, раскинувшихся по обе стороны Босфора.

Тем не менее, вместо ожидаемой радости экологи, биологи и сейсмологи бьют тревогу из-за необратимых последствий изменения ландшафта для окружающей среды. Турецкая ассоциация инженеров и архитекторов, представители гражданского общества призывают власть отказаться от "сумасшедшего проекта", способного разрушить исторический облик города. А мэр Стамбула Экрем Имамоглу, прославившийся в прошлом году своей фееричной победой в борьбе за главное кресло мегаполиса, уже назвал проект "убийством" для города и пообещал оспорить в судебном порядке заключения экологической экспертизы, дающей добро на разработку канала.

Однако вряд ли все это остановит Эрдогана на пути к реализации его заветной мечты.

В январе президент заявил об окончании подготовительных процедур и готовности переходить к практической реализации проекта. В феврале был запущен официальный сайт [kanalistanbul.gov.tr](http://kanalistanbul.gov.tr), существующий пока только в турецкой версии (что позволяет судить о главной целевой аудитории медиа-ресурса). Наконец, несмотря на карантин и ограничения, введенные в связи с пандемией коронавируса, 26 марта состоялся первый тендер на реставрацию нескольких объектов инфраструктуры в рамках проекта.

### **Разделенные Каналом**

Ставки высоки.

Еще до начала строительства "Канал Стамбул" стал ключевым фактором не только в дальнейшем развитии города, но и во внутривнутриполитической жизни всей страны. Символизма ситуации добавляет и тот факт, что главным противником проекта выступает мэр Стамбула Имамоглу, в прошлом году впервые за четверть века принесший победу оппозиционной Республиканской народной партии на местных выборах и вполне способный составить достойную конкуренцию Эрдогану на следующих президентских выборах.

Сегодня Стамбул — это почти 10,5 млн из 57 млн избирателей и треть национальной экономики Турции. Поэтому настроения местных жителей часто определяют исход общенационального волеизъявления.

Недавний опрос общественного мнения показал, что безработица и инфляция наряду с террористической угрозой входят в топ-3 проблем, наиболее беспокоящих простого обывателя. Нет никаких сомнений в том, что именно способность власти эффективно

решать экономические проблемы станет определяющим фактором для турецкого избирателя на следующих выборах. А реализация инфраструктурных мегапроектов — едва ли не единственный проверенный способ справиться с "великой депрессией".

Представители власти уже заявили, что проект должен способствовать развитию реального сектора экономики и притоку иностранного капитала в виде многомиллионных инвестиций. Планируется, что "Канал Стамбул" создаст около 20 тыс. рабочих мест: 10 тыс. на этапе строительства и еще столько же после введения его в эксплуатацию. К тому же успешная реализация "проекта тысячелетия", способного "затмить славу Суэцкого и Панамского каналов", должна стать хорошим подарком националистическому электорату к празднованию столетия республики.

Правда, пока не ясно, кто именно займется его финансированием и на каких условиях будет происходить монетизация прибыли. Эксперты отмечают, что традиционная модель приватно-государственного партнерства, часто и успешно применяемая в Турции для реализации подобных проектов, в этот раз может не сработать.

Государственный бюджет едва справляется с нагрузкой содержания 4 млн сирийских беженцев, турецкая лира обесценилась до исторического минимума под ударами твиттов Трампа и атак коронавируса, а частный бизнес и без того перегружен другими проектами — более понятными с точки зрения дальнейших перспектив и привлекательными в финансовом плане. По официальным данным, в 2019 году судоходный трафик через Босфор составил около 43 тысяч кораблей. Однако до сих пор неясно, какая часть этого трафика и по какой процедуре будет перенаправляться на платный проход через искусственный канал.

Очевидно, понимая, что даже самый "безумный" проект должен иметь под собой рациональные основания, авторы идеи уже вынуждены были пойти на некоторые изменения. В частности, сроки реализации проекта были продлены с 2023 до 2027 года, а движение по новому Каналу, изначально планируемое в обе стороны, ограничено попеременным односторонним трафиком. Это позволило существенно удешевить "Стамбул", снизив первоначальную сумму с 50 млрд долл. до "скромных" 12,5 млрд.

Учитывая недавние законодательные инициативы правящей партии в сфере инвестиционного банкинга, призванные облегчить процедуру финансирования крупных инфраструктурных объектов, можно предположить, что руководство страны рассчитывает и на исламский капитал лояльных к власти бизнес-ассоциаций и фондов, и на своеобразный "фандрейзинг" среди всех желающих осуществить мечту президента. Специально для этой цели будет создан и отдельный "Фонд финансирования проектов".

В свою очередь министр финансов и казначейства Турции (и по совместительству зять Эрдогана) Берат Албайрак, отвечая на критику по поводу возможных коррупционных схем, заложенных в проект, и нерентабельности "Канала Стамбул" для страны, заявил, что не видит причин для беспокойства и сам он "оптимистично настроен" в отношении экономических перспектив проекта.

Вместе с тем, без участия иностранных инвесторов его реализация вряд ли будет возможной. И это тот случай, когда интерес потенциальных бенефициаров оправдан не столько прямой экономической выгодой (перспективы которой все еще весьма туманны), сколько вполне реальными геополитическими дивидендами.

Министр транспорта и инфраструктуры Турции недавно заявил, что заинтересованность проектом уже высказали страны Бенилюкса и Китай, рассматривающий новый Канал как важное звено логистической цепочки "Один пояс — один путь". Выказал готовность "помогать экономике Турции", "выкупая земельные участки вокруг будущего канала", и представитель королевской семьи Катара, очевидно памятуя поддержку официальной Анкары в недавнем конфликте с Саудовской Аравией.

### **"Проливы будут наши"**

Похоже, что теперь о своем интересе участвовать в проекте готовится заявить и Россия. В Москве уже много веков подряд не теряют надежды получить доступ к теплым морям. И впервые за долгое время у этой мечты есть шанс осуществиться, пусть даже и весьма неожиданным способом.

Не удивительно, что "Канал Стамбул", ранее вызывавший резко негативную реакцию российской стороны, в последнее время все чаще становится предметом дискуссий о возможных форматах участия в нем России. Понимая, что "если процесс нельзя остановить, его нужно возглавить", российское экспертное сообщество все громче призывает руководство страны определиться: "либо мотивированно и четко озвучить неприятие проекта "Канал Стамбул" с блокированием его всеми доступными способами, либо напрямую участвовать в проекте, с тем чтобы стать одной из стран, непосредственно управляющих судоходным движением в важнейшей для Черного моря судоходной артерии".

Например, в одном из аналитических материалов Института востоковедения РАН утверждается, что "печальный опыт турецкого "суверенитета" над проливами в годы Второй мировой войны убеждает в том, что в случае запуска "Канала Стамбул" Черное море рискует потерять статус "российско-турецкого" озера", а потому Москва должна придерживаться "отрицательной позиции" в случае реализации "турецкого мегапроекта" в одностороннем порядке.

В то же время в Российском совете по международным делам считают, что "политическое и экономическое измерение проекта в совокупности создают ситуацию, при которой Россия не может игнорировать турецкую инициативу и на этом этапе исключать свое участие в ней". Более того, в качестве рекомендации отмечается, что "российское участие еще больше способствовало бы обеспечению российского контроля над важной судоходной артерией и созданию ситуации, при которой взаимные экономические российско-турецкие интересы становились бы фундаментом безопасности в регионе".

Безусловно, о привлечении российских компаний в качестве основного инвестора на условиях строй — владей — эксплуатируй (как, например в случае с АЭС "Аккую", строящейся усилиями "Росатома") не может быть и речи. Однако на всевозможных конференциях, регулярно организуемых в Анкаре с участием турецких и российских экспертов, все чаще звучат призывы "нейтрализовать оппозицию России путем привлечения ее к реализации проекта", "участия российских компаний в строительстве Канала" и "предоставления экономических преференций российским судам при проходе через искусственную артерию".

Идея добровольно отдать Кремлю "ключи от Константинополя" после столетий российско-османских войн может показаться безумием. Однако, как показывает опыт "Турецкого потока", АЭС "Аккую" и поставок С-400, Путин умеет делать предложения, от которых Эрдоган не в силах отказаться. Особенно, когда не за горами 2023 год, а на кону — осуществление заветной мечты.

### **Что делать с конвенцией Монтре?**

Одним из главных вопросов, который еще предстоит решить турецкому руководству, остается статус "Канала Стамбул" с точки зрения международного морского права. В частности, до сих пор непонятно, будут ли на него распространяться положения конвенции Монтрё, регулирующей режим прохода через проливы и накладывающей ограничения на тоннажность и срок пребывания военных кораблей нечерноморских стран в бассейне Черного моря.

В преамбуле документа общий термин "проливы" трактуется как "проливы Босфор, Дарданеллы и Мраморное море", при этом статус любых других водных артерий остается неопределенным. Эксперты единогласны в том, что в случае с торговым судоходством Анкара имеет полное право не только взимать плату за проход через искусственный канал, находящийся в пределах суверенной территории Турции, но и регулировать судоходный трафик в соответствии с положениями национального законодательства. Гораздо сложнее разобраться с применимостью ограничений Монтрё на класс и срок пребывания в Черном море военных кораблей нечерноморских стран, попавших в него через новую "точку входа", в обход Босфора.

Дискуссии разгорелись с новой силой после недавних заявлений Эрдогана о том, что Конвенция является "обязательной" только для проливов Босфор и Дарданеллы, а "Канал Стамбул" "будет полностью выведен из сферы ее действия". По словам президента, "Канал будет работать как водная артерия Турции", а потому он "не имеет никакой связи с режимом Монтрё". Если действительно так, это может означать кардинальные изменения в почти вековой практике Турецкой Республики рассматривать конвенцию Монтрё как незыблемый принцип региональной политики, позволяющий ограничить до минимума присутствие в бассейне Черного моря НАТОвских кораблей.

Несмотря на то, что три из шести черноморских стран (включая саму Турцию) являются членами альянса, "наращивание присутствия НАТО" в Черном море традиционно

рассматривается турками как один из главных дестабилизирующих факторов в регионе. До сих пор все попытки (в том числе и украинской стороны) привести нормы Конвенции 1936 года в соответствие с техническими характеристиками современных военных кораблей встречали в Анкаре категорический отказ. Теперь же, если режим Монтрё не будет распространяться на новый канал, это может существенно изменить баланс сил в регионе.

Вместе с тем, ни смелые заявления турецкого президента о перспективах использования нового Канала, ни спекуляции СМИ о возможности перекрытия Босфора для российских кораблей, направляющихся в Сирию во время очередного обострения в Идлибе, еще не дают поводов для радости. Прагматичное балансирование Турции между Россией и НАТО остается краеугольным камнем ее внешней политики, и нет никаких причин считать, что это может измениться в обозримом будущем. Учитывая нынешний уровень отношений с Западом, Анкара вряд ли захочет видеть в Черном море регулярное присутствие ВМС НАТО или авианосцев США — страны, представляющей, по мнению 82% населения, главную угрозу национальной безопасности Турции.

Несомненно однако, что отсутствие прецедентов в истории и возможность вольного прочтения конвенции Монтрё в связи с запуском нового Канала способно обеспечить Анкаре гораздо большую гибкость в принятии внешнеполитических решений и значительно укрепить ее переговорную позицию в диалоге и с Москвой, и с Вашингтоном.

В поддержку этого мнения говорит и тот факт, что пресс-секретарь и главный советник Эрдогана по внешнеполитическим вопросам Ибрагим Калын уже заявил, что проход судов через "Канал Стамбул" будет осуществляться в соответствии с нормами Конвенции. Более того, на официальном сайте проекта даже существует отдельный раздел "Канал Стамбул" и конвенция Монтрё". Его подзаголовок недвусмысленно гласит: "Канал не нанесет ущерба (применению — Е.Г.) Конвенции". Правда, небольшая оговорка в конце раздела уточняет, что положения Конвенции будут исполняться до тех пор, пока это соответствует интересам Турции и других черноморских государств.

Пока реализация проекта не начата, у Украины еще есть время подумать о том, какие перспективы и риски несет создание "альтернативного Босфора" для наших национальных интересов. Например, можно было бы обсудить с Анкарой возможность продления 21-дневного срока пребывания кораблей НАТО в Черном море в случае их захода в акваторию через новый Канал. Или вернуться к переговорам об условиях прохода LNG-танкеров для поставок сжиженного газа в Одессу, которые турецкая сторона до сих пор блокировала, мотивируя это перегруженностью судоходного трафика на Босфоре.

Нет сомнения, что в Анкаре внимательно следят за наращиванием военного присутствия РФ в оккупированном Крыму, захваченных регионах Грузии, Азово-Черноморском бассейне и восточном Средиземноморье. Теперь же к военному фактору может добавиться и контроль над критической инфраструктурой. До сих пор единственным альтернативным выходом в Черное море (например на случай

"неожиданной аварии" российского танкера под Босфорским мостом) оставался Дунай. Однако с учетом планов российских инвесторов всерьез и надолго зайти в Международный свободный порт Джурджулешты на морском участке Дуная вблизи украинской и румынской границ, угроза превращения Черного моря в "российское озеро" становится вполне реальной. Возможно, осознание этого простого факта поможет нашим турецким партнерам правильно расставить маяки при строительстве "Канала Стамбул" и обойти многие подводные камни в беспокойных водах проливов.

**Евгении Габер, ZN**