

ИСЛАМ В СТРАНАХ ДАЛЬНОГО ЗАРУБЕЖЬЯ

Бибикова О.П.*

ТУРЦИЯ СТРОИТ НОВЫЙ КАНАЛ В ЧЁРНОЕ МОРЕ: ВОЗМОЖНЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ

DOI: 10.31249/rimm/2021.04.05

***Аннотация.** Президент Турции строит канал, параллельный каналу Босфор. Этот канал даст финансовую выгоду Турции, но возникнут трудности для других стран, в том числе и для России.*

***Ключевые слова:** канал; Эрдоган; Босфор; Дарданеллы; ВМС России.*

«Это моя мечта», – так президент Турции Реджеп Тайип Эрдоган назвал проект «Стамбул», выступая 16 января 2020 г. Речь идет о канале, который он хочет построить параллельно проливу Босфор.

На самом деле идея создания искусственного транспортного канала возникла еще в XVI в. во времена правления султана Сулеймана Великолепного (1520–1566). Тогда речь шла о канале, который должен был соединить Измитский залив, узкий и длинный тектонический разлом на Анатолийском побережье, с озером Саяпанка и рекой Сакарья. Характерно, что этот проект за 400 лет рассматривали семь разных султанов. Естественно, что в те времена не было необходимости строить канал для пропуска многотоннажных судов. Речь шла о перевозке древесины, основного строительного материала, как для зданий, так и кораблей. Предполагалось таким образом доставлять древесину не только в Стамбул, но и в Трабзон и Салоники. При наличии такого канала стоимость

* Бибикова О.П., кандидат исторических наук, старший научный сотрудник Института востоковедения РАН, e-mail: olbibikova@mail.ru

© Бибикова О.П., 2021

транспортировки древесины была бы ниже, в итоге кораблей и зданий строилось бы больше.

По поводу этого проекта было написано немало статей, авторы видели в его реализации выход из хронической отсталости, в которой в те времена пребывала Турция. В частности, турецкий историк Омер Фарук Йилмаз (1898–1969)¹ утверждал, что турецкие элиты считали отсутствие такого канала серьезным конкурентным недостатком по отношению к Европе, где каналы были обычным явлением уже в XIX в.

В 1994 г. к идее построить канал (уже в европейской части Турции) вернулся лидер Демократической левой партии и бывший премьер-министр Турции Мустафа Бюлент Эджевит (1925–2006). Главной задачей нового канала Эджевит называл разгрузку Босфора. Он же придумал ему название – «Стамбул». Однако проект так и не был реализован.

26 апреля 2011 г. тогдашний премьер-министр Реджеп Тайип Эрдоган в своей речи сказал, что «мечта сбудется». Правда, в отличие от так и не реализованного проекта, новый проект предполагается осуществить на европейской части Турции, и не для поставок древесины, а для пропуска судов.

Согласно «Конвенции Монтрё о режиме турецких проливов»² (подписанной 9 ноября 1936 г.), все суда имеют право свободно перемещаться по проливу Босфор без необходимости прибегать к платным услугам лоцмана³. Согласно конвенции Турция не имеет права закрывать проход для простых судов, а проход военных судов строго регламентирован. Приоритет имеют причерноморские страны⁴.

¹ *Yilmaz O.F. Beş Asırlık Kanal Projesi (Channel Project for the last five centuries), Yediküta, 2010, N 18. – P. 12–21.*

² Конвенция Монтрё – конвенция о статусе проливов Босфор и Дарданеллы, принята на Конференции, проходившей 22 июня – 21 июля 1936 г. в г. Монтрё (Швейцария), с участием СССР, Турции, Великобритании, Франции, Болгарии, Румынии, Греции, Югославии, Австралии и Японии. Конвенция была заключена на 20 лет с автоматическим продлением, если одна из подписавших сторон не предложит пересмотр условий Конвенции.

³ Тем не менее услуги лоцмана предоставляются.

⁴ После уведомления властей Турции черноморские государства могут проводить через проливы в мирное время свои военные корабли любого класса. Для кораблей нечерноморских держав введены существенные ограничения. Общий тоннаж военных судов нечерноморских государств в Чёрном море не должен превышать 30 тыс. тонн со сроком пребывания не более 21 суток. Если Турция

Зарубежная общественность проект нового канала «Стамбул» сравнила со строительством египетских пирамид, но уже скоро в турецкой печати о нем писали как о масштабном проекте, который должен не только разгрузить Босфор, но и обеспечить социально-экономическое развитие всего Marmara Bölgesi – мраморно-морского региона, включающего в себя 18 провинций.

Реализация проекта согласуется с первоначальными надеждами властей на существенное увеличение экономического роста страны и обеспечение Турции стратегического положения на международной арене. Этот проект был внесен в 11-й пятилетний план, принятый на период с 2019 по 2023 г. и включивший в себя грандиозные проекты, посвященные 100-летию юбилею Турецкой Республики¹. Маршрут канала был утвержден в январе 2018 г., согласно которому новый канал пройдет к западу от Стамбула по территории районов Кючукчекмедже, Сазлыdere и Дурусу (Küçükçekmece, Sazlıdere и Durusu), он сможет пропускать около 160 судов в день, включая танкеры весом до 300 тыс. т.

Эрдоган объяснял причину строительства нового судоходного канала экономическими причинами. Согласно расчетам турецких специалистов, к 2050 г. через Босфор будут проходить примерно 78 тыс. кораблей в год, в то время как безопасный проход гарантируется 25 тыс. кораблей. «Мы смотрим на новый проект как на проект спасения будущего Стамбула. Мы провели все необходимые исследования, в том числе зондирование и оценку воздействия на окружающую среду»², – заявил Эрдоган.

Кроме того, турки задумались о расширении рекреативной зоны. Турция имеет обширную береговую линию четырех морей (Чёрное, Мраморное, Эгейское и Средиземное), теплых и пригодных для отдыха. Общая протяженность береговой линии Турции – 8333 км, из которых 1067 км приходится на береговую линию принадлежащих Турции островов. Туризм вносит существенный вклад в общий бюджет. Согласно официальным данным, доля доходов от туризма в 2019 г. (за период с января по сентябрь) дос-

посчитает, что для нее возникла военная угроза, она имеет право запрещать проход через проливы любых военных судов.

¹ Строительство планировалось закончить к 2025–2026 гг., однако в связи с тем, что в 2020 г. оно так и не началось, очевидно, сроки будут отложены.

² Эрдоган дал старт строительству канала «Стамбул», 26.06.2021 // <https://ria.ru/20210626/stambul-1738736758.html> (14.02.2021).

тигла 26,63 млрд долл.¹ В 2021 г. власти Турции поставили цель получить не менее 35 млрд долл. чистой прибыли от туристической отрасли². Однако пандемия внесла свои коррективы. В перспективе, если удастся создать новые курорты на побережье Чёрного и др. морей, то это принесет дополнительный доход стране.

Сооружение канала, по оценкам, обойдется Турции в 15 млрд долл., часть суммы, вероятно, привлекут из-за рубежа. Например, из Катар. Известно, что Эрдоган неоднократно посещал Доху, где, по всей видимости, заключал соглашения на многомиллиардные инвестиции. Считается, что канал окупится за 15 лет: ожидаемая выручка – 1 млрд долл. в год³.

Проектировщики считают, что канал позволит осуществлять транзит судов объемом 300 000 DWT⁴, которые в среднем на 10% шире максимально допустимой ширины в других каналах, таких как, например, Суэцкий канал.

Более того, предполагается, что грунт, который будет вырыт в ходе осуществления проекта, пойдет на строительство нового аэропорта, рассчитанного на 60 млн пассажиров в год. Это будет третий аэропорт на европейской части Турции. Второй Стамбульский аэропорт, открытый 29.10.2018 г., уже зарекомендовал себя как один из крупнейших в мире с точки зрения пропускной способности (200 млн пассажиров в год)⁵. Новый аэропорт рассчитан на 60 млн пассажиров в год⁶.

Преимущество искусственного транспортного коридора будет заключаться в отсутствии крутых поворотов. Самый резкий

¹ В 2019 г. доходы Турции от туризма достигли \$26,63 млрд // https://yandex.ru/news/story/V_2019_godu_dokhody_Turcii_ot_turizma_dostigli_26663_mlrld--385770bb7cc371ef475ae70587dbff94?persistent_id=78591746#:~:text=C%20января%20по%20сентябрь%202019,достигли%2026%2C63%20млрд%20долларов. (14.02.2021).

² Экономика Турции в 2021 году: особенности, тенденции, уровень развития // <https://zagranportal.ru/turciya/zhizn-turciya/ekonomika-v-turcii.html>. (14.02.2021).

³ Сейчас суда платят около 1 тыс. долл. «за маяк», т.е. за проход по Босфору. Если ежегодно там проходит около 50 тыс. судов, выручка турецких властей составляет около 50 млн долл. Однако за транзит по новому каналу власти надеются собирать ежегодно около 1 млрд долл.

⁴ DWT (deadweight tons) – единица измерения общего веса транспортного судна, способного перевозить на борту грузы, топливо для дозаправки, экипаж, боеприпасы и т.д.

⁵ Turkish airlines switching to new airport. // <https://www.theguardian.com/cities/2019/apr/06/turkish-airlines-switching-to-new-airport-all-in-45-hours>.

⁶ Istanbul Canal: Erdogan's dream, Istanbul's nightmare // <https://www.dw.com/en/istanbul-canal-erdogans-dream-istanbuls-nightmare/a-51849822>. (13.02.2021).

поворот Босфора составляет 90°. Учитывая сильные течения и плотное движение в проливе, это серьезно повышает риск аварий¹. Однако строительство канала «Стамбул» (параллельного проливу Босфор) будет только первым этапом. Вторым будет дублирование канала Дарданеллы.

Обычно каналы строят для того, чтобы сократить время нахождения транспорта в пути. Суэцкий канал экономит в среднем от 16 до 34 дней плавания, Панамский канал экономит от 5 до 14 дней. В случае проектируемого Стамбульского канала временной экономии не будет: продолжительность плавания до Чёрного моря из Мраморного моря останется прежней. Однако существенно сократится время ожидания прохода через канал. Средняя стоимость простоя составляет 20 тыс. долл. в сутки.

Перегруженность Босфорского канала общеизвестна: из-за постоянного трафика, возникшего в Босфоро-Дарданеллском проливе, судам иногда приходится ждать от 15 до 72 часов. Из 50 тыс. судов, ежегодно проходящих по каналу, 10 тыс. это нефтеналивные танкеры от 150 до 500 тыс. т, самые пожароопасные объекты.

В проливах неоднократно случались столкновения судов и пожары, имевшие тяжелые последствия. В 1960 г. югославский танкер «Зоранич» столкнулся с греческим судном World Harmony. В воду попали 12 т бензина и 10 тыс. т нефти. Пожар перекинулся на район Истиние (северо-западная часть европейского побережья Босфора), который практически полностью выгорел. Горящее судно отнесло к району Бейкоз (Beşiközü), в азиатской части города, где в результате погибли люди. Танкер пылал 52 дня. Для ликвидации пожара из США прибыло специальное судно для тушения пожаров на воде. В 1979 г. румынский танкер Independent столкнулся с греческим сухогрузом Evriali при входе в Босфор в районе вокзала Хайдарпаша на азиатском берегу. В результате аварии в воды Босфора попало 95 тыс. т нефти, зафиксировано 43 погибших². За полвека в водах пролива произошло 430 крупных аварий. На дне Босфора покоятся 27 крупных судов³.

¹ Дублер Босфора. Чем опасен «сумасшедший проект». // <https://sputnik-abkhazia.ru/analytics/20210409/1032182820/Dubler-Bosfora-chem-opasen-sumasshedshiy-proekt-Erdogana.htm> (14.02.2021).

² Катастрофы и пожары в Босфоре // <https://zen.yandex.ru/media/psyist/katastrofy-i-pojary-v-bosfore--5a93af5a48c85edfe7fab671> (24.02.2021).

³ Катастрофы и пожары в Босфоре <https://zen.yandex.ru/media/psyist/katastrofy-i-pojary-v-bosfore--5a93af5a48c85edfe7fab671> (24.02.2021).

Проект канала «Стамбул» является чрезвычайно сложным не только из-за его целей, но и из-за выбора его местоположения, серьезного социально-экономического воздействия, которое он окажет на регион. Критики утверждают, что новый канал может нанести экологический ущерб территории, по которой он должен пройти. По мнению мэра Стамбула, социал-демократа Экрема Имамоглу¹, реальная стоимость строительства канала никак не может быть меньше \$80 млрд. Он считает, что в процессе реализации проекта могут возникнуть вопросы с обеспечением города пресной водой. Под угрозой засоления окажутся источники пресной воды на европейской части Стамбула, а также озеро Теркос (Terkos), откуда брали воду еще в античные времена. Чтобы компенсировать потери, придется снабжать город водой из Азии, а это будет дороже, и качество речной воды там ниже.

Мэр Стамбула назвал этот проект «предательством Стамбула»². В знак протеста он прекратил действие протокола о сотрудничестве, который предыдущий муниципалитет согласовал с правительством.

Профессор Доганай Толунай (Стамбульский университет) считает, что канал угрожает сложной экосистеме региона: «Дюнные ландшафты на севере являются домом для охраняемых лесов, ручьев и пастбищ, которые важны для экосистемы и являются домом для сотен видов растений и животных»³. Кроме того, по его мнению, канал и жилые комплексы по его берегам будут построены в сейсмоопасной зоне и т.д.

Против «стройки века» высказались турецкие экологи. Они утверждают, что в результате «может нарушиться хрупкий баланс между Чёрным и Мраморным морями. Соленость Чёрного моря ниже, чем Мраморного. Вода из Чёрного моря начнет перетекать в Мраморное море вместе с бактериями, что в итоге приведет к обмелению Черного моря и загрязнению Мраморного»⁴. По мнению океанографа Джемаля Сайдама, профессора Университета Хаджеттепе

¹ Экрем Имамоглу является членом Республиканской народной партии. Имамоглу может стать основным противником Эрдогана на президентских выборах в 2023 г.

² «Предательство Стамбула»: Турция начала «стройку века», которая сделает ее мировой державой // <https://www.business-gazeta.ru/article/514702>. (4.02.2021).

³ Новый мегапроект Эрдогана: благо или вред для Стамбула? // <https://www.dw.com/ru/novyj-megaproekt-jerdogana-bлаго-ili-vred-dlja-stambula/a-57991886>. (21.02.2021).

⁴ «Предательство Стамбула»: Турция начала «стройку века», которая сделает ее мировой державой // <https://www.business-gazeta.ru/article/514702>. (21.02.2021).

в Анкаре, «строительство канала повлечет за собой необратимые последствия для экосистем Чёрного и Мраморного морей. Сложность ситуации заключается в том, что уровень Чёрного моря превышает уровень Мраморного – приблизительно на 30–50 см. В проливе Босфор другая ситуация: там действуют два разнонаправленных течения, которые не позволяют Чёрному морю обмелеть, поскольку питают его водами “соседа”»¹.

Мнение турецких экологов совпадает с мнением российских гидрологов, которые напоминают о том, что «Чёрное море когда-то было таким же внутренним водоемом, как Каспий. Вода в море... гораздо преснее, чем в Мраморном, но таков только ее верхний слой. На глубине примерно 200 м кислорода в водной массе практически уже нет, и море представляет собой безжизненную сероводородную среду, в которой нет ничего живого. При этом Чёрное море является самым большим хранилищем сероводорода среди всех морей нашей планеты. И ситуация ухудшается. Эта относительно пресная поверхностная прослойка воды становится все тоньше. Если прослойку прорвет, то сероводород хлынет в атмосферу, возникнет экологическая катастрофа»². Кроме того, специалисты предупреждают, что канал может оказать негативное влияние на линии тектонических разломов, которые залегают глубоко под территорией Стамбула. Новый канал превратит стамбульскую агломерацию в остров и сделает ее менее защищенной от землетрясений. Однако Эрдоган не разделяет мнения экологов.

Скептики считают, что Эрдоган использует проект для того, чтобы отвлечь население Турции от своих экспансионистских планов в Сирии, Ливии, Афганистане, на средиземноморском шельфе, где он вступил в конфликт с Грецией, на армяно-азербайджанском направлении и т.д. Не последнюю роль играют слухи, согласно им земельные участки вдоль будущего канала уже скуплены близким окружением президента, которое обогатится на проекте³. Народно-республиканская партия, крупнейшая оппозиционная партия Турции, раскритиковала проект как осуществляе-

¹ Дублер Босфора: чем опасен сумасшедший проект Эрдогана // <https://sputnik-abkhazia.ru/analytics/20210409/1032182820/Dubler-Bosfora-chem-opasen-sumasshedshiy-proekt-Erdogana.html> (11.02.2021).

² «Предательство Стамбула»: Турция начала «стройку века», которая сделает ее мировой державой. // <https://www.business-gazeta.ru/article/514702>. (21.02.2021).

³ Новая война за Босфор. Эрдоган ставит на Россию // <https://ria.ru/20210407/bosfor-1727055401.html>. (4.02.2021).

мый «за спиной налогоплательщика»¹. По данным опросов, до 80% жителей города выступают против нового канала².

Президент Турции хорошо известен своей склонностью к гигантским проектам в Стамбуле, будь то новый аэропорт, туннели, идущие под Босфором³, – все это он построил за короткое время. Добавим сюда перепрофилирование христианских храмов под религиозные нужды турецких мусульман и т.д. В этом же контексте можно вспомнить российско-турецкий атомный проект «Аккую»⁴.

Очевидно, что ввод нового канала неизбежно приведет к временному закрытию канала через Босфор, который нуждается в очистке. В ряде исследований отмечается сильное загрязнение, вызванное сбросом отработанной воды с судов, а также балластной воды. Кроме того, морские перевозки неизбежно связаны с нарушениями экосистемы, особенно в тех случаях, когда судно пересекало несколько морей с различной фауной и флорой. С 1990-х годов Босфор уже страдает от распространения медузы, первоначально обитавшей у берегов Северной Америки, которая была завезена судами. Весной 2021 г. поверхность Мраморного моря покрылась слизью. Это так называемая «морская слюна», которая появилась из-за загрязнения – неочищенных сточных вод, сбрасываемых в море. Она имеет желеобразную текстуру, состоящую из разнообразных органических компонентов, в том числе отмерших водорослей, плоти животных. Специалисты считают, что причиной ее возникновения являются отходы, которые люди сбрасывают в воду, а также климатические перемены. Обычно подобные массы формируются на тех участках воды, которые теплее остальных. Эта слизь кажется поверхностной, но ее толщина местами достигает 40 м. Естественно, что она отрицательно воздействует на жизнь

¹ Народно-республиканская партия (НРП) Турции создана в 1923 г. основателем и первым президентом Турецкой Республики Мустафой Кемалем Ататюрком.

² «Предательство Стамбула»: Турция начала «стройку века», которая сделает ее мировой державой // <https://www.business-gazeta.ru/article/514702>. (21.02.2021).

³ Речь идет о третьем аэропорте Стамбула (2018), двух туннелях – железнодорожном «Мармарай» (2013) и автотранспортном «Евразия» (2016).

⁴ АЭС «Аккую» сооружается по российскому проекту, включающему в себя строительство и ввод в эксплуатацию четырех энергоблоков с реакторами типа ВВЭР-1200. 10.03.2021 г. состоялась торжественная церемония, посвященная началу строительства третьего энергоблока. Доля российской атомной госкорпорации в проекте составляет 99,2%, а общая стоимость оценивается на уровне 20 млрд долл.

морских обитателей. Кроме того, необходимо очистить дно пролива от скопившейся там смеси нефтепродуктов. Утечка нефтепродуктов – довольно частое явление, обычно это происходит в результате столкновения судов. Так, в декабре 1999 г. танкер российского производства раскололся надвое в устье пролива, разлив топлива привел к загрязнению шести миль побережья.

У нового канала будут преимущества. Дело в том, что канал «Стамбул» будет более прямым, в то время как проходя через Босфор некоторые суда, чтобы добраться из одного конца пролива в другой, должны маневрировать 15 раз во время своего перехода. Два из его 15 маневров – у берегов Пашабахче и перед Еникеем – считаются особенно опасными, так как требуют выполнения поворотов на 85° и 70°.

Стоимость прохождения по проливу зависит от осадки судна¹, тоннажа, высоты палубного груза, времени подачи заявки на проход через пролив. Кроме того, за проход через пролив владельцы судов оплачивают «маячный сбор» на поддержание работы навигационных знаков, по которым ориентируются капитаны.

В 1994 г. Турция ввела дополнительные правила, согласно им суда длиной от 150 до 200 м должны уведомлять о своем проходе за сутки администрацию пролива, суда от 200 до 300 м с осадкой более 15 м – за 48 часов. О прохождении судов длиной более 300 м морская администрация Турции должна быть уведомлена за 10 дней². Еще одно новое правило было введено для судов, перевозящих военные грузы³, эти суда теперь приравниваются к военным. Прецедентом, послужившим к инициированию такого шага, стала попытка США доставить военные товары через Босфор коммерческими судами в августе 2008 г. во время вооруженного конфликта в Южной Осетии.

Естественно, что правила прохода через проливы, зафиксированные в Конвенции Монре 1936 г., на новый канал распро-

¹ Осадка военного или гражданского судна – показатель глубины погружения корпуса корабля в воду, точнее, это расстояние от водной поверхности до самой нижней точки днища судна.

² Новые правила прохода судов через Босфор и Дарданеллы: почему Турция ужесточает требования – Центр транспортных стратегий // https://cfts.org.ua/articles/novye_pravila_prokhoda_sudov_cherez_bosfor_i_dardanelly_pochemu_turtsiya_uzhestochaet_trebovaniya_1454. (21.02.2021).

³ Предпосылкой для внесения данной поправки к правилам послужила попытка США доставить военные товары через Босфор коммерческими судами в августе 2008 г. во время вооруженного конфликта в Южной Осетии.

страняться не будут. Проливы Босфор и Дарданеллы являются природным проходом из одного моря в другое. Что касается канала «Стамбул», то речь идет об искусственном водном проходе, строительство которого взяла на себя Турция. В связи с этим Турция имеет право брать плату за проход абсолютно со всех судов, будь то гражданские или военные. Однако возникает вопрос о правах причерноморских государств, которые были зафиксированы в Конвенции Монтрё, но в новых условиях необходимо учесть их мнение относительно количества судов, их классификации и т.д., численности судов, находящихся одновременно в Чёрном море.

Очевидно, что Анкара не остановится на строительстве параллельного Босфору канала. Уже существует проект, благодаря которому возникнет дублер пролива Дарданеллы. Он не будет столь затратным, так как его длина будет намного короче. В результате осуществления второго проекта полуостров Галлиполи (так же, как и территория вокруг города Стамбул) станет островом. Таким образом, Турция создаст новый, искусственный путь из Средиземного в Чёрное море (с заходом в Мраморное).

Учитывая военно-политическую ситуацию в Восточном Средиземноморье, следует просчитать последствия строительства этого огромного проекта для Российской Федерации, которая активно пользуется черноморскими проливами, как в коммерческих, так и военных целях.

Турция, будучи членом НАТО, в новых условиях может заключить специальное соглашение со своими партнерами о режиме судоходства по каналу «Стамбул». Не исключено, что Анкара надеется таким образом «запереть» российский флот в Чёрном море. Российское и иранское присутствие в Сирии мешает Эрдогану осуществить его планы по захвату ряда территорий Сирии, в первую очередь находящегося на северо-западе Сирии Идлиба. И хотя Алексей Ерхов, посол России в Турции, заявил, что «наличие или отсутствие дополнительной водной артерии в виде канала “Стамбул” между Чёрным и Мраморным морями не изменит международно-правовой режим конвенции Монтрё...»¹ очевидно, что осуществление этого проекта создаст определенные трудности для российского флота.

По мнению некоторых экспертов, проект «альтернативного Босфора» выдвинут Эрдоганом в качестве определенного элемента

¹ Посол России прокомментировал строительство канала «Стамбул» в Турции. 27.12.2019 // <https://ria.ru/20191227/1562947557.html> (21.02.2021).

торга с Москвой и как инструмент влияния на процессы в регионах Ближнего Востока и Восточного Средиземноморья¹.

В контексте сирийской политики Эрдогана очевидно: таким образом он хочет минимизировать присутствие российского флота у берегов Сирии, препятствовать поставкам вооружения и продовольствия в эту страну, что, по мнению Эрдогана, должно способствовать смещению Б. Асада и замене его более лояльной для Турции фигурой. Есть и более дальние цели – заявить о Турции как мировой державе и попытаться осуществить главную цель Эрдогана – восстановить под своим влиянием территорию Османской империи.

О том, что Эрдоган хочет «похоронить» конвенцию Монтрё, свидетельствует его раннее высказывание. В 2011 г., когда план нового канала только обсуждался, Эрдоган заявил: «Движение на Босфоре будет сведено к нулю... Водные виды спорта будут проходить на Босфоре, будет налажен транспорт в пределах города, Стамбул вернется к своим прежним временам»². Это высказывание опубликовал авторитетный журнал *New Civil Engineer* (Великобритания)³.

Новый канал не подпадает под юрисдикцию Конвенции Монтрё, поскольку искусственный канал не является проливом⁴, поэтому судовладельцам, как мы уже отмечали, придется платить за проход, прибегать к услугам лоцманов и платить другие сборы. В случае наличия обоих транспортных путей выгодный и свободный статус Босфора, по сравнению с дорогим Стамбульским каналом, вряд ли будет побуждать транспортные суда к использованию нового водного пути.

Как отмечалось ранее, суда, проходящие через пролив Босфор, не должны платить налоги или пошлину. Относительно будущего канала турецкие власти уж объявили, что они планируют

¹ Эрдоган продвигает «альтернативный Босфор»: Россия насторожилась. // <https://eadaily-com.turbopages.org/eadaily.com/s/ru/news/2020/01/16/erdogan-prodvigaet-alternativnyy-bosfor-rossiya-nastorozhilas>. (14.05.2021).

² Турция построит обход Босфора // <https://www.newcivilengineer.com/archive/turkey-to-build-bosphorus-bypass-28-04-2011/> (21.02.2021).

³ *New Civil Engineer* – ежемесячный журнал для членов Института гражданских инженеров (ICE), британского чартерного органа, который контролирует практику гражданского строительства в Великобритании.

⁴ Yildirim: Le Canal Istanbul n'a pas de lien avec la... // <https://www.aa.com.tr/fr/turquie/yildirim-le-canal-istanbul-na-pas-de-lien-avec-la-convention-de-montreux-sur-les-d%C3%A9troits/1032894> (17.08.2021).

вести оплату¹, чтобы финансировать обслуживание Босфора, как это делается для других каналов. Ожидается, что канал будет пропускать около 55 тыс. судов в год (по сравнению с 41 тыс. для Босфора в 2019 г.). Напомним: в 2018 г. через Суэцкий канал прошло в общей сложности около 18 тыс. судов².

В апреле 2021 г. в Турции произошел громкий скандал. Сначала спикер парламента страны Мустафа Шентоп заявил, что президент Эрдоган «хоть завтра» может выйти из Конвенции³. Его заявление вызвало жесткую критику. Затем 103 отставных адмирала турецкого военно-морского флота написали открытое письмо, где выразили свое беспокойство возможным выходом Турции из международного соглашения 1936 г. Этот выпад возмутил турецкое руководство, и после того как генпрокуратура начала расследование, 14 адмиралов были арестованы⁴.

В своем письме адмиралы назвали конвенцию Монтрё дипломатической победой Турции, восстановившей ее суверенные права на проливы Босфор и Дарданеллы. Авторы письма заявили о неприемлемости дискуссии о пересмотре этого соглашения в связи с проектом канала «Стамбул». Также в письме выражалось мнение о необходимости сохранения нынешней Конституции Турции на фоне призывов турецкого лидера Реджепа Тайипа Эрдогана к разработке нового Основного закона страны, которые они рассматривают как стремление «отказаться от заветов основателя республики Мустафы Кемаля Ататюрка».

В турецкой печати прослеживается неоднозначное отношение к проекту Эрдогана. Так, колумнист газеты «Эвренсель» Юсуф Караташ пишет: «Эрдоган в своих заявлениях подчеркивал, что конвенция Монтрё ограничивает суверенитет Турции над проливами, но над каналом "Стамбул" суверенитет будет полностью в

¹ Turkey: Istanbul canal project/ // <https://www.trtworld.com/turkey/turkey-s-istanbul-canal-project-explained-20758> (17.08.2021).

² В 2019 г. через Босфор проходит более 41 тыс. судов // <https://www.aa.com.tr/en/economy/over-41-000-vessels-pass-through-bosphorus-in-2019/1722573> (17.08.2021).

³ Деркул О. Реджепа понесло: Стамбульский канал и Конвенция Монтрё. 20.04.2021// <https://www.ritmeurasia.org/news-2021-04-20-redzhepa-poneslo-stambulskij-kanal-i-konvencija-montre-54277> (12.08.2021).

⁴ Что стоит за арестами адмиралов в Турции // <https://www.fondsk.ru/news/2021/04/07/chto-stoit-za-arestami-admiralov-v-turcii-53324.html> (04.07.2021). В защиту 10 арестованных адмиралов выступил Мухаррем Индже, который на президентских выборах в Турции в 2018 г. был основным соперником Эрдогана.

руках Турции. Кроме того, турецкий лидер говорил: Турция будет сохранять приверженность конвенции Монтрё до тех пор, пока не найдет более хорошей возможности». По мнению автора, «Эрдоган рассматривает канал «Стамбул» как проект, который сделает конвенцию Монтрё недействительной и приоткроет двери для нового торгового пролива»¹. Турецкий журналист Таха Акйол в своей статье «Что дала конвенция Монтрё?» пишет: «Открыть канал, правила пользования которым не установлены международными документами, и тем самым нейтрализовать действие конвенции Монтрё, опасно»².

Нет сомнений в том, что с вводом в строй канала «Стамбул» Анкара получит новые рычаги давления на своих черноморских соседей. Эксперты склонны видеть в происходящем желание президента Эрдогана укрепить влияние Турции в регионе. Действительно, Турция может стать основным модератором трафика в Черноморско-Восточносредиземноморском бассейне. Подобная ситуация рискует внести дополнительные трудности в и без того запутанную конфигурацию сирийского конфликта.

Очевидно, потребуется новая международная дискуссия по поводу правового положения судов в Чёрном море, пользования проливом Босфор, а также новыми каналами. Представьте ситуацию: согласно Конвенции Монтрё военные суда не могут пребывать в Черном море дольше трех недель, а их общий тоннаж не должен превышать 45 тыс. т. Но это положение обязательно для судов, прошедших Босфор. А если другие суда в это же время прошли через канал «Стамбул»? Эрдоган вполне способен прибегнуть к манипуляциям, ведь статус нового канала пока никак не обозначен.

Кроме того, ситуация в Чёрном море может измениться после выхода в его акваторию кораблей Казахстана, Азербайджана и Ирана через канал «Евразия», большая часть которого пройдет по естественной Кумо-Манычской впадине³. Строительство канала

¹ Караташ Ю. Канал «Стамбул» и конвенция Монтрё: кто говорит правду? 02.07.2021 // <https://inosmi.ru/news/20210702/250028771.html> (17.08.2021).

² Акйол Т. Что дала конвенция Монтрё? Karar (Турция): 26.01.2020 // <https://inosmi.ru/politic/20200126/246690293.html> (12.08.2021).

³ Кумо-Манычская впадина (по названиям рек Кума и Маныч) – узкая низменность тектонического происхождения, разделяющая Ергенинскую и Ставропольскую возвышенности. Является древним проливом, соединявшим в геологическом прошлом Чёрное и Каспийское моря // Кавказский Узел: <https://www.kavkaz-uzel.eu/articles/363058/> (15.08.2021).

инициировала Россия, хотя идея такого канала появилась несколько веков назад. В этом канале заинтересован, прежде всего, Казахстан, который таким путем может получить доступ в мировой океан. Канал «Евразия» придаст хороший импульс развитию ЕАЭС, будет способствовать более тесному сотрудничеству России и Казахстана. Одновременно канал выгоден и Индии, она получит возможность отправлять свои товары в Европу. Одним из инвесторов проекта является Китай, реализовывающий стратегию «Один пояс – один путь». Некоторые аналитики считают, что канал «Евразия» будет работать на переориентацию экономики Европы с США на Китай. В Турции этот канал рассматривается как возможность развивать более тесные связи с тюркскими государствами Центральной Азии.

В заключение следует признать, что у России, несмотря на опасность запереть ее военно-морской флот в Чёрном море, есть средства препятствовать подобным действиям, предложив возможность пользоваться каналом «Евразия».

*Статья предоставлена автором для публикации
в бюллетене «Россия и мусульманский мир»*

Азимов К.С.*

ПОЛОЖЕНИЕ СИРИЙСКИХ БЕЖЕНЦЕВ В ЛИВАНЕ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ

DOI: 10.31249/rimm/2021.04.06

***Аннотация.** В настоящее время в Ливане находятся 1,5 млн беженцев из Сирии. Для страны, состоящей в перманентном экономическом кризисе, это непомерная ноша. Однако сирийцы не хотят пока возвращаться на родину. Одно из последствий сложившейся ситуации – ухудшение отношений между братскими народами.*

***Ключевые слова:** Ливан; Сирия; беженцы; экономический кризис; утрата надежд и доверия к властям.*

* Азимов К.С., кандидат исторических наук, старший преподаватель Университета востоковедения (Узбекистан), e-mail: k.azimov@inbox.ru

© Азимов К.С., 2021