

DOI: 10.31857/S086919080021146-7

ИСТОРИЧЕСКИЕ ПРЕДПОСЫЛКИ И ПОСЛЕДСТВИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА КАНАЛА «СТАМБУЛ»

© 2022

Д.Г. БДОЯН ^а

^а – Московский государственный институт
международных отношений (университет) МИД РФ, Москва, Россия
ORCID: 0000-0002-2810-3808; d.g.bdoyan@gmail.com

Резюме: *Безопасность и стабильность Черноморского региона имеют важное значение для интересов России. Нынешний статус Черноморских проливов, который регулируется Конвенцией Монтрё 1936 г., обеспечивает эту безопасность, ограничивая проход и время пребывания военных судов нечерноморских государств. Тем самым России удастся отстаивать свои интересы в регионе, которые заключаются в недопущении усиления влияния нечерноморских стран и обеспечении беспрепятственного прохода своих кораблей и судов из Чёрного моря в международные воды. Дестабилизирующим фактором может стать стремление Турции усилить свой контроль над Проливами и строительство альтернативного канала «Стамбул», который будет находиться под юрисдикцией Турции, и на который не будет распространяться Конвенция Монтрё. Проект такого масштаба окажет влияние на существующую систему судоходства и будет находиться под пристальным вниманием глобальных и крупных региональных игроков.*

Реализация проекта по строительству канала «Стамбул», в условиях глобальной нестабильности, может привести к нарушению баланса сил в Черноморском регионе, где хрупкое равновесие между интересами различных локальных и глобальных акторов держится на Конвенции Монтрё. В этой связи в настоящей статье проведен исторический обзор того, как Россия отстаивала свои интересы в этом направлении, а также того, как контроль над проходом из Чёрного моря в Средиземное со стороны отдельных держав влиял на баланс сил в регионе. Помимо этого, для лучшего понимания военно-политических, экономических и экологических последствий строительства канала «Стамбул» в статье с помощью матрицы интересов России и Турции проводится анализ нынешней ситуации.

В результате изучения исторических и современных процессов, происходящих в Черноморском регионе, а также, учитывая значение этого региона для безопасности и экономического благополучия России, автор пришел к выводу о необходимости включения в российско-турецкую повестку вопроса будущего статуса канала «Стамбул».

Ключевые слова: канал «Стамбул», российско-турецкие отношения, Черноморские проливы, Конвенция Монтрё.

Для цитирования: Бдоян Д.Г. Исторические предпосылки и последствия строительства канала «Стамбул». *Восток (Oriens)*. 2022. № 6. С. 136–147. DOI: 10.31857/S086919080021146-7

HISTORICAL BACKGROUND AND CONSEQUENCES
OF THE ISTANBUL CANAL CONSTRUCTION

© 2022

David G. BDOYAN ^a^a – MGIMO University, Moscow, Russia

ORCID: 0000-0002-2810-3808; d.g.bdoyan@gmail.com

Abstract: *The security and stability of the Black Sea Region is vital for the interests of Russia. The current status of the Black Sea Straits, which is regulated by the 1936 Montreux Convention, generally ensures this security. Turkey's desire to strengthen control over the Straits and the construction of an alternative channel, which will be under Turkish jurisdiction and which will not be subject to the Montreux Convention may become a destabilizing factor for the region.*

The construction of the Istanbul Canal in the context of global instability and existence of serious contradictions between Western countries and Russia can lead to the imbalance of power in the Black Sea region. In this regard, this article provides a brief historical overview of how Russia has defended its vital interests in this region over the centuries, as well as how the control over the passage from the Black Sea to the Mediterranean by different actors was influencing the balance of power in the region. In addition, for a better understanding of military, political, economic, and ecological consequences of the construction of the Istanbul Canal, the article analyzes the current situation around this project using a matrix of interests.

Consequently, by studying the historical and modern processes taking place in the Black Sea region, and also considering the importance of this region for the security and economic well-being of Russia, the author came to a conclusion that the future status of the Istanbul Canal should be included in Russian-Turkish agenda.

Keywords: *Istanbul Canal, Russian-Turkish relations, Turkish Straits, Montreux Convention.*

For citation: Bdoyan D.G. Historical background and consequences of the Istanbul Canal construction. *Vostok (Oriens)*. 2022. No. 6. Pp. 136–147. DOI: 10.31857/S086919080021146-7

ВВЕДЕНИЕ

В российско-турецких отношениях исторически существовали несколько проблемных вопросов геополитического характера, среди которых важное место занимает проблема контроля над Черноморскими проливами. В настоящее время российско-турецкие отношения находятся на высоком уровне во многом благодаря схожим военно-политическим интересам в вопросах будущего устройства сирийского государства и личным доверительным отношениям между лидерами двух стран В.В. Путиным и Р.Т. Эрдоганом. Однако в условиях глобальной нестабильности существуют риски ухудшения этих отношений из-за противоречий в исторически сложных для двусторонних отношений регионах, среди которых важное место занимает бассейн Черного моря. Примером, доказывающим существование таких рисков, является трансформация российско-турецких отношений из-за стремлений Турции установить региональное лидерство на Ближнем Востоке, в частности, резкое ухудшение двусторонних отношений после того, как в ноябре 2015 г. в небе над Сирией был сбит российский военный самолет Су-24.

Таким образом, Черноморский регион, исторически несущий в себе конфликтный потенциал для российско-турецких отношений, в результате реализации плана по строительству канала «Стамбул» параллельно Босфору и как следствие усилению регионального влияния Турции может стать новой ареной для столкновения интересов между Россией и Турцией. Целями данной статьи являются выявление потенциальных российско-турецких противоречий в Черноморском регионе в связи со строительством канала «Стамбул», а также поиск возможного консенсуса в данном вопросе. Для достижения этих целей в статье автором был применен исторический анализ для определения значения Босфора и Дарданелл для России и Турции и составлена матрица интересов, которая позволила определить, как строительство канала «Стамбул» и изменение статуса Проливов повлияют на российско-турецкие отношения, а также выработать механизмы сдерживания противоречий. Матрица интересов включила в себя военно-политические, торгово-экономические и экологические интересы России и Турции в зоне Черноморских проливов.

Современным проблемам и историческим аспектам российско-турецкого взаимодействия в Черноморском регионе уделяют внимание большое число российских и зарубежных авторов [Борков, Лошкарев, 2009; Лунева, 2010; Hurewitz, 2011; Кудряшова, 2016]. Вместе с этим геополитический контекст строительства канала «Стамбул» остается не до конца раскрытым. Этот аспект в своих работах частично затрагивает А.В. Болдырев [Болдырев, 2017, 2020]. А. Созер и Е. Озсой [Sozer, Ozsoy, 2017] рассматривают этот вопрос через призму экологических, экономических и внутривосточных аспектов, а М. Чинар [Çınar, 2017] и А.Н. Тютюнцю [Tütüncü, 2017] оценили этот проект с точки зрения международного права. Автор, в свою очередь, рассматривает проект строительства канала «Стамбул» с точки зрения геополитических интересов и степени воздействия на современные российско-турецкие отношения.

ИСТОРИЧЕСКИЕ ПРЕДПОСЫЛКИ

С геополитической, военно-стратегической, а также с торгово-экономической точки зрения трудно переоценить значение Черноморских проливов как для Турции, так и для всего региона. Исторически особую важность этим Проливам, соединяющим Чёрное, Мраморное и Средиземное моря, придавала и Россия. От Босфора и Дарданелл во многом зависели и зависят экономическое состояние России, а также безопасность её южных границ. Именно поэтому, начиная с XVIII в., почти в каждом русско-турецком договоре были прописаны условия прохода российских кораблей через Проливы. Так, согласно Кючук-Кайнарджийскому мирному договору (1774) российские торговые суда имели право свободного прохода через Босфор и Дарданеллы [Якушев, 2021, с. 45], а по русско-турецкому союзному договору, который был подписан в 1799 г. в Константинополе (Стамбул), это право впервые официально получили военные корабли России. В 1805 г. новый союзный договор подтвердил эти соглашения, и Османская империя обязалась способствовать проходу военных кораблей России через Проливы в военное время. Однако под давлением Франции Османская империя перестала выполнять условия этих соглашений, что стало основной причиной русско-турецкой войны 1806–1812 гг. В дальнейшем закрытие Босфора привело к русско-турецкой войне 1828–1829 гг.

В июне 1833 г. был подписан Ункяр-Искелесийский договор. В секретной части этого соглашения было отмечено, что взамен на обязательство России по оказанию помощи в случае войны Османская империя закрывала Черноморские проливы для всех иностранных военных кораблей кроме российских [Юзефович, 1869, с. 89–92]. Этот договор, подписанный на 8 лет, значительно укрепил позиции России в регионе. Однако усилия европейских

держав, в основном Англии, привели к тому, что Николаю I постепенно пришлось отказаться от условий Ункяр-Искелессийского договора. В 1841 г. Второй Лондонской конвенцией было закреплено положение о закрытии Проливов для военных кораблей всех государств, в том числе и России [Потёмкин, 2015 (1), с. 418–427]. Это привело к ослаблению позиций России и к усилению Англии в Черноморском регионе.

Позиции Российской империи в Черноморском регионе еще более ослабли после подписания Парижского мирного договора в 1856 г. Согласно Парижскому трактату, Черное море объявлялось нейтральным, то есть Российской и Османской империям было запрещено держать военный флот и строить оборонительные сооружения в Чёрном море. Учитывая тот факт, что Османская империя кроме черноморской эскадры имела значительные военно-морские силы в Мраморном и в Средиземном морях, это нарушало паритет между двумя странами.

Отменить условия Парижского трактата российская дипломатия смогла в 1871 г. на Лондонской конференции. Согласно Лондонской конвенции 1871 г., Российской империи вновь разрешалось иметь флот в Черном море и строить военно-морские сооружения. Однако запрет прохода военных кораблей через Босфор и Дарданеллы был сохранён, при этом в конвенцию был внесен пункт, согласно которому Османская империя могла пропускать через Проливы военные корабли своих союзников. Речь шла о противниках Российской империи во время Крымской войны. Берлинский трактат 1878 г., подписанный по итогам Берлинского конгресса, оставил неизменным статус Черноморских проливов.

В начале XX в. военно-политическая обстановка в Черноморском регионе изменилась из-за усиления Германии, которая не скрывала своих намерений контролировать Проливы. В результате возникла угроза как для России, так и для Великобритании и Франции. Однако, несмотря на общие интересы, вплоть до начала Первой мировой войны союзники по Антанте не поддерживали Россию в вопросе свободного прохождения её военных кораблей через Проливы, продолжая видеть в России регионального соперника [Нежинский, Игнатьев, 1999, с. 350].

Лишь в 1915 г. благодаря усилиям министра иностранных дел С.Д. Сазонова было подписано англо-франко-русское тайное соглашение, согласно которому после победы в Первой мировой войне Черноморские проливы и Константинополь (Стамбул) должны были перейти к Российской империи [Rogan, 2015, p. 205]. Однако после Октябрьской революции Советская Россия отказалась от этих договоренностей. В декабре 1917 г. В.И. Ленин в своем обращении к трудящимся мусульманам России и Востока сообщил об уничтожении секретных соглашений.

Потерпев поражение в Первой мировой войне, в октябре 1918 г. Османская империя подписала Мудросское перемирие, тем самым прекратив военные действия с Антантой. По условиям перемирия Черноморские проливы должны были быть открыты для судов Антанты, союзники имели право оккупировать прибрежные форты, им также передавались турецкие военные корабли.

Условия этого соглашения были тяжелыми для разваливающейся Османской империи. В 1920 г. был подписан Севрский мирный договор, который являлся одним из договоров Версальско-Вашингтонской системы и должен был оформить окончательный раздел Османской империи. Ко времени подписания договора существенная часть Османской империи была занята вооруженными силами великих держав, и турецкая делегация была вынуждена подписать Севрский мирный договор, однако султан отказался его ратифицировать. Согласно Севрскому мирному договору, Черноморские проливы должны были быть демилитаризованы (планировалось уничтожить береговые укрепления) и открыты для военных кораблей любых стран, а для управления Проливами создавалась специальная

международная комиссия со своим бюджетом, войсками, полицией и флагом, во главе с представителями Антанты.

На Лозаннской конференции (1922–1923), которая была создана по инициативе Великобритании, Франции и Италии для подготовки нового мирного договора с Турцией и установления режима Черноморских проливов, советская делегация во главе с Г.В. Чичериным поддержала Турцию в вопросе суверенитета над Проливами. Советская позиция заключалась в обеспечении свободы торгового судоходства и в удовлетворении национальных стремлений Турции, то есть её полного суверенитета над Проливами [Потёмкин, 2015(2), с. 233].

Однако по решению Лозаннской конференции статус Босфора и Дарданелл не был сильно изменен, Проливы оставались демилитаризованными и открытыми для военных кораблей любых стран. Согласно Лозаннской конвенции о режиме прохода Черноморских проливов, контроль над Босфором и Дарданеллами был передан международной комиссии под председательством Великобритании. Из нечерноморских государств, помимо Великобритании, в эту комиссию входили также Франция, Италия, Япония и США. По условиям конвенции Турции запрещалось строительство защитных укреплений для Проливов, а военные корабли иностранных государств могли, не предупреждая Турцию, беспрепятственно в любое время проходить через них. В результате складывалась небезопасная обстановка для южных границ Советского Союза, которые становились открытыми для военного вторжения. Турция отказалась поддержать советские предложения и присоединилась к резолюции западных держав. СССР эту конвенцию не ратифицировал, обосновывая это тем, что конвенция нарушает его законные права и ставит под угрозу безопасность черноморских государств [Борков, Лошкарев, 2009, с. 245].

Сразу после вступления в Лигу Наций в 1932 г., укрепив тем самым свой международный статус, Турция с 1933 г. на различных международных конференциях поднимала вопрос о пересмотре решений Лозаннской конвенции о Проливах. В апреле 1936 г. правительство Турции направило всем участникам Лозаннской конференции предложение созвать новую международную конференцию для пересмотра статуса Черноморских проливов. Конференция открылась в июне 1936 г., и по её итогам была подписана конвенция Монтрё о Черноморских проливах, которая действует по сей день и является основой современного международного правового регулирования прохода через Босфор и Дарданеллы.

Советский Союз не меньше Турции был заинтересован в пересмотре конвенции о Проливах. Это было связано с военно-стратегическим и торговым значением Черноморских проливов для СССР. Через Черноморские проливы проходила значительная часть советского экспорта. Помимо этого, Проливы имели ключевое значение для обеспечения безопасности южных границ СССР [Киреев, 2007, с. 234].

По конвенции Монтрё торговые корабли всех государств могут свободно проходить через Проливы как в мирное, так и в военное время. Причерноморские государства в мирное время при предварительном уведомлении властей Турции имеют право проводить через Проливы свои военные корабли любого класса, а для военных кораблей нечерноморских государств существуют ограничения по классу. Общий тоннаж военных кораблей нечерноморских государств в Чёрном море не может превышать 30000 т (эта цифра увеличивается до 45000 т при увеличении численности военно-морского флота черноморских государств), а сроки пребывания не должны превышать 21 сутки. Если Турция будет находиться в состоянии войны или под угрозой войны, она имеет право по своему усмотрению разрешать или запрещать проход военных кораблей из любых стран. Если же Турция в войне не участвует, то Проливы должны быть закрыты для военных кораблей всех воюющих сторон.

Несмотря на принятие конвенции Монтрё, судьба Черноморских проливов оставалась важным вопросом международной повестки дня. Для России этот вопрос актуален с точки зрения безопасности и торговли начиная с XVIII в. и по сей день. При этом западные страны в целом заинтересованы в свободном проходе как торговых, так и военных кораблей всех стран, хотя им пришлось признать особые права причерноморских государств по конвенции Монтрё. Стоит отметить, что и Турцию в большей степени устраивало закрытие Босфора и Дарданелл для военного флота нечерноморских стран, так ей было проще обеспечивать свою безопасность и контролировать торговлю через проливы.

До принятия этой конвенции Россия испытывала сложности в вопросе обеспечения своей безопасности. Например, когда Турция воевала с любым государством, Черноморские проливы не закрывались для союзных ей государств, и соответственно в случае русско-турецкой войны военные корабли союзников Турции могли так же, как и во время Крымской войны, войти в Черное море. Более того, Черноморский флот был закрыт в Черном море, что делало невозможным его использование в других направлениях [Лунева, 2010, с. 5]. При этом стоит отметить, что наличие этой Конвенции не смогло обеспечить закрытие Чёрного моря для немецких кораблей во время Второй мировой войны. Именно поэтому СССР на Ялтинской конференции, которая проходила в феврале 1945 г., включил в повестку вопрос о Проливах [Hurewitz, 2011, p. 612].

Таким образом, Конвенция Монтрё 1936 г. восстановила суверенитет Турции над Босфором и Дарданеллами и обеспечивает особые права черноморских государств при их использовании. Однако, несмотря на принятие этой Конвенции, исторические стремления Турции полностью контролировать проход из Черного в Средиземное море оставляют вопрос статуса Проливов не до конца определённым. Так, в 1994 г. правительство Турции заявило о введении нового Регламента судоходства в зоне Черноморских проливов, согласно которому корабли длиной более 200 м должны проходить через Босфор только днём и обязательно в сопровождении турецкого лоцмана. Турция также имеет право проводить досмотр торговых судов и приостанавливать их движение. Данный Регламент был внесён на рассмотрение Международной морской организации при ООН. Несмотря на то, что против этого выступили почти все причерноморские государства, включая Россию, в связи с несоответствием нового регламента Конвенции Монтрё, с 1 июля 1994 г. Турция в одностороннем порядке ввела новые правила регулирования судоходства в зоне Черноморских проливов [Кудряшова, 2016]. В том же году М.Б. Эджевит, бывший тогда председателем Демократической левой партии, выдвинул идею о строительстве судоходного канала «Стамбул», в качестве альтернативы Босфору. Эту идею он описал в предвыборной брошюре своей партии под названием «Босфор и проект канала Демократической левой партии» («Boğaz ve DSP'nin Kanal Projesi») [Çilgin proje kopya, 2011].

КАНАЛ «СТАМБУЛЬ»

Сама по себе идея создания искусственного канала, соединяющего Черное море с Мраморным, не была новой, об этом задумывался ещё в XVI в. Султан Сулейман Великолепный. В настоящее время за реализацию этого проекта взялся президент Турции Р.Т. Эрдоган. Впервые об этом он заявил в апреле 2011 г., будучи премьер-министром [Erdogan çilgin projesini, 2011]. В последующие несколько лет заявления турецкого руководства по поводу реализации проекта по строительству канала «Стамбул» воспринимались экспертным сообществом скорее как предвыборные лозунги, нежели как что-то возможное в обозримом будущем. Это было связано с тем, что ажиотаж вокруг этого проекта в турецких СМИ поднимался перед выборами, а также, когда разгорался очередной кор-

рупционный скандал, в котором были замешаны представители власти. Однако в начале 2018 г. Министерство транспорта Турции утвердило маршрут 45,2-километрового канала, строительство которого планируется завершить в 2023 г., к столетию основания Турецкой Республики [Kanal İstanbulun guzergahı, 2017]. Тем самым были продемонстрированы серьёзные намерения турецкого руководства в этом вопросе и нежелание откладывать реализацию этого, как говорил сам Р.Т. Эрдоган, «безумного проекта» [İste cilgin proje, 2018]. При этом стоит отметить, что на начальном этапе огласки проекта турецкие граждане восприняли эту информацию достаточно спокойно [Болдырев, 2017, с. 89]. 26 июня 2021 г. Р.Т. Эрдоган, заложив фундамент моста на окраине города, в торжественной обстановке дал старт строительству канала «Стамбул» [Эрдоган дал старт, 2021].

Согласно данным Министерства транспорта Турции, канал «Стамбул» пройдет через озеро Кючюк Чекмедже, водохранилище Сазлыдере и далее рядом с Теркосской дамбой до Черного моря [Bakan Arslan, 2018]. Согласно официальной позиции руководства Турции, этот канал необходим для разгрузки Босфора, через который ежегодно проходит большое количество судов, примерно 20% из которых это нефтеналивные танкеры, несущие в случае аварий экологическую угрозу. Подобные аварии уже случались в 1979 и 1999 гг. Однако, по мнению экспертов, строительство самого канала принесет немало экологических проблем, включая повышение уровня сероводорода в Мраморном море и гибель его фауны, а также засоление водохранилища Сазлыдере, одного из основных источников питьевой воды для Стамбула. А планы по пропуску через канал крупных кораблей, в том числе и нефтеналивных танкеров, оставят актуальной проблему загрязнения в случае аварий.

При этом экологические риски коснутся не только Турции. Например, профессор океанологии Института морских наук Ближневосточного технического университета Эмин Озсой отмечает, что после строительства канала произойдёт увеличение соотношения соли в Черном море и одновременно в него начнут поступать биологические виды средиземноморского происхождения. Тем самым будут поставлены под угрозу уникальные флора и фауна Черного моря, а значит, и черноморское рыболовство [Sozer, Ozsoy, 2017, p. 82]. Таким образом, экологические риски, связанные со строительством канала «Стамбул», переходят с внутрисударственного на межгосударственный уровень, а у Турции в этом вопросе есть документально закреплённые международные обязательства. В 1992 г. в Бухаресте Турция подписала Конвенцию о защите Чёрного моря от загрязнения, которая вступила в силу в январе 1994 г. Помимо Турции её подписали Болгария, Грузия, Россия, Румыния и Украина. А в 2002 г. участники Бухарестской конвенции подписали Протокол о сохранении биоразнообразия и ландшафтов Черного моря, который является неотъемлемой частью Конвенции.

Несмотря на это, власти Турции предпочитают игнорировать экологические угрозы, преследуя экономические и военно-политические цели. При этом строительство канала «Стамбул» турецкие власти обосновывают, в том числе и наличием экологических рисков в проливе Босфор, особенно при авариях крупных нефтеносных танкеров. Хотя постройка канала обойдется Турции недешево, по мнению ряда турецких экспертов, около 25 млрд долл., экономическое обоснование канала заключается в том, что он будет платным и власти Турции ожидают получать до 8 млрд долл. прибыли ежегодно, тем более, что в случае закрытия Босфора под любым предлогом этот искусственный проход будет единственной водной артерией, соединяющей Черное и Мраморное моря. Осенью 2017 г. во время своего визита в Сербию Р.Т. Эрдоган сравнил канал «Стамбул» с Панамским и Суэцким каналами, а реализацию этого проекта назвал своей мечтой [Kanal İstanbul 2018'in, 2017].

В случае реализации проекта «Стамбул» у России появятся существенные экономические риски. Ведь в настоящее время через Проливы ежегодно беспрошленно из России

провозят примерно 25 млн т нефти и 37 млн т нефтепродуктов, а также зерно, сталь, стройматериалы и т. д. [Что будет, если Турция, 2018]. Учитывая пропускную способность канала в 150–160 судов ежедневно и ожидаемую прибыль в размере 8 млрд долл. в год, стоимость прохода через канал не будет дешевой. А если сравнивать его с Суэцким и Панамским каналами по длине, то ожидается, что плата за проход через канал «Стамбул» будет в диапазоне 45–60 тыс. долл. США [Tütüncü, 2017, p. 117]. Большие риски также связаны с надёжностью этого прохода в условиях нестабильной региональной и международной обстановки.

С военно-политической точки зрения, существенное значение будет иметь возможный проход через этот канал военных кораблей нечерноморских государств. После постройки канала «Стамбул» Турция сможет обойти ограничения по конвенции Монтрё, так как канал будет собственностью Турции и пропускать через него корабли она будет по своему усмотрению. В 2013 г., говоря о международном аспекте судоходства через канал, бывший министр транспорта, мореходства и связи, а затем и премьер-министр Турции Б. Йылдырым заявил: «Эта проблема связана с суверенными правами Турции» [Проект «Канал Стамбул», 2013].

На официальном сайте канала «Стамбул» даны некоторые разъяснения по этому поводу. В частности, там говорится, что, согласно международному праву, Турция будет обладать полным суверенитетом над Каналом. При этом, так как после строительства Канала будет закрыт только Босфор, а пролив Дарданеллы продолжит функционировать, то Конвенция Монтрё не утратит силы. Помимо этого, при проходе через канал «Стамбул» будут действовать все ограничения по классу, тоннажу и времени пребывания в акватории Черного моря военных кораблей нечерноморских государств, предусмотренные Конвенцией.

Однако нет никаких гарантий, что в Черное море через Канал не попадут крупные военные суда союзников Турции по НАТО, что будет вызывать серьезную обеспокоенность у России. Тем более, если учитывать тот факт, что и сейчас военные корабли НАТО часто превышают тоннаж и сроки пребывания. В частности, 1 декабря 2021 г. Постоянный совет Организации Договора о коллективной безопасности в форме заявления выразил обеспокоенность в связи с нарушениями положений Конвенции Монтрё [*Заявление Постоянного совета*, 2021]. 22 декабря 2021 г. в интервью телеканалу РТ Министр иностранных дел Российской Федерации С.В. Лавров заявил, что корабли нечерноморских государств «бороздят Черное море с существенными отклонениями от норм, заложенных в Конвенции Монтрё» [*Интервью Министра иностранных дел*, 2021].

При этом даже в тех случаях, когда задержки происходят по техническим причинам, Турция не извещает об этом Россию, хотя обязана это делать согласно конвенции Монтрё. Например, такая ситуация возникла в 2014 г., когда фрегат ВМС США «Тейлор» (USS Taylor), по техническим причинам нарушил конвенцию Монтрё, превысив на одиннадцать дней трёхнедельный лимит пребывания в Черном море военных кораблей нечерноморских государств [Американский фрегат, 2014].

Помимо этого, после открытия канала «Стамбул» существует риск того, что Турция попытается под любым предлогом закрывать Босфор для судоходства, а это будет иметь серьезные военно-стратегические последствия для России. К примеру, именно благодаря конвенции Монтрё, корабли из Севастополя и Новороссийска с грузом для российских военных в Сирии без преград за 4 дня добираются до Латакии и Тартуса, а в случае закрытия Проливов, российским кораблям придется плыть около двух недель из Балтики.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

Матрица интересов России и Турции в вопросе строительства канала «Стамбул»			
№	Интересы России	Интересы Турции	Возможный Консенсус
1. Военно-политические	Беспрепятственный проход своих военных кораблей из Черного моря в Средиземное. Контроль над проходом в Черное море военных кораблей нечерноморских государств с целью обеспечения безопасности своих южных границ.	Установление полного контроля над проходом военных кораблей из Черного моря в Средиземное для усиления региональных позиций.	Осуществление прохода военных кораблей в Чёрное море исключительно через Проливы в соответствии с Конвенцией Монтрё.
2. Торгово-экономические	Обеспечение бесплатного, беспрепятственного прохода своих торговых судов из Черного моря в Средиземное.	Получение экономической выгоды за счёт платы за проход через канал «Стамбул» торговых судов.	Использование канала «Стамбул» только для прохода торговых судов. Обеспечение бесплатного прохода через канал «Стамбул» торговых судов причерноморских стран.
3. Экологические	Сохранение туристического потенциала, уникальной флоры и фауны Черного моря и черноморского рыболовства.	Улучшение экологической ситуации в Стамбуле, за счёт закрытия Босфора для судоходства.	Строительство канала «Стамбул» в соответствии с Конвенцией о защите Чёрного моря от загрязнения.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Учитывая все эти факты, а также матрицу интересов для России, важно выработать чёткую позицию в этом вопросе, так как строительство канала «Стамбул» серьезно повлияет на геополитическую, экономическую и военно-стратегическую обстановку во всём регионе. Не исключено, что при правильном подходе, особенно в условиях сближения России и Турции, за счёт строительства этого канала возможно оживление выгодной для России торговли. Однако важно не допустить ограничения судоходства по Босфору и в целом любого изменения статуса Черноморских проливов, то есть пересмотра Конвенции Монтрё. Ведь именно благодаря этой конвенции, принятой при поддержке СССР, Россия как его правопреемница де-юре защищена от военной угрозы со стороны враждебных военно-морских сил в Черном море и имеет право свободного прохода через Проливы.

Любые изменения нынешнего положения вряд ли улучшат ситуацию. Именно поэтому уже сейчас руководству России стоит поднимать вопрос будущего статуса канала и вести переговоры о регулировании прохода через него с Турцией и с другими заинтересованными государствами.

С точки зрения международного права, в Конвенции Монтрё отсутствует статья, запрещающая строительство альтернативных каналов [Çınar, 2017, p. 29]. Однако в условиях закрытия Босфора нахождение канала под юрисдикцией Турции может являться причиной некоторых правовых сложностей. Компромиссным вариантом выхода из ситуации может стать использование канала только для прохода торговых кораблей, в том числе и с опасными грузами, которые могут представлять опасность для Стамбула при проходе через Босфор. А проход военных кораблей в Чёрное море по-прежнему необходимо осуществлять исключительно через Проливы и регулировать в соответствии с Конвенцией Монтрё. Только в этом случае реализация проекта по строительству канала «Стамбул» не повлияет негативно на российские интересы в регионе и, как следствие, на российско-турецкие отношения.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ / REFERENCES

Американский фрегат зашел в Чёрное море. *Интерфакс*. 22.03.2014 [An American Frigate Entered the Black Sea. *Interfax*. 22.03.2014 (in Russian)]. <http://www.interfax.ru/world/373221> (accessed: 20.08.2021).

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 [Boldyrev A.V. The Project of the Istanbul Canal: Politics, Economics, Ecology (2011–2015). *The Era of Justice and Development Party's Rule in Turkey: Interim Results and Predictions (2002–2015)*. Ed. N.Y. Ulchenko, I.I. Ivanova. Moscow: IOS RAS; Izdatel Vorobyev A.V., 2017. Pp. 83–104 (in Russian)].

Болдырев А.В. Перспективы российского участия в турецком проекте «Канал Стамбул». *Институт Ближнего Востока*. 20.03.2020 [Boldyrev A.V. Prospects of Russia's Participation in the Turkish Canal Istanbul Project. *Middle East Institute*. 20.03.2020 (in Russian)]. <http://www.iimes.ru/?p=68114> (accessed: 11.03.2022).

Борков А.В., Лошкарев А.В. Советская дипломатия и обсуждение проблемы статуса Черноморских проливов на Лозаннской международной конференции 1922–1923 гг. *Вестник Нижегородского университета им. Н.И. Лобачевского*. 2003. №1. С. 242–247 [Borkov A.V., Loshkarev A.V. Soviet Diplomacy and Discussion on the Status of the Black Sea Straits at the Lausanne International Conference 1922–1923. *Bulletin of the N.I. Lobachevsky Nizhny Novgorod State University*. 2003. No. 1. Pp. 242–247 (in Russian)].

Заявление Постоянного совета Организации Договора о коллективной безопасности о военной активности на сопредельных к зоне ответственности Организации Договора о коллективной безопасности территориях и ее влиянии на евразийскую безопасность. *Министерство иностранных дел*. 01.12.2021 [Statement by the Permanent Council of the Collective Security Treaty Organization on Military Activity in the Territories Adjacent to the Collective Security Treaty Organization's Area of Responsibility and its Impact on Eurasian Security. *Ministry of Foreign Affairs*. 01.12.2021 (in Russian)]. https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/news/1788044/ (accessed: 12.21.2021).

Интервью Министра иностранных дел Российской Федерации С.В. Лаврова телеканалу RT, Москва. *Министерство иностранных дел*. 22.12.2021 [Foreign Minister Sergey Lavrov's Interview with RT Television Channel, Moscow. *Ministry of Foreign Affairs*. 22.12.2021 (in Russian)]. <https://clck.ru/sHKGh> (accessed: 01.02.2022).

Киреев Н.Г. *История Турции. XX век*. М.: Крафт+, ИВ РАН, 2007 [Kireev N.G. *A History of Turkey. 20th Century*. Moscow.: Kraft+, IOS RAS, 2007 (in Russian)].

Кудряшова Ю.С. О режиме черноморских проливов в прошлом и настоящем. *МГИМО-Университет*. 09.09.2016 [Kudryashova Y.S. On the Black Sea Straits Access Regulation: Past and Present. *MGIMO University*. 09.09.2016 (in Russian)]. <http://mgimo.ru/about/news/experts/o-rezhime-chernomorskih-prolivov-v-proshlom-i-nastoyashchem/> (accessed: 20.07.2021).

Лунева Ю.В. *Босфор и Дарданеллы. Тайные провокации накануне Первой мировой войны (1907–1914)*. М.: Квадрига, 2010 [Luneva Y.V. *Bosporus and Dardanelles. Secret Provocations of Pre-World War I Era (1907–1914)*. Moscow: Kvadriga, 2010 (in Russian)].

Нежинский Л.Н., Игнатьев А.В. *Россия и Черноморские проливы (XVIII–XX столетия)*. М.: Международные отношения, 1999 [Nezhinsky L.N., Ignatyev A.V. *Russia and the Black Sea Straits (18th–20th centuries)*. Moscow: International Relations, 1999 (in Russian)].

Потёмкин В.П. *История дипломатии*. Том 1. С древнейших времён до нового времени. М.: Директ-Медиа, 2015 [Potemkin V.P. *A History of Diplomacy*. Volume 1. Ancient to Modern Era. Moscow: Direkt-Media, 2015 (in Russian)]

Потёмкин В.П. *История дипломатии*. Том 3. Дипломатия в новейшее время (1919–1939 гг.) М.: Директ-Медиа, 2015. [Potemkin V.P. *A History of Diplomacy*. Volume 3. Contemporary Era (1919–1939). Moscow: Direkt-Media, 2015 (in Russian)]

Проект «Канал Стамбул» готов к запуску. *Анталья Сегодня*. 11.10.2013 [Istanbul Canal Project is Ready to be Launched. *Antalya Today*. 11.10.2013 (in Russian)]. <http://antalyatoday.ru/news/antalya-3968.html>. (accessed: 19.08.2021).

Что будет, если Турция перекроет Босфор и Дарданеллы. *Рамблер*. 29.05.2018 [What Will Happen if Turkey Closes the Bosphorus and the Dardanelles? *Rambler*. 29.05.2018 (in Russian)]. https://news.rambler.ru/other/39973606/?utm_content=news&utm_medium=read_more&utm_source=copylink (accessed: 12.08.2021).

Эрдоган дал старт строительству канала «Стамбул» в обход Босфора. *Газета.ру*. 26.06.2021 [Erdogan Launched the Construction of the Istanbul Canal Bypassing the Bosphorus. *Gazeta.ru*. 26.06.2021 (in Russian)]. https://www.gazeta.ru/business/news/2021/06/26/n_16159904.shtml (accessed: 26.08.2021).

Юзефович Т.П. *Договоры России с Востоком политические и торговые*. Санкт-Петербург, 1869 [Yuzefovich T.P. *The Russian Political and Commercial Treaties with the East*. St. Petersburg, 1869 (in Russian)].

Якушев М.М. «Разгромленная Турция лежала у ног Российской монархии...». Кючук-Кайнарджийский договор 1774 года. *Военно-исторический журнал*. 2021. № 8. С. 42–49 [Yakushev M.M. «Turkey Lay Crushed at the Feet of the Russian Monarchy...». The Kucuk Kaynarca Treaty of 1774. *Military History Journal*. 2021. No. 8. Pp. 42–49 (in Russian)].

Bakan Arslan Kanal İstanbul Projesi'nin Güzergahını Açıkladı. *Ulaştırma ve Altyapı Bakanı*. 15.01.2018 [Minister Arslan Announced the Route of the Istanbul Canal Project. *Ministry of Transport and Infrastructure*. 15.01.2018 (in Turkish)]. <http://www.uab.gov.tr/haber-752-bakan-arslan-kanal-istanbul-projesi%60nin-guzergahini-acikladi.html> (accessed: 07.08.2021).

Çınar M. Kanal İstanbul'un uluslararası hukuk bağlamında değerlendirilmesi. *Uluslararası Afro-Avrasya Araştırmaları Dergisi*. 2017. Sayı 3. Pp. 20–34 [Cınar M. Evaluation of the Istanbul Canal in the Context of International Law. *International Journal of Afro–Eurasian Studies*. 2017. Issue 3. Pp. 20–34 (in Turkish)].

Çilgin proje kopya çıktı. *OdaTV*. 27.04.2011. [Crazy Project Duplicated. *OdaTV*. 27.04.2011 (in Turkish)]. <http://www.odatv.com:80/n.php?n=cilgin-proje-kopya-cikti-2704111200> (accessed: 03.08.2021).

Erdogan çilgin projesini açıkladı: İstanbul'a 2. Boğaz. *En Son Haber*. 27.04.2011 [Erdogan Announced his Crazy Project: 2nd Bosphorus to Istanbul. *En Son Haber*. 27.04.2011 (in Turkish)]. <https://www.ensonhaber.com/erdoganin-cilgin-projesini-acikladi-istanbula-2-bogaz-2011-04-27.html> (accessed: 03.08.2018).

Hurewitz J.C. Russia and the Turkish Straits: A Revaluation of the Origins of the Problem. *World Politics*. July 1962. Vol. 14 Issue 4. 18 July 2011. Pp. 605–632. <https://www.cambridge.org/core/journals/>

world-politics/article/russia-and-the-turkish-straits-a-revaluation-of-the-origins-of-the-problem/6D-7116953FBEAD4E0AC08117B23CC615 (accessed: 07.08.2021).

İşte ‘çılgın proje’ Kanal İstanbul’un geçtiği 4 ilçe. *Sabah*. 16.01.2018 [Here are the 4 Districts where the Istanbul Canal ‘Crazy Project’ Passes. *Sabah*. 16.01.2018 (in Turkish)]. <https://www.sabah.com.tr/ekonomi/2018/01/16/iste-cilgin-proje-kanal-istanbulun-gectigi-4-ilce> (accessed: 07.08.2021).

Kanal İstanbul 2018’in başında hazır. *Milliyet*. 11.10.2017 [The Istanbul Canal Ready in Early 2018. *Milliyet*. 11.10.2017 (in Turkish)]. <http://www.milliyet.com.tr/kanal-istanbul-2018-in-basinda-siyaset-2534750/> (accessed: 09.08.2021).

Kanal İstanbul’un güzergâhı belli oldu. *Hürriyet*. 09.01.2018 [The Route of the Istanbul Canal has been Announced. *Hürriyet*. 09.01.2018 (in Turkish)]. <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/kanal-istanbulun-guzergahi-belli-oldu-40703906> (accessed: 03.08.2021).

Rogan E. *The Fall of the Ottomans. The Great War in the Middle East*. New York: Basic Books, 2015.

Sozer A., Özsoy E. Water Exchange through Canal İstanbul and Bosphorus Strait. *Mediterranean Marine Science*. February 2017. No. 18(1). Pp. 77–86.

Tütüncü A.N. Montrö Sözleşmesi ve Kanal İstanbul. *Public and Private International Law Bulletin*. 2017. Vol. 37. Issue 1. Pp. 113–123 [Tutuncu A.N. The Montreux Convention and the Istanbul Canal. *Public and Private International Law Bulletin*. 2017. Vol. 37. Issue 1. Pp. 113–123 (in Turkish)].

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ / INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

БДОЯН, Давид Гургенович – к.и.н., доцент
кафедры регионального управления
и национальной политики МГИМО МИД РФ,
Москва, Россия.

David G. BDOYAN, PhD in History, Associate
Professor at the Department of Regional
Management and National Policy MGIMO
University, Moscow, Russia.