



DOI: 10.22363/2313-1438-2025-27-1-129-141

EDN: AKOCZQ

Научная статья / Research article

Геополитические последствия для Черноморского региона строительства Турцией судоходного канала «Стамбул»

П.А. Высоцкий 

Центр региональных исследований, Москва, Российская Федерация

✉ pvysotsckij@yandex.ru

Аннотация. Турецкий инфраструктурный проект нового судоходного канала формально направлен на решение задач, от которых зависит экологическая ситуация в Черноморских проливах и в Черном море. Исследовательский вопрос заключается в выявлении геополитических последствий для Черноморского региона при реализации Турцией судоходного канала. Его строительство должно создать дополнительные возможности для расширения судоходства, особенно при условии наращивания грузопотока. Однако новая транспортная артерия, которая должна проходить через турецкую территорию, не только затрагивает проблемы судоходства и использования водных ресурсов, но и станет мощным катализатором новых геополитических проектов. Строительство канала позволит Турции частично обойти положения конвенции Монтрё, определяющей правила прохода судов через проливы Босфор и Дарданеллы. Автором исследовано, как реализация данного проекта скажется на геополитической ситуации в Черном море. Строительство нового судоходного канала, проходящего по турецкой территории, усилит политические позиции Турции в Черноморском регионе. В этом случае проход кораблей по судоходной артерии будет регулироваться национальным законодательством. Использование исторического и сравнительного методов позволили выявить особенности турецкой политики по вопросу строительства судоходного канала. Сделан вывод, что реализация данного проекта укрепит позиции Турции в Черноморском регионе, усилит ее роль в определении геополитических процессов в этом районе мира.

Ключевые слова: Черноморский регион, Турция, Черноморские проливы, судоходный канал, Россия

Заявление о конфликте интересов. Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Для цитирования: *Высоцкий П.А.* Геополитические последствия для Черноморского региона строительства Турцией судоходного канала «Стамбул» // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Политология. 2025. Т. 27. № 1. С. 129–141. <https://doi.org/10.22363/2313-1438-2025-27-1-129-141>

© Высоцкий П.А., 2025



This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/legalcode>

Construction of the Istanbul Canal by Turkey: Geopolitical Consequences for the Black Sea Region

Pavel A. Vysotsky 

Center for Regional Studies, Moscow, Russian Federation

✉ pvysotsckij@yandex.ru

Abstract. The Turkish Istanbul Canal infrastructural project is formally aimed at solving the problems related to the ecological situation in the Black Sea and its straits. The construction of the canal should create additional opportunities for the expansion of shipping, especially if cargo traffic increases. However, the new waterway, which is to pass through Turkish territory, affects not only the problems of navigation and use of water resources, but will also become a powerful catalyst for new geopolitical projects. The construction of the canal will allow Ankara to bypass the provisions of the Montreux Convention, which regulates the passage of vessels through the Bosphorus and Dardanelles straits. The study analyses how the implementation of this project will affect the geopolitical situation in the Black Sea. The construction of a new water route passing through Turkish territory will strengthen Ankara's political position in the Black Sea region. In this case, the passage of vessels through the waterway will be regulated by national legislation. The author uses historical and comparative methods to reveal the peculiarities of Turkish policy on the construction of the canal. The article concludes that the implementation of this project will strengthen Turkey's position in the Black Sea region and enforce its role in determining geopolitical processes in the area.

Keywords: Black Sea region, Turkey, Black Sea straits, ship canal, Russia

Conflicts of interest. The author declares no conflicts of interest.

For citation: Vysotsky, P.A. (2025). Construction of the Istanbul Canal by Turkey: Geopolitical consequences for the Black Sea region. *RUDN Journal of Political Science*, 27(1), 129–141. (In Russian). <https://doi.org/10.22363/2313-1438-2025-27-1-129-141>

Введение

Идея строительства альтернативного водного пути для уменьшения загруженности судов в Черноморских проливах обсуждалась на протяжении длительного времени. К этому подталкивали различные факторы, среди которых рост населения города, а также увеличение экспорта и импорта товаров, которые доставлялись морским путем.

Проекты альтернативного водного пути к Босфору восходят ко временам Римской империи, в которой рассматривали разные варианты строительства альтернативного водного пути. Во время правления Сулеймана Великолепного был подготовлен проект водного пути, соединяющего реку Сакарья с озером Сапанджа, а оттуда с заливом Измит и Мраморным морем. Однако он не был реализован.

Проект строительства альтернативного водного пути — канал «Стамбул» был анонсирован в 2011 г. Реджепом Тайипом Эрдоганом, который в тот период времени занимал пост премьер-министра. Однако тогда идея не получила практического воплощения. Вместе с тем проект не потерял своей актуальности, поскольку высокий уровень загрузки Черноморских проливов и стремление

снизить зависимость от положений Конвенции Монтрё усилили заинтересованность турецкой стороны в строительстве канала.

Лишь в 2020 г. был проведен первый тендер, связанный с выбором компании, которая должна была начать строительство канала. Затем, в июне 2021 г., президент Р.Т. Эрдоган заложил фундамент первого из 6 мостов (мост Сазлидере), которые будут построены через канал. Эта церемония была объявлена церемонией закладки фундамента канала «Стамбул». Ожидалось, что после подготовки технико-экономического задания начнется строительство канала и на это потребуется около 6 лет. Согласно проекту, канал Стамбул планируется завершить в 2027 г., а стоимость его составит 15 млрд долл. США¹.

Публикации, посвященные исследованию проблем, связанных со строительством канала, можно условно разделить на несколько групп. Российские исследователи достаточно подробно изучили исторические предпосылки появления проекта строительства канала и потенциальные последствия его реализации. Одной из первых работ, в которых исследовались позиция Турции, ее устремления расширить свое влияние в Черноморском регионе и амбициозные планы по усилению контроля над прохождением судов стала статья В. Заниной [Занина 2014]. В своей работе она отмечала стремление Турции размыть положения Конвенции Монтрё.

Исторические предпосылки зарождения проекта и его последствия рассматривал Д.Г. Бдоян [Бдоян 2022]. Вопросу относительно участия России в строительстве канала посвящена работа А.В. Болдырева, в которой он рассматривает подобное взаимодействие с экономических позиций [Болдырев 2020]. Многие российские исследователи делали акцент на анализе геополитических последствий, которые возникнут при строительстве канала для причерноморских государств и региона в целом².

Часть российских исследователей сфокусировала свой интерес на правовых аспектах, связанных со строительством гидрообъекта, рассматривая его реализацию через призму юридических норм, регулирующих вопросы судоходства, а также правового режима как проливов, так и канала. Среди них следует выделить таких исследователей, как П.А. Гудев и И. Крамник³.

Ряд турецких исследователей считали, что строительство канала приведет к тому, что режим Конвенции Монтрё будет заменен принципом свободы прохода и мореплавания в проливах как для гражданских, так и для военных кораблей [Akğün, Tiryaki 2011].

¹ Эрдоган назвал стоимость и сроки завершения канала «Стамбул». 26 июня 2021. URL: <https://ria.ru/20210626/kanal-1738735618.html?ysclid=m5f1wgkvmm608223589> (дата обращения: 23.06.2024).

² Стародубцев И.И. Черноморский регион: возможности для сотрудничества России и Турции // Российский совет по международным делам. 2019. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/chernomorskiy-region-vozmozhnosti-dlyasotrudnichestva-rossii-i-turtsii/> (дата обращения: 13.10.2024).

³ Гудев П.А., Крамник И. Канал влияния? 01.05.2021. <https://doi.org/10.31278/1810-6439-2021-19-3-150-160> <https://globalaffairs.ru/articles/kanal-vliyaniya/> (дата обращения: 23.11.2024).

Эволюция ситуация вокруг Черноморских проливов

Повышенное внимание к Черноморским проливам и, тем более, к новому судоходному каналу определяется их геополитическим и экономическим значением для развития Черноморского региона в целом и для причерноморских государств в частности. Для России, которая исторически присутствует в Черном море, интерес к проливам, возможности осуществления через них свободного прохода, а позже и их правовой статус определялся экономическими интересами. Они были неразрывно связаны с экономическим развитием южных территорий Российской империи, а позже и СССР. Кроме того, речь шла об обеспечении безопасности южных рубежей. По этой причине начиная с XVIII в. российская политика уделяла этому вопросу повышенное внимание. Это нашло отражение в Кючук-Кайнарджийском мирном договоре, подписанном в 1774 г. Согласно документу, российские торговые суда имели право свободного прохода через Босфор и Дарданеллы [Якушев 2021]. Подобное положение отражало возросшее значение для экономических интересов России Черноморских проливов. Затем последовал договор 1805 г., в котором Османская империя взяла на себя обязательство способствовать проходу российских военных кораблей России через Черноморские проливы в военное время.

В июне 1833 г. был подписан Ункяр-Искелесийский договор, в котором говорилось, что «взамен на обязательство России по оказанию помощи в случае войны Османская империя закрывает Черноморские проливы для всех иностранных военных кораблей кроме российских» [Юзефович 1869: 89–92]. Однако и этот договор, под влиянием Франции, не выполнялся Османской империей. В итоге в 1841 г. на Второй Лондонской конвенции было «закреплено положение о закрытии Проливов для военных кораблей всех государств, в том числе и России» [Потёмкин 2015: 418–427]. Это привело к ослаблению позиций России и усилению Англии в Черноморском регионе. Лишь в 1871 г., с подписанием Лондонской конвенции, Российская империя вновь получила разрешение иметь флот на Черном море. В то же время сохранялся запрет прохода военных кораблей через Босфор и Дарданеллы, а Османская империя могла пропускать через Черноморские проливы военные корабли своих союзников.

Таким образом, контроль над Черноморскими проливами имел для Российской империи ключевое значение. Это позволяло российской стороне отстаивать свои позиции в Черноморском регионе и препятствовать нахождению в Черном море кораблей других государств.

На пути к правовому режиму проливов

На правовой статус Черноморских проливов большое влияние оказали геополитические события, связанные с окончанием Первой мировой войны. Поскольку Османская империя потерпела поражение, то условия прохода через Черноморские проливы были изменены. Согласно подписанному

в октябре 1918 г. Мудросскому перемирию, проливы были открыты для судов стран Антанты и им передавались турецкие военные корабли. Затем в 1920 г. был подписан Севрский мирный договор, в котором было отражено, что Черноморские проливы должны быть демилитаризованы и открыты для военных кораблей любых стран. Страны Антанты создавали специальную международную комиссию для управления проливами. Однако уже на Лозаннской конференции, которая проходила в 1922–1923 гг., ситуация вновь стала меняться. Советская делегация занимала позицию, согласно которой Турция сохраняла суверенитет над проливами. Кроме того, советская сторона настаивала на том, чтобы обеспечить свободу торгового судоходства [Потёмкин 2015: 418–427].

В июле 1923 г. был подписан Лозаннский мирный договор с Турцией, который «предусматривал свободный проход через проливы военных судов всех стран в мирное, а также в военное время в случае нейтралитета Турции; при участии Турции в войне, предусматривался свободный проход через проливы военных судов нейтральных стран. СССР не ратифицировал договор, заявив, что он подрывает его безопасность. Позиция Москвы заключалась в том, что ей должен быть обеспечен свободный доступ в Средиземное море, а Черное должно быть внутренним озером прибрежных государств»⁴. Несмотря на усилия советской стороны, Лозаннская конференция не изменила статус Босфора и Дарданелл. Контроль над ними был передан международной комиссии, которую возглавляла Великобритания. В нее также входили Франция, Италия, Япония и США. Военные корабли иностранных государств могли по-прежнему беспрепятственно проходить через проливы.

СССР не ратифицировал Конвенцию, тем более что Турция, несмотря на отстранение ее от контроля над проливами, поддерживала позиции западных стран. В СССР считали, что положения конвенции ставят «под угрозу безопасность черноморских государств» [Борков, Лошкарев 2003: 242–247].

К новому правовому режиму проливов

По мере укрепления своих позиций Турция стала поднимать вопрос о пересмотре решений Лозаннской конвенции. В апреле 1936 г. турецкая сторона предложила созвать новую международную конференцию для пересмотра статуса Черноморских проливов. В результате на конференции о режиме Черноморских проливов 22 июня — 21 июля 1936 г. в Монтрё (Швейцария) был выработан компромиссный вариант, действующий до настоящего времени. Согласно статье 2 этого документа торговые суда могут беспрепятственно проходить через Босфор и Дарданеллы «днем и ночью, вне зависимости от флага и груза».

⁴ Данченко А. Черноморские проливы, Конвенция Монтрё и «сумасшедший проект» Эрдогана. 01.01.2021. URL: <https://sevastopol.su/blogs/chernomorskie-prolivy-konvenciya-montre-i-sumasshedshiy-proekt-erdogana> (дата обращения: 23.10.2024).

В том случае если Турция находится в состоянии войны, она обязана пропускать гражданские суда дружественных и нейтральных стран — но только ночью и только по намеченному Анкарой фарватеру. Наконец, если Турция не воюет, но «считает себя под угрозой военной опасности», она все же «обязана пропускать все суда (в том числе и под флагом потенциального противника), в том числе днем, однако курс также должен быть указан Анкарой»⁵.

В изменении статуса проливов был заинтересован СССР, поскольку через Черноморские проливы осуществлялся экспорт товаров. Кроме того, «проливы имели ключевое значение для обеспечения безопасности южных границ СССР» [Киреев 2007: 234].

Согласно конвенции Монтрё торговые корабли всех государств могут свободно проходить через проливы как в мирное, так и в военное время. Причерноморские государства в мирное время, предварительно уведомив власти Турции, имеют право проводить через проливы свои военные корабли любого класса. Для военных кораблей нечерноморских государств были введены ограничения по классу. Общий тоннаж военных кораблей нечерноморских государств в Чёрном море не может превышать 30 000 т (этот показатель увеличивается до 45 000 т при увеличении численности военно-морского флота черноморских государств), а сроки пребывания не должны превышать 21 сутки. Оговаривалось, что в случае нахождения Турции в состоянии войны или под угрозой войны, она имеет право по своему усмотрению разрешать или запрещать проход военных кораблей из любых стран. Если Турция не участвует в войне, то проливы должны быть закрыты для военных кораблей всех воюющих сторон.

Таким образом, был определен порядок прохождения торговых кораблей и военных судов черноморских и нечерноморских государств. Для СССР данный вопрос имел принципиальное значение, поскольку был связан с вопросами безопасности и осуществления торговли. Турция также усилила свои позиции после закрытия Босфора и Дарданелл для военного флота нечерноморских стран. Анкара получила мощный инструмент контроля торговых потоков над проливами ей «было проще обеспечивать свою безопасность» [Лунева 2010: 5].

Позиция Турции: новые подходы

Конвенция Монтрё не сняла с повестки дня вопрос о правовом статусе проливов. Турция по-прежнему стремилась полностью контролировать проход из Черного в Средиземное море. Для этого турецкая сторона использовала различные аргументы. Например, в 1994 г. правительство Турции заявило о введении нового Регламента судоходства в зоне Черноморских проливов,

⁵ Макаренко Г., Темкин А. Пролив влияния. 26 ноября 2015 г. URL: <https://www.rbc.ru/newspaper/2015/11/26/56bc8b979a7947299f72b85d?ysclid=m4fj3xukf3811715644> (дата обращения: 13.11.2024).

аргументируя это необходимостью защиты экологии. Речь шла о том, что корабли длиной более 200 м должны проходить через Босфор только днем и в сопровождении турецкого лоцмана. Помимо этого, предложения Турция предусматривали проведение досмотра торговых судов и приостановку их движения. «Все причерноморские государства выступили против предложений Турции, поскольку они не соответствовали Конвенции Монре. Тем не менее, уже с 1 июля 1994 г. Турция ввела новые правила в одностороннем порядке»⁶.

Наряду с попытками установить новые правила прохода судов через проливы турецкая сторона разрабатывала проект нового канала. В 2011 г. была выдвинута идея о строительстве судоходного канала «Стамбул», который должен был стать альтернативой Босфору. Затем, в 2018 г., Министерство транспорта Турции утвердило маршрут канала протяженностью в 45,2 км. Его строительство планировалось завершить в 2023 г., к столетию основания Турецкой Республики. Однако в силу масштабности проекта сроки были скорректированы. Лишь в 2021 г. Р.Т. Эрдоган заложил фундамент моста на окраине города, тем самым дав старт строительству канала «Стамбул»⁷.

Официальное объяснение причин строительства канала заключается в том, что необходимо разгрузить Босфор. Турецкая сторона указывала, что большое количество судов, которые проходят через пролив, создают угрозу экологии. Прежде всего, речь шла о танкерах, которые перевозили нефть.

Экологические риски

Несмотря на то что официальным объяснением строительства канала выступали экологические риски, которым подвергались Черноморские проливы, реализация данного проекта создавала и другие угрозы. Экологи отмечали, что строительство канала может повлечь за собой ряд долгосрочных последствий, которые окажут непоправимые экологические последствия. Речь шла о повышении уровня сероводорода, который находился в Мраморном море, гибели его фауны, засолении водохранилища Сазлыдере, одного из основных источников питьевой воды для Стамбула. Одновременно отмечалось, что «в Черное море могут попадать биологические виды средиземноморского происхождения. Тем самым будут поставлены под угрозу уникальные флора и фауна Черного моря, а значит, и черноморское рыболовство» [Sozer, Özsoy 2017: 77–86].

⁶ Кудряшова Ю.С. О режиме черноморских проливов в прошлом и настоящем. МГИМО Университет. 9 сентября 2016. URL: https://mgimo.ru/about/news/experts/o-rezhime-chernomorskikh-prolivov-v-proshlom-i-nastoyashchem/?ysclid=m5cbcbmax1751732421&utm_source=yandex.ru&utm_medium=organic&utm_campaign=yandex.ru&utm_referrer=yandex.ru (дата обращения: 17.12.2024).

⁷ Сонный С. Эрдоган дал старт строительству канала «Стамбул» в обход Босфора. 26 июня 2021. URL: https://www.gazeta.ru/business/news/2021/06/26/n_16159904.shtml?ysclid=m5cc3zcznc446547067 (дата обращения: 19.11.2024).

В результате строительство канала грозит создать экологические проблемы не только для Турции, но и для всех причерноморских государств. Хотя еще в 1992 г. в Бухаресте Турция подписала Конвенцию о защите Чёрного моря от загрязнения, документ вступил в силу в январе 1994 г. В 2002 г. участники Бухарестской конвенции подписали Протокол о сохранении биоразнообразия и ландшафтов Черного моря, который является неотъемлемой частью Конвенции.

Экономические последствия строительства канала

Существуют различные оценки относительно экономических выгод и потерь для отдельных причерноморских государств, региона в целом и влияния на будущее Черноморских проливов. «В случае реализации проекта „Стамбул“ у России появятся существенные экономические риски. В настоящее время через проливы ежегодно беспоплатно из России провозят примерно 25 млн т нефти и 37 млн т нефтепродуктов, а также зерно, сталь, стройматериалы и т. д.»⁸. «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.» [Tütüncü 2017: 113–123].

Однако данные оценки пока являются предварительными и могут измениться. Не меньшие риски могут возникнуть в случае обострения геополитической ситуации в Черноморском регионе и, что еще более существенно, при различных трактовках правового статуса будущего канала.

В Турции продвигают свои аргументы в поддержку строящегося канала. В Анкаре считают, что в случае реализации проекта через канал будет проходить в среднем от 100 до 120 судов в сутки. По оценкам турецкой стороны, суда, которые будут проходить через канал, не будут подпадать под действие Конвенции Монтрё. Соответственно, они будут платить сбор за проход Турции. Предполагается, что это внесет определенный вклад в экономику страны, поскольку размер платы, которую будут платить суда, будет варьироваться в зависимости от типа и тоннажа перевозимого груза.

Канал должен разгрузить Черноморские проливы, которые в последнее десятилетие с трудом справляются с грузопотоком. В среднем для перехода через Босфор требуется около 14,5 ч ожидания, а среднее время ожидания судов, перевозящих опасные грузы, таких как танкеры, достигает 30 часов. Иногда время ожидания доходит до 3–4 дней, а ежедневный убыток танкеров длиной более 200 м достигает в среднем 120 тыс. долл. США. Учитывая затраты на ожидание судов, канал, как считают в Турции, предоставит большое преимущество проходящим судам.

⁸ Что будет, если Турция перекроет Босфор и Дарданеллы. 28 мая 2018 г. URL: https://news.rambler.ru/other/39973606/?utm_content=news_media&utm_medium=read_more&utm_source=copylink (дата обращения: 12.11.2024).

В Турции считают, что перебои в движении через проливы наносят ущерб российской экономике, который оценивается в 1–1,4 млрд долл. США. Соответственно, канал предлагает России альтернативу, которая позволит снизить потери и создаст надежные условия для поставок грузов. При этом проход через Босфор будет также открыт.

Правовые аспекты вопроса

Вокруг правовых вопросов, связанных с Черноморскими проливами, развернулась острая дискуссия. С одной стороны, «в отличие от Босфора, который в соответствии с Конвенцией Монтрё считается «международным водным путем», канал «Стамбул» будет юридически «внутренним водным путем». При этом международный режим канала, то есть правовой режим Конвенции Монтрё, сохранится на переходный период (до введения национальных правил судоходства)⁹. К началу строительных работ, связанных со строительством канала, позиция Турции претерпела изменения. Турецкие эксперты отмечали, что «новый маршрут не отменяет положения Конвенции Монтрё «в какой-либо форме», а Босфор по-прежнему будет открыт для морских перевозок»¹⁰.

Одним из ключевых вопросов станет позиция Турции по вопросу прохождения через канал военных кораблей нерегиональных акторов. Не случайно еще 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» [Бдоян 2022: 6]. Данная позиция не претерпела изменений и после начала строительства канала.

Российские эксперты отмечали, что при отсутствии Конвенции (если допустить развитие ситуации по этому сценарию) «к черноморским проливам неизбежно станут применяться нормы и положения Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., а значит, черноморские проливы будут автоматически отнесены к категории международных с правом транзитного прохода, которое одинаково применимо как к гражданским судам, так и военным кораблям, и не может быть приостановлено»¹¹. В то же время строительство канала скажется только на проливе Босфор. В отношении Дарданелл будет действовать Конвенция Монтрё. Наконец, сохранятся положения Конвенции в отношении военных кораблей нечерноморских государств. Так,

⁹ Ulaştırma Bakanı. Kanal İstanbul'un hukuki statüsünü açıkladı // Konuthaberi. 05.12.2018. URL: <https://www.konuthaberi.com/haberler/ulastirma-bakani-kanal-istanbulun-hukuki-statusunu-acikladi-18704/> (accessed: 17.10.2024).

¹⁰ Turhan B. Kanal İstanbul'un etüt proje işlerini tamamladık // Sanalbasin. 07.02.2019. URL: <http://www.sanalbasin.com/kanal-istanbulun-etut-proje-islerini-tamamladik-29142399/> (accessed: 17.10.2024).

¹¹ Гудев П.А., Крамник И. Канал влияния? 01.05.2021. <https://doi.org/10.31278/1810-6439-2021-19-3-150-160> <https://globalaffairs.ru/articles/kanal-vliyaniya/> (дата обращения: 23.11.2024).

будут действовать все ограничения по классу, тоннажу и времени их пребывания в акватории Черного моря. Впрочем, и без строительства канала корабли нечерноморских государств пребывают в Черном море с нарушениями Конвенции. В декабре 2021 г. 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»¹².

Проект в тисках геополитики

С обострением геополитической ситуации в 2022 г. внимание к проекту канала «Стамбул» еще больше усилилось. Повышенный интерес к каналу, а главное — к последствиям, которые возникнут после завершения его строительства, связан с началом конфронтации России и Запада [Высоцкий 2023]. До последнего времени Конвенция служила барьером от масштабного проникновения в Черное море кораблей внерегиональных государств. С началом строительства канала со стороны западных государств стала продвигаться идея заключения нового соглашения, касающегося Черноморских проливов, исходя из факта наличия нового канала. Директор морского форума Университета Коч (Koç Üniversitesi) Джем Гюрдениз указывал «на отрицательную позицию в этом вопросе России и Китая, а главное — на то, что отмена Конвенции Монтрё соответствует прежде всего интересам США и НАТО»¹³. Контр-адмирал в отставке Э. Менги подчеркивал, что «каждое положение, связанное с проливами, необходимо согласовывать с Россией, Украиной, Болгарией и Румынией. Это должно быть сделано, если мы не хотим вновь положить Конвенцию Монтрё на стол переговоров»¹⁴.

Для России интерес к Черноморским проливам определяется двумя факторами. Прежде всего, это вопросы безопасности в Черном море. Несмотря на то, что Болгария и Румыния являются членами НАТО, в регионе сохраняется определенный баланс сил. В условиях конфронтации России с Западом Конвенция Монтрё создает международно-правовой барьер для расширения своего присутствия в Черном море кораблей внерегиональных государств. Второй фактор связан с реализацией торговых операций. Через проливы Босфор

¹² Интервью Министра иностранных дел Российской Федерации С.В. Лаврова телеканалу RT, Москва. Министерство иностранных дел. 22.12.2021. URL: https://www.mid.ru/ru/press_service/minister_speeches/1791774/ (дата обращения: 17.10.2024).

¹³ *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> (accessed: 15.10.2024).

¹⁴ *Mengi E.* Kanal İstanbul Projesinin Hukuki Yönünün Değerlendirmesi // *21yyte.org*. 27.01.2019. URL: <https://www.21yyte.org/tr/merkezler/islevsel-arastirma-merkezleri/milli-guvenlik-ve-dis-politika-arastirmalari-merkezi/kanal-istanbul-projesinin-hukuki-yonunun-degerlendirmesi> (accessed: 14.11.2024).

и Дарданеллы осуществляется значительный грузопоток российских судов. Значительную их часть составляют танкеры, которые осуществляют перевозки нефти. Соответственно, в России «не заинтересованы в том, чтобы проход военных кораблей неприбрежных держав в Черное море зависел исключительно от национального законодательства Турции»¹⁵.

Заключение

Строительство судоходного канала «Стамбул» уже вызвало острые дискуссии как в Турции, так и в других государствах. Строительство данного объекта сопряжено с необходимостью решения комплекса геополитических, экономических и экологических проблем. Строительство канала по времени совпало с обострением ситуации в мировой политике и затронуло Черноморский регион.

Для России ключевым вопросом остается проблема сохранения правового статуса Черноморских проливов и роль будущего канала. Не случайно дискуссии относительно того, не приведет ли строительство канала к снижению роли Конвенции Монтрё, продолжаются. Канал может дать возможности кораблям США и НАТО для прохождения в Черное море, что не отвечает интересам России. Развитие подобной ситуации усилит геополитическую напряженность в Черноморском регионе, обострит и так непростые отношения между черноморскими государствами.

Поступила в редакцию / Received: 10.12.2024

Доработана после рецензирования / Revised: 11.12.2024

Принята к публикации / Accepted: 15.01.2025

Библиографический список

- Бдоян Д.Г. Исторические предпосылки и последствия строительства канала «Стамбул» // Восток (Oriens). 2022. № 6. С. 136–147. <http://doi.org/10.31857/S086919080021146-7>; EDN: AMCYKE
- Болдырев А.В. К вопросу о возможности для России участвовать в турецком проекте канал «Стамбул» // Вестник Института востоковедения РАН. 2020. № 1. С. 271–280. <http://doi.org/10.31696/2618-7302-2020-1-271-280>; EDN: KFUBRG
- 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.
- Высоцкий П.А. Основные проблемы Черноморского региона: современное состояние // Проблемы постсоветского пространства. 2023. Т. 10. № 1. С. 17–25. <https://doi.org/10.24975/2313-8920-2023-10-1-17-25>; EDN: XBIGEQ

¹⁵ 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> (accessed: 09.12.2024).

- Занина В. Из Кремля Босфор не виден // *Международная жизнь*. 2014. № 6. С. 82–94. EDN: UZNPDD
- Киреев Н.Г. История Турции. XX век. Москва : Крафт+, ИВ РАН, 2007.
- Лунева Ю.В. Босфор и Дарданеллы. Тайные провокации накануне Первой мировой войны (1907–1914). Москва : Квадрига. 2010.
- Потёмкин В.П. История дипломатии. Том 1: С древнейших времён до нового времени. Москва : Директ-Медиа, 2015.
- Юзефович Т.П. Договоры России с Востоком политические и торговые. Санкт-Петербург, 1869.
- Якушев М.М. «Разгромленная Турция лежала у ног Российской монархии...». Кючук-Кайнарджийский договор 1774 г. // *Военно-исторический журнал*. 2021. № 8. С. 42–49. EDN: SZJMFD
- Akğün M., Tiryaki S. The Political Feasibility of the Istanbul Canal Project // *Global Political Trends Center*. 2011. No. 27. 8 p. https://www.files.ethz.ch/isn/132972/PB27_2011_IstanbulCanalProject_Akgun_Tiryaki.pdf
- Sozer A., Özsoy E. Water Exchange through Canal İstanbul and Bosphorus Strait // *Mediterranean Marine Science*. February 2017. No. 1. P. 77–86. <http://doi.org/10.12681/mms.1877>; EDN: YYIZIF
- Tütüncü A.N. Montrö Sözleşmesi ve Kanal İstanbul // *Public and Private International Law Bulletin*. 2017. Vol. 37, no. 1. P. 113–123.

References

- Akğün, M., & Tiryaki, S. (2011). The political feasibility of the Istanbul Canal project. *Global Political Trends Center*, 27, 8. Retrieved January 6, 2025, from https://www.files.ethz.ch/isn/132972/PB27_2011_IstanbulCanalProject_Akgun_Tiryaki.pdf
- Bdoyan, D.G. (2022). Historical prerequisites and consequences of the construction of the Istanbul Canal. *Oriens*, (6), 136–147. (In Russian). <http://doi.org/10.31857/S086919080021146-7>; EDN: AMCYKE
- Borkov, A.V., & Loshkarev, A.V. (2003). Soviet diplomacy and the discussion of the problem of the status of the Black Sea Straits at the Lausanne International Conference of 1922–1923. *Vestnik of Lobachevsky University of Nizhni Novgorod*, (1), 242–247 (In Russian).
- Boldyrev, A.V. (2020). On the issue of the possibility for Russia to participate in the Turkish project “Istanbul Canal”. *Journal of the Institute of Oriental Studies RAS*, (1), 271–280. (In Russian). <http://doi.org/10.31696/2618-7302-2020-1-271-280>; EDN: KFUBRG
- Kireev, N.G. (2007). *History of Turkey. 20th Century*. Moscow: Kraft+, Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Sciences. (In Russian).
- Luneva, Yu.V. (2010). *The Bosphorus and Dardanelles. Secret Provocations on the Eve of World War I (1907–1914)*. Moscow: Quadriga. (In Russian)
- Potemkin, V.P. (2015). *History of diplomacy*. Volume 1. From ancient times to modern times. Moscow: Direct-Media. (In Russian).
- Sozer, A., & Özsoy, E. (2017). Water exchange through Canal İstanbul and Bosphorus Strait. *Mediterranean Marine Science*, 1, 77–86. <http://doi.org/10.12681/mms.1877>; EDN: YYIZIF
- Tütüncü, A.N. (2017). Montrö Sözleşmesi ve Kanal İstanbul. *Public and Private International Law Bulletin*, 37(1), 113–123.
- Vysotsky, P.A. (2023). The current state of the key challenges in the Black Sea region. *Post-Soviet Issues*, 10(1), 17–25. (In Russian) <https://doi.org/10.24975/2313-8920-2023-10-1-17-25>; EDN: XBIGEQ
- Yakushev, M.M. (2021). “Defeated Turkey lay at the feet of the Russian monarchy...”. The Treaty of Küçük Kaynarca, 1774. *Military History Journal*, 8, 42–49. (In Russian). EDN: SZJMFD

Yuzefovich, T.P. (1869). *Russia's political and trade treaties with the East*. St. Petersburg. (In Russian)

Zanina, V. (2014). The Bosphorus is not visible from the Kremlin. *International Affairs*, (6), 82–94. (In Russian). EDN: UZNPDD

Сведения об авторе:

Высоцкий Павел Андреевич — кандидат философских наук, научный сотрудник, АНО «Центр региональных исследований» (e-mail: pvysotsckij@yandex.ru) (ORCID: 0009-0004-6603-9124)

About the author:

Pavel A. Vysotsky — PhD in Philosophy, Research Fellow, Center for Regional Studies (e-mail: pvysotsckij@yandex.ru) (ORCID: 0009-0004-6603-9124)