

УДК 339.9

*Добровольська Вікторія Анатоліївна,  
к. іст. н., доцент, завідувач кафедри  
соціально-гуманітарних дисциплін та інноваційної педагогіки,  
Притков Дмитро Кирилович,  
здобувач вищої освіти факультету судноводіння,  
Херсонська державна морська академія, м. Херсон*

## **МЕГАПРОЄКТ СТАМБУЛЬСЬКОГО СУДНОПЛАВНОГО КАНАЛУ: ПЕРСПЕКТИВИ ТА ВИКЛИКИ**

Роль судноплавних каналів у сфері транспорту залишається вкрай актуальною в контексті сучасних викликів та потреб глобальної економіки. Враховуючи зростання обсягів транспортування та постійні технологічні зміни, вивчення ролі судноплавних каналів є актуальним для розуміння їхнього впливу на економічний розвиток, торговельні маршрути, інфраструктуру та вирішення екологічних викликів у сучасному світі.

Останнім часом особливий інтерес науковців і широкої громадськості привертає запланований Туреччиною інфраструктурний мегапроект з будівництва Стамбульського судноплавного каналу, який називають також Новим Босфором, для додаткового сполучення між Мармуровим і Чорним морями [4, с.53].

Ця тема не лише актуальна для Туреччини, яка реалізує амбітний проєкт, але й має важливе значення для міжнародної спільноти. Аналізуючи різні аспекти цього проєкту, дослідники прагнуть висвітлити його потенційні вигоди та виклики для зацікавлених сторін.

Враховуючи, що даний проєкт ще не реалізований, тому у науковій літературі недостатньо публікацій на цю тему. Є наукові розвідки українських та зарубіжних дослідників, які піднімають питання ризиків будівництва каналу для екології [1,4] та розглядають геополітичні й юридичні наслідки будівництва [3,5].

Метою наукової роботи є аналіз та висвітлення різних аспектів проєкту будівництва Стамбульського судноплавного каналу, розкриття його економічних, геополітичних та екологічних вимірів, визначення можливих переваг та ризиків каналу для Туреччини та світової спільноти.

Про початок будівництва Стамбульського каналу було оголошено Президентом Туреччини Реджепом Таїпом Ердоганом 26 червня 2021 року. На церемонії закладки фундаменту першого мосту через канал Ердоган зазначив, що будівництво каналу "Стамбул" планується завершити через шість років, тобто до 2027 р.

Наразі країна досі проводить підготовчі роботи. Місцеві ЗМІ повідомляють, що безпосереднє риття каналу почнеться після будівництва першого з 10 мостів через канал. Таке рішення прийняли, аби зберегти автомобільний трафік під час «великого будівництва». Втім, це не заважає уряду вже включати Стамбульський канал у шкільні підручники з географії [5].

На даний момент є думка, що терміни будівництва можуть бути відкладені через складність робіт і зростаючі витрати. Вартість проєкту оцінюється в 75 млрд доларів США. Ця сума включає витрати на викуп землі, будівництво каналу, мостів, тунелів та інших інфраструктурних об'єктів [2].

Основними позитивними наслідками від будівництва каналу для Туреччини та світу є наступне:

1. За планом Стамбульський канал стане головним логістичним вузлом, що обслуговує Чорне море.
2. Новий судноплавний канал дозволить розвантажити протоку Босфор, а його фарватер забезпечить можливість проходження навіть великих суден.

Зараз найбільшими судами, що проходять через Босфор, є судна класу Suezmax; повністю завантажений танкер такого класу може перевезти 1 млн барелів нафти. Якщо проєкт будівництва Стамбульського каналу буде реалізований, по новому водному шляху зможуть ходити танкери класу VLCC, що значно перевищують Suezmax по вантажомісткості.

3. Використання нового маршруту великими танкерами дозволить знизити ризик загрози безпеці судноплавства в протоці Босфор.

Босфор є об'єктом інтенсивного морського руху, що спричиняє затори, проблеми з безпекою та екологічну небезпеку. А за попередніми підрахунками, Стамбульський канал зможе пропускати на добу 150-160 суден [5].

4. Новий канал покращить рух на Босфорі та зменшить ризик аварій.

Інколи трапляються випадки, що судна, які проходять протокою Босфор, врізаються у береги, руйнуючи історичні будівлі й загрожуючи життю та майну містян. І саме про безпеку жителів Стамбулу президент Ердоган заявляв публічно.

Негативними наслідками можна назвати:

1. Шкідливий вплив на господарство.

Найбільшими ризиками, на думку турецьких науковців, є знищення лісів і сільськогосподарських територій, а також тваринництва.

Попри те, що уряд країни визначає Стамбульський канал «одним із найбільш екологічних проєктів у світі», дослідники наполягають, що будівництво науково недостатньо обґрунтоване. А, отже, створення каналу стало більше політичним проєктом, аніж екологічним.

2. Недостатня продуманість проєкту з точки зору гідрогеології.

Наприклад, океанограф, професор з університету Хаджеттепе в Анкарі Джемаль Сайдам підкреслює, що у результаті реалізації проєкту Стамбульського каналу, баланс між холодними, прісними водами Чорного моря та теплими, солоними водами, які течуть із Середземного до Чорного моря через Мармурове море, може бути порушено. Будівництво каналу створить новий шлях водообміну, що змінить природні схеми циркуляції та характеристики води в регіоні [1]. У результаті Чорне море буде змушене постійно постачати прісну воду в Мармурове море, не поповнюючись зворотним потоком вод з останнього. Крім того, органічні відходи, які зараз

скидаються в Чорне море, потрапляють у Мармурове море, спричиняючи його загибель. Як наслідок, це призведе до загибелі і Чорного, і Мармурового морів.

### 3. Ймовірні проблеми з водопостачанням Стамбула.

Руїнівним наслідком може стати повне зникнення водосховища Сазлідере, з якого постачають воду до Стамбула. Обсяг води у Сазлідере сягає 49,3 млн. м<sup>3</sup>. Цей об'єм відповідає річному водоспоживанню приблизно 700 тис. осіб. Крім того, зменшиться водозбірний басейн озера Дурусу (Теркос), а його водовіддача зменшиться на 3 млн. м<sup>3</sup> [5]. Саме з озера Дурусу береться близько п'ятої частини питної води для потреб 15-мільйонної агломерації.

Одним з найбільших критиків проекту каналу є мер Стамбула Екрем Імамоглу, якого вважають майбутнім потенційним суперником президента Ердогана. Реалізація цього проекту може спричинити екологічну катастрофу в межах європейської частини Стамбула: постраждають значні площі сільськогосподарських та лісових угідь, збільшиться солоність ґрунтових вод, зміниться видовий склад Мармурового моря, а також його солоність, а це може спровокувати сильний запах сірководню в повітрі.

Крім критики екологічної складової проекту, найбільш резонансною темою є питання статусу конвенції Монтре 1936 р. Проблема полягає у тому, що з побудовою цієї штучної водної артерії утворюється доволі велика площа для різних трактувань положень договору. Адже залишається неясним, чи підпадатиме канал під юрисдикцію міжнародної угоди, укладеної задовго до його побудови. Деякі експерти вважають, що конвенція повинна діяти на будь-який водний прохід з Середземного до Чорного моря, інші ж переконані, що конвенція, по суті, втратить свою чинність у день здачі каналу в експлуатацію. Сам президент Туреччини наголошує на винятково економічній складовій каналу, заявляє про його незалежність від конвенції Монтре, підкреслюючи, що з побудовою каналу країна зможе здобути альтернативу обмеженням суверенітету, прописаним у конвенції. В очах Ердогана цими

обмеженнями є саме відсутність повного контролю з боку держави над проходженням суден через протоки.

Фактичний вихід Туреччини з «Монтре» може внести свої корективи до безпекового порядку денного не лише Чорноморського регіону, а й Східного Середземномор'я, змушуючи світових та регіональних гравців рахуватися з думкою офіційної Анкари. Туреччині це надасть ще більшої ваги в питаннях регіональної геополітики [3].

Для української економіки будівництво Стамбульського каналу може мати позитивні наслідки: українські порти зможуть приймати судна з більшою осадкою, що скоротить логістичні витрати вантажовідправників і знизить час проходження територіальних вод Туреччини. Але для цього важливо, щоб інфраструктура чорноморських портів була готова до прийому великих суден.

Таким чином, Туреччиною заплановано будівництво Стамбульського судноплавного каналу - водного шляху, що буде проходити паралельно протоці Босфор, пропонуючи альтернативний маршрут для суден, що проходять через Стамбул для додаткового сполучення між Мармуровим і Чорним морями. Хоча проект Стамбульського каналу обіцяє покращити навігацію, не можна не помічати його потенційні негативні наслідки для навколишнього середовища. Оскільки проект продовжує обговорюватися та оцінюватися, важливо знайти баланс між прогресом, політичними інтересами і екологічною безпекою.

### *Література*

1. Albane Rousseau. The Istanbul Canal: a major environmental challenge. *The international angle*. URL: <https://theinternationalangle.com/index.php/2023/06/08/the-istanbul-canal-a-major-environmental-challenge/>
2. Kanal Istanbul. Sazlıdere Köprüsü Temel Atma Töreni. URL: <https://kanalistanbul.gov.tr/>
3. Ворона Олександр. Канал «Стамбул»: фінт в обхід «Монтре» чи банальна економічна вигода? URL: <https://adastra.org.ua/blog/kanal-stambul-fint-v-obhid-montre-chi-banalna-ekonomichna-vigoda#>
4. Зайцев Ю. П., Александров Б. Г. Україна на сторожі екологічного здоров'я Чорного моря. *Вісник Національної академії наук України*. 2018. № 9. С. 53-58.

5. Попов Д. Турецьке «велике будівництво»: Стамбульський канал – досі лише амбітний проєкт. *USM. Ukrainian shipping magazine*: веб-сайт. URL: <https://usm.media/turecjke-velyke-budiwnyctvo-stambuljskyj-kanal-dosi-lysze-ambitnyj-projekt/>

UDC 327

*Kebadze Madona,*  
*Associate Professor of Iakob Gogebashvili Telavi State University,*  
*Telavi, Georgia*

## PECULIARITIES OF GEORGIA-TURKEY COOPERATION IN REGIONAL AND GLOBAL TERMS

**Introduction:** *Georgia is located in a region where its geopolitical code is very important, both in international relations and in neighboring states. Our research question belongs to Georgia-Turkey cooperation. As Georgia has its importance in the region, Turkey is an important state in the region during political processes.*

**Key words:** *Georgia-Turkey cooperation, Baku-Tbilisi-Kars railway, Baku-Tbilisi-Erzurum gas pipeline.*

**Main part:** After the collapse of the Soviet Union, Turkey was one of the first countries to recognize the independence of Georgia. Diplomatic relations between the neighboring countries began one year after the recognition of Georgia's independence by Turkey, on May 21, 1992, and successfully developed in all three areas of strategic cooperation (political, trade-economic and cultural-humanitarian).

Turkey is the largest trade partner of Georgia and a simplified mode of traffic between the neighboring countries is in effect. The cooperation between Georgia and Turkey in the fields of trade, energy, defense and security, which has not only a regional but also a global character, is worthy of special mention. With the joint efforts of Georgia and Turkey, such important projects as: Baku-Tbilisi-Ceyhan oil pipeline, Baku-Tbilisi-Erzurum gas pipeline and Baku-Tbilisi-Kars railway were implemented. The mentioned projects significantly changed and brought the formats of cooperation between the two countries to a qualitatively new level.

The Baku-Tbilisi-Kars railway is worth mentioning, which was put into operation in reverse mode on December 4, 2020, and for the first time in history, it