

**Микаэл АВАНЕСЯН,
Ваге ДАВТЯН**

ГЕОЭКОНОМИЧЕСКАЯ СТРАТЕГИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ ТУРЦИИ В ВОСТОЧНОСРЕДИЗЕМНОМОРСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ

Аннотация

В статье рассматриваются вопросы транспортно-логистической безопасности Турции в контексте геоэкономических интересов в восточной части Средиземного моря. Статья учитывает также политику правящей Партии справедливости и развития в области развития местных инфраструктур, интеграционные процессы и перспективы хабовой стратегии как ключевой в области логистики и энергетики. Оценивается текущая политическая ситуация, новые вызовы и альтернативы турецкой гео-стратегии в морском пространстве. Производится оценка развитости морских коммуникаций в восточносредиземноморском пространстве, перспективы их развития в целом.

АВАНЕСЯН Микаэл Генрихович – аспирант Российско-Армянского (Славянского) университета. Адрес: Республика Армения, 0051, г. Ереван, ул. Овсепя Эмина, 123. ORCID: 0000-0003-4769-9026. *E-mail:* mikayelava@tutanota.com

ДАВТЯН Ваге Самвелович – доктор политических наук, профессор Российско-Армянского (Славянского) университета. ORCID: 0000-0002-0848-3436. *E-mail:* vahedavtyan@yandex.ru

Ключевые слова: Турция, транспортно-логистическая безопасность, инфраструктуры, коммуникации, геоэкономика.

Введение

Происходящие политические процессы на территории восточной части Средиземного моря являются основой региональной логистической безопасности и создания новых транспортных узлов. Учитывая колоссальный энергетический потенциал региона, а также само географическое расположение Средиземноморья, необходимо также учесть логистическую составляющую в геоэкономическом распределении ресурсов и возможностей. В данной статье рассматриваются ключевые вопросы и перспективы логистической политики Турции в Восточном Средиземноморье, важность обеспечения стабильных узлов связей, которые лежат в основе видения правящей Партии справедливости и развития Турции как во внутренней политике, так и в геополитических воззрениях по обеспечению национальной

безопасности. Начиная с 2015 г. правительство Турции находится в активной разработке стратегических целей в Средиземном море в вопросах энергетической, а затем и логистической безопасности. Актуальность данной работы обусловлена необходимостью определения геоэкономических перспектив Турции в Средиземноморье, столкновением их интересов с интересами других прибрежных стран, а также участием нерегиональных сил в распределении логистического потенциала. Работа нацелена на оценку текущих перспектив для Турции в логистических аспектах, проведение оценки стратегий в этой области, проведение сравнительного анализа с другими прибрежными странами. В работе дана оценка транспортного и хабового потенциала Турции, выявлены риски и новые возможности.

Транспортно-логистический узловой тезис и стратегические воззрения Турции в Восточном Средиземноморье

В стратегии формирования хаба (или транспортно-логистического узла больших масштабов) достаточно тесно взаимодополняется широкий спектр вопросов, некоторые приоритетные цели являются основой в формировании геоэкономических и внутриполитических инициатив. В качестве обоснования можно вывести

участие самой Турции во многих транспортно-логистических программах – как с ЕС (в начале 2000-х), так и с Китаем (с 2010-го) в рамках инициативы «Один пояс – один путь». Необходимо подчеркнуть, что географическое расположение турецкого берега Средиземного моря (1557 км) все еще не имеет необходимой транспортно-логи-

стической инфраструктуры для хранения и дальнейшей транспортировки ресурсов.

В новом документе МИД Турции подразумевается создание новых логистических узлов, при этом преимущественно отдается приоритет китайской стратегии «Один пояс – один путь» (в которой Турция активно участвует с 2015 г.) [1]. Создание коммуникаций с Азией является важнейшим условием для обеспечения логистической стратегии правящей Партии справедливости и развития в вопросах планирования внешнеполитического вектора. Другим примечательным фактором является ориентированность на внешние инвестиции, к чему мы обратимся ниже.

Другим важнейшим документом является стратегия Министерства транспорта и инфраструктур Турции (2019–2023), в которой выявлены некоторые аспекты актуальных проблем в области логистики [2, С. 11–13]. Так, важнейшим системообразующим фактором стала регуляция внутренней логистики, обеспечение стабильного роста межгосударственных коммуникаций. Стратегический план министерства косвенно указывает на необходимость инвестирования в транспортную отрасль, поэтапную интеграцию Турции в существующие транспортные проекты (Центральный коридор, который является частью проекта «Один пояс – один путь», проходящий сквозь Центральную Азию и Иран в восточные регионы Турции). Су-

ществующие программы нацелены не только на развитие коммуникативной среды, но и на увеличение транспортно-логистических узлов в решении многих проблем территориального управления.

В контексте стратегии «Видение-2023» президент Турции Реджеп Эрдоган в своем обращении (2011) отметил несколько ключевых критериев транспортно-логистической безопасности. В частности, были подчеркнуты вопросы построения портов, вследствие чего Турция будет иметь один из десяти крупнейших узлов во всем мире. Партия справедливости и развития нацелена на построение крупнейшего транспортно-логистического центра в евразийском пространстве. Под построением логистических инфраструктур Эрдоган подразумевает возведение крупнейшего железнодорожного узла (11 тыс. км), который объединит все территориальные транспортные центры Турции [3].

Исходя из этого Средиземное море в стратегических воззрениях правящей Партии справедливости и развития актуализирует новые транспортные вызовы для государства, где важнейшим тезисом стало построение крупнейшего хаба в региональных масштабах. На сегодняшний день в условиях острой необходимости реализации практических целей в Средиземном море правительство Турции рассчитывает на интеграцию в крупнейшие транспортные узлы евразийского пространства.

Новые транспортные узлы как фактор транспортно-логистической безопасности Турции

Учитывая энергетическое противостояние Турции с сопредельными странами в Средиземном море, возникает необходимость создания новых логистических путей, обеспечивающих надежные связи с другими странами морского пространства. В случае исключения Европы (хотя Турция уже запустила газовый трубопровод TANAP через Адриатику в Италию) основным логистическим партнером Турции является Ливия. В данном случае геоэкономический интерес Партии справедливости и развития сочетает в себе транспортно-логистические и энергетические цели. Имея официальные договоренности с ПНС (признанной международным сообществом властью в Ливии), Турция пытается разработать маршрут Мерсин – Триполи или Зуvara в качестве основных коммуникационных портов в Средиземном море. Тем не менее, имея колоссальные проблемы в отсутствие необходимых инфраструктур, правительство Турции в 2020 г. взяло в аренду некоторые порты Ливии (в частности, Триполи, Зувару и нефтегазовый порт Эз-Завия) сроком на 50 лет с условием ремонта и повышения потенциала. Основной подрядчик в сфере морского транспорта, турецкая компания ARKAS, уже имеет налаженную систему перевозки грузов (как грузового, так и энергетического), что свидетельствует о профицитных перспективах данной программы

[4, С. 154–156]. С выходом на средиземноморский рынок турецкими компаниями осуществляются многие стратегические инициативы, что, кроме прибыли, позволяет правительству Турции диверсифицировать данный сектор.

Ливийский пример транспортно-логистического фактора в геоэкономическом видении правящей элиты Турции зачастую прикреплается к идеологической основе. После введения концепта «Голубая родина» (*Mavi Vatan*) вице-адмиралом Джихатом Яиджы подразумевается, что морское пространство вокруг Турции (Мраморное, Черное и Средиземное моря) также является инструментом нетрадиционного геоэкономического влияния, а концентрация узлов связей и энергетики придает ей практическую значимость [5 С. 7–12]. Кроме того, имеющийся кипрский конфликт обосновывает тезисы Яиджы о создании зоны безопасности в морском пространстве, прибегая исключительно к методам «мягкой силы». Модернизация подходов в области геоэкономики, безусловно, имеет и свои внутривосточные прерогативы, но в целом ориентирована на внешний фактор с переоценкой кемализма.

Если вернуться к внутренним аспектам, то следует отметить, что в контексте развития транспортно-логистических узлов в средиземноморском пространстве имеются существенные недостатки в

области инфраструктуры. Интеграция в различные форматы в первую очередь нацелена на создание альтернативных проектов в Турции, способных быть конкурентоспособными в средиземноморском пространстве. Пример Китая с его проектом «Один пояс – один путь» показывает заинтересованность других сторон в развитии хабового потенциала Турции. Строительство нового контейнерного хаба на берегу Восточного Средиземноморья, утвержденное как плановое, является примером успешной кооперации на межгосударственном и ин-

теграционном уровнях. Ориентированность хаба нацелена на соединение через железнодорожный путь со Средней Азии (в свою очередь, товары туда поступают из Китая), а в дальнейшем – через Иран в Турцию (где может быть осуществлена выгрузка) с дальнейшей переправой в восточносредиземноморские порты [6]. Безусловно, данный фактор разрешает несколько вопросов: интеграцию в приоритетный формат, наличие инфраструктуры, относительно дешевый и безопасный формат перевозки грузов.

Новые вызовы геоэкономическим интересам транспортно-логистической политики Турции в Средиземном море

Формирование альтернативных путей логистики в Восточном Средиземноморье также происходило и под эгидой других организаций. К примеру, ЕС начиная с конца 1990-х разрабатывал общую стратегию транспортно-логистического узла из Европы в Азию. В период активной политики вступления в ЕС зачастую Турция интегрировалась в различные форматы, но на сегодняшний день в этих процедурах участвуют лишь Греция (как представитель ЕС), Ливан, Египет, Израиль и Иордания. Соответственно, стратегическое мышление последних в области транспортно-логистической безопасности формировалось вокруг проекта *EuroMed*.

В целом проект *EuroMed* регламентирует комплексные подходы и

требования вокруг объединенной логистической стратегии ЕС. В регуляторные основы включены вопросы развития не только судоходства и портов, но и автомобильных и железных дорог, оценивается потенциал стран-партнеров, проходит процедура модернизации местного правового и стратегического поля [6, С. 23–30]. Данный проект можно считать противовесом китайской инициативе, тем не менее европейский вариант значительно ограничен исключительно выходом в арабские страны.

Ключевая роль Турции в данном проекте не имела дальнейшего развития по многим политическим и экономическим причинам, однако завышенные требования ЕС, возможно, переориентирова-

ли правительство к китайскому сценарию, в котором органично интегрируются и другие партнеры (к примеру, ЕАЭС). В целом транспортно-логистическая стратегия Турции в Средиземном

море нацелена на привлечение максимально большого количества стран с дальнейшим выходом на ЕС и Северную Африку, пытаясь продвигать интересы текущих программ.

Заключение

Комплексный подход к развитию транспортно-логистического потенциала в геоэкономических стратегиях Турции нацелен на реализацию ряда вопросов. В этой связи важно развитие собственных инфраструктур, участие в финансово выгодных проектах, собственное географическое расположение. Проект «Один пояс – один путь» является ключе-

вым, так как способен решать более широкий круг вопросов, в отличие от разработанных ЕС вариантов. Средиземное море становится ключевым в геоэкономических интересах Турции: здесь соприкасаются многие аспекты логистической безопасности, обеспечение стабильных поставок с перспективой загрузки портов и коммуникаций.

Список литературы

1. *Türkiye'nin uluslararası enerji stratejisi – 2020, Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı* // URL: https://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-tarafli-ulasirma-politikasi.tr.mfa (дата обращения: 23.01.2022).
2. *2019-2023 Stratejik Plan-Ekim 2020 – Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı* // URL: <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/stratejik-yonetim/uab-2019-2023-stratejik-plani-16-10-2019.pdf> (дата обращения: 29.01.2022).
3. *Recep Tayyip Erdoğan'ın Ocak 2011'deki ulusa sesleniş konuşması – 2011* // URL: http://www.akparti.org.tr/basbakan-erdoganin-ulusa-seslenis-konusmasinin-tam-metni_7835.html (дата обращения: 02.02.2022).
4. Demirel E. *Cooperation between Turkey and Libya on Maritime Transport* // *Social Science Review*. 2021. Vol. 7. № 2. Pp. 147–150.
5. Denizeau A. *Mavi Vatan, the “Blue Homeland” The Origins, Influences and Limits of an Ambitious Doctrine for Turkey* Aurélien // URL: https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/denizeau_mavi_vatan_turkey_2021.pdf (дата обращения: 10.02.2022).
6. *Turkey to build container port*, 16 July 2020, *Port Strategy* // URL: <https://www.portstrategy.com/turkey-to-build-container-port/1357813.article> (дата обращения: 10.02.2022).

AVANESYAN Mikayel H. – *PhD student of Russian-Armenian University. Address: 123, Hovsep Emin str., Yerevan, 0051, Republic of Armenia. ORCID: 0000-0003-4769-9026. E-mail: mikayelava@tutanota.com*

DAVTYAN Vahe S. – *PhD (Doctor of Science) in Political Science, Professor of Russian-Armenian University. ORCID: 0000-0002-0848-3436. E-mail: vahedavtyan@yandex.ru*

Keywords: *Turkey, transport and logistics security, infrastructure, communications, geoeconomics.*

TURKEY'S GEOECONOMICAL STRATEGY OF LOGISTIC POLICY IN THE EASTERN- MEDITERRANEAN SPACE

Abstract

The article examines the issues of transport and logistics security of Turkey in the context of geoeconomic interests in the Eastern Mediterranean Sea. The article also considers the policy of the ruling "Justice and Development" party in the field of development of local infrastructures, integration processes and prospects of hub strategy as the key in the field of logistics and energy. The current political situation, new challenges and alternatives of Turkey's geostrategy in the maritime space are assessed. It also evaluates the development of maritime communications in the Eastern Mediterranean space, and the prospects for their development in general.

References

1. *Turkey's international energy strategy – 2020, Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Turkey // URL: https://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-tarafli-ulasirma-politikasi.tr.mfa (accessed: 23.01.2022).*
2. *2019-2023 Strategic Plan-October 2020 – Republic of Turkey Ministry of Transport and Infrastructure // URL: <https://www.uab.gov.tr/uploads/>*

pages/stratejik-yonetim/uab-2019-2023-stratejik-plani-16-10-2019.pdf (accessed: 29.01.2022).

Recep Tayyip Erdoğan's address to the nation in January 2011 – 2011 // URL: http://www.akparti.org.tr/basbakan-erdoganin-ulusa-seslenis-konusmasini-tam-metni_7835.html (accessed: 02.02.2022).

3. Demirel E. *Cooperation between Turkey and Libya on Maritime Transport // Social Science Review*. 2021. Vol. 7. No. 2. Pp. 147–150.

Denizeau A. Mavi Vatan, the "Blue Homeland" The Origins, Influences and Limits of an Ambitious Doctrine for Turkey Aurélien // URL: https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/denizeau_mavi_vatan_turkey_2021.pdf (accessed: 10.02.2022).

4. *Turkey to build container port, 16 July 2020, Port Strategy // URL: <https://www.portstrategy.com/turkey-to-build-container-port/1357813.article> (accessed: 10.02.2022).*