

Турция стремится монополизировать континентальную торговлю через Персидский залив

Комментарий Центра АРВАК, 11.11.2024

В конце января 2023 г. Организация стран экспортеров нефти (ОПЕК) выдвинула проект создания нового торгового маршрута на Ближнем Востоке под названием «Дорога развития». Речь идет о прокладке железной дороги и многополосной автомагистрали от Персидского залива через Ирак в Турцию, к средиземноморскому порту Мерсин. Уже в марте 2023-го президент Турции Реджеб Тайип Эрдоган заявил, что этот проект полностью соответствует интересам Анкары и может стать «новым Шелковым путем для Турции»¹.

Согласно предварительным расчетам, прокладка ж/д Порт Гранд–Фау–порт Мерсин будет окончена к 2038-му году. Анонсируемая стоимость проекта – более €18 млрд, выплату которых возьмут на себя ОАЭ. Иракский отрезок железнодорожного пути протянется приблизительно на 1200 км и пройдет через Басру, Эд-Диванию, Наджаф, Кербелу и Мосул, а затем достигнет турецкой границы. Турецкая же часть маршрута еще находится на стадии разработки, учитывая сложный горный рельеф страны, а также, вероятно, вопросы, связанные с его безопасностью в курдонаселенных регионах.

22.04.2024 Р. Эрдоган впервые за 12 лет посетил Багдад, где провел широкоформатные переговоры со своим иранском коллегой Абдул Латифом Рашидом и премьер-министром страны Мухаммедом Шиа Ас-Судани. Согласно СМИ, главы государств и возглавляемые ими делегации обсудили ситуацию с безопасностью в регионе, «водный кризис» в Ираке, а также круг вопросов, связанных с экспортом нефти и газа². По итогам обсуждений был подписан пакет межгосударственных соглашений, регулирующих вопросы раздела вод Тигра и Евфрата, регламентирующих строительство турецкими компаниями новой системы дамб и водохранилищ в Ираке, а также легитимизирующих перманентные удары и рейды турецкой армии в районах сосредоточения сил РКК на севере Ирака. Вместе с тем, турецкие и иракские СМИ относительно слабо освещали тему имевших место переговоров по «Дороге развития», что, вероятно, связано с нежеланием Анкары и Багдада прежде времени привлекать излишнее внимание к этому проекту со стороны своих главных региональных соперников и партнеров. Между тем, следует особо отметить, что едва ли Турция и Ирак смогли бы достичь договоренностей по весьма чувствительным «водному» и «курдскому» вопросам, если бы не совпадение их интересов относительно предложенного ОПЕК проекта «Дорога развития». Следовательно, можно предположить, что повышенная обоюдная заинтересованность в создании торгового маршрута Персидский залив–Ирак–Турция–Средиземное море

¹ Анастасия Быкова, «Ирак и Турцию соединит новый торговый маршрут «Дорога развития»: Logist. Today (28.03.2023) https://logist.today/ru/dnevnik_logista/2023-03-28/irak-i-turtsiyu-soedinit-novyj-torgovyj-marshrut-doroga-razvitiya/ (дата обращения: 08.11.2024).

² «Эрдоган впервые за 12 лет прибыл с визитом в Ирак»: Интерфакс (22.04.2024) <https://www.interfax.ru/world/957135> (дата обращения: 07.11.2024).

способствовали преодолению Анкарой и Багдадом противоречий по тем проблемам, решение которых им не удавалось на протяжении десятилетий.

Что касается осторожности сторон в вопросе освещения проекта «*Дорога развития*», то речь идет о нежелании Анкары и Багдада ухудшать и без того непростые отношения с Израилем, Ираном и Египтом. Дело в том, что именно эти страны окажутся в геополитическом и экономическом проигрыше в случае, если проектируемый турецко-иракский маршрут будет претворен в жизнь. Египет уже сейчас несет большие финансово-экономические издержки из-за подорванной безопасности в Красном море. Согласно подсчетам экспертов, уже к январю 2024 г. грузопоток через Суэцкий канал сократился на 40%, в июне до 80%, а импорт в Европу через эту водную артерию упал до рекордно низких показателей – ниже, чем во время ковида^{3,4}. Гипотетически, проект «*Дорога развития*» вкупе с огибающим Африку морским маршрутом, которому на данный момент отдают предпочтение крупнейшие мировые перевозчики, может нанести чувствительный удар сектору египетской экономики, связанному с транзитом. Для Каира, обеспечивающего свои основные валютные поступления за счет туризма и морского транзита через Суэц, такая перспектива будет иметь, без преувеличения, губительные последствия.

С другой стороны, турецко-иракский маршрут является потенциальным конкурентом индийско-иранскому логистическому проекту «Персидский залив–Черное море», включающему в транзитную схему территории ИРИ, РА и Грузии. Тегеран не может не беспокоить то обстоятельство, что Анкара и Багдад, по сути, пытаются перехватить львиную долю грузопотока из Южной Азии в Европу и, тем самым, выбить Иран с ключевых позиций трансконтинентальной программы «Север–Юг», которую лоббирует и финансирует главным образом Индия. Анонсированная странами ОПЕК «*Дорога развития*» имеет ряд больших преимуществ в сравнении с продвигаемым Тегераном ирано-армяно-грузинским проектом. Первое: деньги на строительство ж/д практически уже найдены и, что очень важно, они будут поступать из одного источника – госсредств ОАЭ. Второе: «*Дорога развития*» предполагает минимизацию финансовых затрат и времени на бесперебойный грузопоток, поскольку речь в данном случае идет о непрерывающемся железнодорожном полотне, соединяющем Индийский океан со Средиземным морем, что снимает необходимость перевалки грузов на протяжении пути более чем в 2000 км. Третье: стороны, участвующие в проекте «*Дорога развития*», обязались создать эффективный преференциальный режим работы, включающий концентрацию материальных, финансовых и информационных потоков в сочетании с высоким качеством экспедиторского обслуживания, что обеспечит ускорение оборота капитала и синхронизацию прохождения товаров, платежных и других документов. По данным *Hellenic Shipping News* к 2028 году порт

³ «Аналитик рассказал, на сколько снизился грузопоток через Суэцкий канал»: РИА НОВОСТИ (20.01.2024), <https://ria.ru/20240120/gruzopotok-1922465965.html> (дата обращения: 07.11.2024).

⁴ Лаура Саркисян, «Как Турция использует Палестину для перекройки торговых путей»: SPUTNIK (28.06.2024), <https://am.sputniknews.ru/20240628/v-obkhod-armenii-kak-turtsiya-ispolzuet-palestinu-dlya-perekroyki-torgovyx-putey-77760475.html> (дата обращения: 07.11.2024).

Гранд-Фау в Персидском заливе, в модернизации которого помимо ОАЭ принимает участие и Катар, может обеспечить маршруту «Дорога развития» обработку и переправу более 36 млн тонн контейнерных и 22 млн тонн насыпных грузов⁵. При условии достижения такой пропускной способности и реализации анонсированных удобств обслуживания логистики, иранский порт Чабахар в Персидском заливе заполучит сильного конкурента в лице Гранд-Фау, способного сосредоточить на себе внимания крупнейших азиатских и европейских торговых и перевозочных компаний. Учитывая же, что работа Тегерана по запуску ирано-армяно-грузинского, ирано-азербайджанского и ирано-российского транскаспийского маршрутов затягиваются в силу ряда политических, финансовых и технических причин, «Дорога развития» может выбиться вперед в конкурентной борьбе за трансазиатские товаропотоки по оси Север–Юг.

Однако помимо упомянутых египетского и иранского маршрутов, «Дорога развития» фактически бросила вызов еще одному масштабному энерго-логистическому региональному проекту, ключевым бенефициаром которого является Израиль. И именно это обстоятельство является одним из теневых факторов роста напряжения в турецко-израильских отношениях, о котором Анкара и Тель-Авив предпочитают не полемизировать в публичном пространстве.

Дело в том, что еще 09.09.2023 на полях саммита G-20 в Нью-Дели президент США Д. Байден заявил о создании железнодорожного и морского мультимодального коридора *India–Middle East–Europe Economic Corridor (IMEC)*, который должен был связать Индию, Ближний Восток и Европу. Согласно опубликованному на сайте Белого дома тексту меморандума о взаимопонимании, *IMEC* был направлен на «стимулирование экономического развития за счет расширения связей и интеграции между Азией, странами Персидского залива и Европы». В проекте было предусмотрено два коридора. Согласно анонсированным планам, Восточный коридор должен был соединить Индию морем с Персидским заливом и ОАЭ, а Северный – Персидский залив с греческим портом Пирей через ОАЭ, Саудовскую Аравию, Иорданию и Израиль. Вдоль планируемого железнодорожного маршрута должны были быть проложены кабели для энергоснабжения и цифровой связи, а также трубопровод для прокачки «зеленого» (полученного из воды при помощи электричества от возобновляемых источников энергии) водорода⁶.

Концепция нового маршрута *IMEC* была предложена еще за два года до заявления Байдена. Впервые о ней стало известно 18.10.2021 после встречи министров иностранных дел Индии, США, Израиля и ОАЭ⁷. Начиная с этого времени США развернули активную работу с Саудовской Аравией, по территории которой и планировалось провести основной отрезок железнодорожного пути от Персидского

⁵ Лаура Саркисян, «Как Турция использует Палестину для перекройки торговых путей»: SPUTNIK (28.06.2024), <https://am.sputniknews.ru/20240628/v-obkhod-armenii-kak-turtsiya-ispolzuet-palestinu-dlya-perekroyki-torgovykh-putey-77760475.html> (дата обращения: 07.11.2024).

⁶ «США и Индия построят коридор в Европу»: Ведомости (11.09.2023), <https://www.vedomosti.ru/politics/articles/2023/09/11/994386-ssha-i-indiya-postroyat-koridor-v-evropu> (дата обращения: 10.11.2024).

⁷ «С одной целью: будут ли конкурировать транспортный коридор IMEC и «Один пояс – один путь»: ТАСС (22.09.2023), <https://tass.ru/opinions/18817749> (дата обращения: 08.11.2024).

залива до израильского побережья Средиземного моря. Итогом переговоров стало согласие саудитов на участие в проекте и их готовность выделить на строительство коридора \$20 млрд. Сразу же после того, как Байден презентовал проект в 2023-м в Нью-Дели американские СМИ окрестили это событие самым большим успехом Штатов на внешнеполитической арене как минимум за последнее десятилетие. Считалось, что *ИМЕС*, во-первых, станет непреодолимым геостратегическим конкурентом трансконтинентальному проекту Пекина «Один пояс, один путь» и посредством растущей промышленной мощи Индии вытеснит китайскую продукцию с европейского и африканского рынков⁸. Во-вторых, было с удовлетворением отмечено, что этот маршрут станет дополнительным связующим узлом между Израилем с одной стороны и ключевыми странами *Лиги арабских государств (ЛАГ)* – Саудовской Аравией, Объединенными Арабскими Эмиратами и Иорданией с другой, что соответствует американско-израильской доктрине по недопущению солидаризации азиатских стран и Магриба на почве национальной (в данном случае – арабской), либо исламской идентичности.

Несмотря на то, что многие эксперты сочли инициативу *ИМЕС* «*сшитым на скорую руку антипроектом*» китайской программе, он имел большие шансы на то, чтобы воплотиться в реальность, причем – в относительно короткие сроки. Прежде всего, главным преимуществом инициативы *ИМЕС* было то обстоятельство, что практически все страны–участники проекта, в отличие от партнеров Китая по проекту «Один пояс, один путь», самодостаточны в финансовом плане и были готовы инвестировать в работы без промедления. Затраты греческого отрезка *ИМЕС* готовы были взять на себя европейские тяжеловесы Франция, Германия и Италия, которых больше всего привлекал «зелено-энергетическая» компонента инициативы, обещающая снабдить Старый Свет дополнительными источниками экологически чистой энергии.

В целом, можно предположить, что уже к настоящему времени *ИМЕС* зафиксировал бы большой объем проделанных работ, если бы не одно крайне важное обстоятельство, перевернувшее ход событий на Ближнем Востоке и в мире в целом. Спустя менее чем через месяц после презентации Дж. Байденом проекта, ХАМАС организовал масштабную атаку на Израиль, в ответ на которую Тель-Авив начал операцию «Железные мечи» в Газе. Новая ожесточенная палестино-израильская война как минимум заморозила инициативу, сделав невозможным ее претворение в жизнь по крайней мере на данном этапе. По данным из открытых источников, никаких встреч и обсуждений в рамках проекта *ИМЕС* в настоящее время не проводится. Израиль, на территории которого должен был замыкаться маршрут, завяз в войне на два фронта. Иордания находится в зоне потенциального взрыва, учитывая ее стратегические партнерские отношения с Тель-Авивом и США. Саудовская Аравия сфокусирована на креативных проектах принца Мухаммеда ибн

⁸ «Экономический коридор» из Индии в Европу: новый план США против Китая»: Военно – политическая аналитика (17.09.2023), <https://vpoanalytics.com/geopolitika-i-bezopasnost/ekonomicheskij-koridor-iz-indii-v-evropu-novyj-plan-ssha-protiv-kitaya/> (дата обращения: 09.11.2024).

Салмана. Очевидно, что *ИМЕС*, в лучшем случае, заморожен, если и вовсе не лишен перспектив на возобновление работ по нему в будущем.

Вероятно именно в рамках логики вышесказанного многие западные политики и эксперты настаивают на том, что к организации ожесточенной атаки на Израиль 07.10.2023 приложил руку Иран. То есть, одним из главных мотивов участия Ирана в прошлогоднем нападении на Израиль рассматривается именно *ИМЕС*, составляющий конкуренцию индийско-иранскому проекту «Север–Юг» и перетянувший на себя внимание Нью-Дели. Тегеран, из опасений потерять привлекательность предложенных своих маршрутов и оказаться на обочине геостратегической и геоэкономической связки Южная Азия–Европа, предпочел «сыграть на опережение» и фундаментально дестабилизировать регион, по которому должен был пролегать конкурирующий логистический коридор. Опять же в рамках данной логики рассматривается фактическая блокада Бабельмандебского пролива в Красном море союзными Тегерану хуситами, благодаря которым Суэцкий канал во многом утратил интерес со стороны международных морских грузоперевозчиков. Так или иначе, девальвация безопасности упомянутых выше маршрутов служит интересам ИРИ в контексте намерений Тегерана предложить именно свою территорию и инфраструктуру Индии и Европе с Россией в качестве самой удобной транзитной площадки.

Интересы Ирана в рассматриваемой логике достаточно понятны. Однако не следует забывать и о Турции, которая, как показывают события, также оказалась в ряду региональных игроков, заинтересованных в том, чтобы палестино-израильская война была долгой и ожесточенной. На сегодняшний день не имеется доказательств того, что турецкая разведка была замешана в событиях 07.10.2023 г., однако факт того, что начало и продолжение боевых действий в Газе, а затем и в Ливане продолжают способствовать планам Турции по созданию маршрута «*Дорога развития*», неоспорим. Это отчасти объясняет, почему Р. Эрдоган придерживается антиизраильской риторики, претендуя на роль защитника палестинцев и, одновременно, стабильно поставляет Тель-Авиву стратегическое сырье и продукцию. Затяжная военная операция Израиля в Газе и вторжение ЦАХАЛ-а в Ливан открыли для Р. Эрдогана окно возможностей для стабилизации отношений с Сирией, а также попыток сближения с Ираном, в отношении с которым у Анкары десятилетиями накапливались противоречия. Этим начинаниям также во многом способствовали ОАЭ и Катар, стремящиеся после замораживания проекта *ИМЕС* не потерять возможность воспользоваться стратегией Индии по выходу на Ближний Восток и через Персидский залив в Европу. Важно также иметь в виду, что ОАЭ стараются не допустить перевода вопроса индийской глобальной торговли с Европой в ведение не всегда дружественного Ирана. Со своей стороны Турция также предпринимает шаги по девальвации иранского маршрута «Персидский залив–Черное море». Можно предположить, что агрессивная риторика Баку, а в свое время и Анкары, относительно вопроса коммуникаций через Сюник направлена на сохранение атмосферы напряженности на северных границах Ирана и Южном Кавказе в целом. С этой точки зрения вполне вероятно, в повестке турецко-азербайджанского тандема на

самом деле вопрос оккупации т. н. «Зангезурского коридора» не стоит – это было бы крайне опасно для Анкары и Баку, но зато есть стремление девальвировать безопасность сюникской артерии в глазах Нью-Дели, а значит – купировать перспективы ее широкого использования.

На мысль о принципиальной важности проекта «Дорога развития» для Турции наталкивает крайне осторожное поведение этой страны в отношении Индии. 22.10.2024 в Казани стартовал саммит БРИКС, по итогам которого стало известно, что Турции, которую на мероприятии представлял лично президент Эрдоган, отказали в членстве этой организации. Международные СМИ сразу отметили, что именно Индия высказалась против полноправного участия Турции в организации. Практически все эксперты, комментирующие эту тему высказали предположение, что Индия пошла на такой шаг из-за союзнических отношений Анкары с враждебным Нью-Дели Исламабадом⁹. Так или иначе, случившееся стало большим ударом для репутации Турции и самолюбию Р. Эрдогана. Администрация турецкого президента поспешила опровергнуть слухи об «индийском вето», заявив, что вопрос о членстве Турции или других стран в повестке казанского саммита БРИКС вообще не стоял¹⁰. Однако и Р. Эрдоган, и его министр ИД Х. Фидан в своих интервью на тему казанских встреч обошли слухи об «индийском вето», тем самым косвенно подтвердив, что поданная Турцией заявка на членство зависла в воздухе^{11,12}. Следовало бы ожидать, что в иных обстоятельствах и при ином государстве-оппоненте Р. Эрдоган не преминул бы высказаться о подобном «недружественном демарше», однако на сей раз турецкий лидер проявил хладнокровие. Примечательно и то, что Эрдоган, как впрочем и И. Алиев, ни разу не озвучили своего недовольства в адрес Нью-Дели по поводу поставок индийского оружия Армении, хотя не раз открыто критиковали за «аналогичные действия» Францию и даже США.

В целом, складывается ощущение, что Анкара придерживается осторожной позиции в отношении Индии и старается показать, что несмотря на свои союзнические связи с Пакистаном, она намерена поддерживать с Нью-Дели ровные отношения, не исключая их доведения до партнерских. Подобная нетрадиционная для турецкой политики линия поведения становится объяснимой, если учитывать важность для Турции «Дороги развития». Без заинтересованности и согласия Индии этот проект не может состояться по определению, поскольку именно Нью-Дели является главным бенефициаром глобальной программы «Север–Юг», бросившей вызов китайскому проекту «Один пояс, один путь». Турция понимает, что последнее слово в повестке прокладки удобных маршрутов из Персидского залива в Европу,

⁹ «Эксперт: вступление Турции в БРИКС блокирует Индия из-за хороших отношений Анкары с Пакистаном»: Военное Обозрение (24.10.2024), <https://topwar.ru/252479-jekspert-vstuplenie-turcii-v-briks-blokiruet-indija-iz-za-horoshih-otnoshenij-ankary-s-pakistanom.html> (дата обращения: 07.11.2024).

¹⁰ «В Анкаре опровергли сообщения о блокировании Индии членства Турции в БРИКС»: ТАСС (24.10.2024) <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/22222061> (дата обращения: 07.11.2024).

¹¹ «Фидан заявил, что перспективы расширения БРИКС будут поняты в будущем»: ТАСС (03.11.2024), <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/22302867> (дата обращения: 09.11.2024).

¹² «Эрдоган назвал выгодным развитие отношений с БРИКС»: Lenta.ru (28.10.2024), <https://lenta.ru/news/2024/10/28/erdogan-nazval-vygodnym-razvitie-otnosheniy-s-briks/> (дата обращения: 09.11.2024).

Россию и Северную Африку принадлежит Индии – азиатской державе с ядерным арсеналом, четвертой по мощи армией мира, с самым большим населением на планете, со стремительно развивающейся экономикой и, в соответствии со всем вышеперечисленным, с растущими геополитическими амбициями.

Следовательно, Анкара и далее будет вести деликатную игру на индийском треке своей внешней политики, стремясь добиться от Нью-Дели благосклонности и стараясь убедить ее, что маршрут от Персидского залива до Мерсина является лучшей альтернативой для индийской экономической экспансии в западном направлении. Однако для этого Турции еще придется доказать, что потепление ее отношений с Ираком выдержит испытание временем, и что курдский вопрос, к «мирному решению» которого в настоящий момент пытаются вплотную приблизиться в Анкаре, не может более угрожать транснациональной торговле. И, конечно же, параллельно этому Турции придется продолжать жесткую риторику относительно палестино-израильской и ливано-израильской войн, а также поддерживать напряжение между АЗР и РА. Это сложная и опасная для Анкары игра, но там, вероятно, убеждены, что она «стоит свеч».