

Ստամբուլի ջրանցքը ներքաղաքական և աշխարհաքաղաքական չափումներում

Ա. Ս. Սիմավորյան

Սեղմագիր

ԱԶԿ իշխանության ձևավորումից ի վեր Անկարան նախաձեռնել է մեկ փասնյակ թանկարժեք մեգանախագծերի իրագործում, որոնց շարքում առանձնահատուկ տեղ է գրավում արհեստական նոր ջրային ուղու՝ «Ստամբուլի ջրանցքի» կառուցումը: Նախագիծը, որը Թուրքիայում ստացել էրդողանի «խելահեղ նախագիծը» անվանումը, 2011 թվականից սկսած դարձել է հանրային, մասնագիտական փարբեր շրջանակների քննարկման առարկա և ներքաղաքական պայքարի սրման առիթ, որի շուրջ կրքերը մինչ այսօր չեն մարում: Զրանցքի կառուցման հեռանկարները հաշվի առնելով՝ թեման անմիջականորեն առնչվում է բնապահպանական, տնտեսական, ներքաղաքական և աշխարհաքաղաքական հարցերին: Հոդվածում փաստագրական նյութի հիման վրա վերլուծվում են նշված ուղղություններով զարգացումները և դրանց հետևանքները:

The Istanbul Canal in Domestic and Geopolitical Dimensions

Simavoryan A. S.

Summary

Since the formation of the AKP government, Ankara has launched a series of costly megaprojects, among which the construction of a new artificial waterway—the ‘Istanbul Canal’—occupies a special place. In Turkey, the project has been dubbed Erdogan’s ‘crazy project’ and, since 2011, has become a subject of debate in both public and professional circles, as well as a catalyst for intensifying domestic political struggles, around which passions continue to run high. Considering the prospects for the canal’s construction, the issue is directly linked to environmental, economic, domestic, and geopolitical dimensions. This article analyzes the developments and consequences in these directions on the basis of documentary material.

Ստամբուլի ջրանցքը ներքաղաքական և աշխարհաքաղաքական չափումներում.¹

Արեստակես Ս. Սիմավորյան²

Նախաբան

Իսրայել–ԱՄՆ դաշինքի ռազմական գործողություններն ԻԻՀ նկատմամբ և դրա արդյունքում Հորմուզի նեղուցի շուրջ լարվածությունը վերջին շրջանում մեծացրել են հետաքրքրությունը այլընտրանքային ծովային անցուղիների նկատմամբ: Այս առումով, հատկապես եվրոպական երկրները սկսել են հետաքրքրություն ցուցաբերել Էրդողանի «խելահեղ նախագծի»՝ Ստամբուլի ջրանցքի շինարարության նկատմամբ: 2028 թ. Թուրքիայում նախատեսված նախագահական ընտրություններին ընդառաջ նոր ջրանցքի թեմայի շուրջ քննարկումները նաև հաճախակիացել են այդ երկրի քաղաքական կշիռ ունեցող տարբեր ուժերի, մեդիա դաշտի և քաղիասարակական տարբեր խմբերի շրջանում:

Դեռևս 2019 թ. այս թեմայով հրապարակված մեր հեղինակային հոդվածում նշել էինք, որ Ստամբուլի ջրանցքի նախագիծը զուտ ենթակառուցվածքային նախաձեռնություն չէ, այլ իրավական, տնտեսական, բնապահպանական ոլորտները և ապագայում ձևավորվելիք աշխարհաքաղաքական իրողությունները շոշափող բազմաշերտ ծրագիր: Եզրակացրել էինք, որ այն արհեստական այլընտրանք է բնական նեղուցին՝ Բոսֆորին, ինչպես նաև՝ արտաքին քաղաքականության ազդեցիկ գործիք, որով Անկարան փորձելու է բարձրացնել աշխարհաքաղաքական իր կշիռը Սևծովյան տարածաշրջանում և միջազգային ծովային իրավունքի համակարգում³:

Նախագծի շուրջ քննարկումներն այսօր էլ շարունակում են մնալ ինչպես Թուրքիայի ներքաղաքական դաշտի առանցքային և սուր հարցերից մեկը, այնպես էլ հայտնվել են միջազգային վերլուծական հաստատությունների տեսադաշտում: Սա տրամաբանական է, քանի որ դեռևս 2019 թ. Էրդողանը պաշտոնապես հայտարարել էր, որ ջրանցքը պետք է պատրաստ լինի 2027 թ., մինչդեռ գործընթացը ընթանում է դանդաղ տեմպերով և քիչ հավանական է թվում, որ այն կգործի մինչև հաջորդ տարվա ավարտը: Ելնելով դրանից,

¹ Հոդվածը խմբագրություն է փոխանցվել 06.05.2026 թ.-ին:

² Արևելագետ, թուրքագետ: 2008–2019 թթ. աշխատել է ՀՀ կառավարությանն առընթեր «Նորավանք» գիտակրթական հիմնադրամում որպես Հայագիտական կենտրոնի ղեկավար, 2014–2021 թթ.՝ ՀՀ պետական կառավարման ակադեմիայի «Տարածաշրջանային հետազոտությունների կենտրոն»-ի գիտաշխատող: 2019–2021 թթ. աշխատել է ՀՀ վարչապետի աշխատակազմի «Հանրային կապերի և տեղեկատվության կենտրոն» ՊՈԱԿ-ի «Վերլուծական ծառայության» բաժնում որպես ավագ փորձագետ: 2021–2022 թթ. «Հայաստանի ազգային արխիվ» ՊՈԱԿ-ի «Գիտահետազոտական աշխատանքների և միջազգային կապերի բաժնի» գլխավոր արխիվագետ: 100-ից ավելի գիտավերլուծական հոդվածների և 12 կոլեկտիվ մենագրության հեղինակ է:

³ Simavoryan, A. (2020). The Istanbul Canal or New Bosphorus. Publisher: Orbeli Center June, 18. https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3905727 (բեռնման օրը՝ 01.05.2026).

հողվածում կանդրադառնանք վերջին տարիներին իշխանության և ընդդիմության միջև այդ հարցի շուրջ ընթացող բանավեճին, ներհասարակական տրամադրություններին և դրա նշանակությանը ներկայիս աշխարհաքաղաքական իրողությունների պայմաններում:

Ստամբուլի ջրանցքի նախագիծը. պատմական ակունքներից մինչև ժամանակակից հայեցակարգավորում

Բոսֆորի նեղուցին այլընտրանք հանդիսացող արհեստական ջրային ճանապարհ ստեղծելու գաղափարը նոր չէ: Դեռևս 16-րդ դարում օսմանյան կառավարիչները քննարկում էին Սև և Մարմարա ծովերը միացնող նախագծեր, սակայն ժամանակի տեխնիկական մարտահրավերները խոչընդոտեցին դրանց իրականացմանը: Այնուամենայնիվ, այս ծրագրերը պարբերաբար վերադառնում էին պետական օրակարգ, հատկապես այն ժամանակահատվածներում, երբ Բոսֆորի գերբեռնվածությունն ու ռազմավարական խոցելիությունը գնահատվում էր կրիտիկական:

Նախագիծը նոր շունչ ստացավ 21-րդ դարասկզբին՝ Ռ. Թ. Էրդողանի իշխանության ամրապնդման ամենաեռուն ժամանակաշրջանում: Անկարան անցավ տնտեսական աճը խթանելու և քաղաքական լեգիտիմությունն ամրապնդելու օրակարգի՝ մի շարք թանկարժեք մեգանախագծերի իրականացման ճանապարհով: Երբ 2011 թ. պաշտոնապես ներկայացվեց Ստամբուլի ջրանցքի կառուցման նախաձեռնությունը և դրա մասշտաբները, ակնհայտ դարձավ, որ այն ոչ միայն տրանսպորտային հանգույցի դեր է կատարելու, այլև ապագայում վերածվելու է հզոր աշխարհաքաղաքական գործիքի, որը հիմնովին կերպափոխելու է Սևծովյան տարածաշրջանում ուժերի հավասարակշռությունը: Փորձագիտական հանրության շրջանակների հիմնական ենթադրություններն ու մտավախությունները կայանում էր նրանում, որ սույն ջրանցքի առկայությունը թույլ կտա շրջանցելու Մոնտրոյի կոնվենցիայով սահմանված ռազմական և առևտրային նավարկության սահմանափակումները, և այն միաժամանակ կծառայի իբրև «*ժամանակակից Թուրքիայի հզորության և անկախության խորհրդանիշ*»:

Անվտանգային, տնտեսական գործոններն ու ներքաղաքական տրամաբանությունը

Նոր ջրանցքի կառուցման օգտին իշխանությունների հիմնական փաստարկն այն է, որ ծովային առևտրի աննախադեպ աճի հետևանքով Բոսֆորը դարձել է աշխարհի ամենաճանրաբեռնված նավագնացության ուղիներից մեկը, որը բախվում է նավթատարների և կոնտեյներային նավերի հսկայական երթևեկության, ինչը լուրջ բնապահպանական և անվտանգային ռիսկեր է պարունակում: Սա թույլ տվեց թուրքական իշխանություններին արդարացնել ջրանցքի կառուցման անհրաժեշտությունը ինչպես քաղաքային զարգացման, այնպես էլ հումանիտար տեսանկյուններից: Միևնույն ժամանակ, նպատակահարմարության հետևում թաքնված են ներքաղաքական նկատառումներ՝ շինարարական ոլորտի խթանում, Էրդողանի և նրա կլանի հավատարիմ

տնտեսական էլիտաների զարգացում և գործող կառավարությունների աջակցության սոցիալական բազայի ընդլայնում: Օրվա իշխանությանը մոտ կանգնած բիզնես-խմբերը կստանան անվերապահ աջակցություն և մուտք դեպի այդ ռեսուրսները, իսկ դրա դիմաց կապահովեն քաղաքական աջակցություն իշխանություններին: Այդ ամենի հետևանքով կձևավորվի փոխադարձ կախվածության այնպիսի մի կատարյալ համակարգ, որտեղ տնտեսությունը կենթարկվի իշխանությունների քաղաքական նպատակներին: Կարճ ասած՝ նախագիծն էրդողանի համար իշխանության և էլիտաների վերարտադրության իսկական գործիքի կվերածվի՝ միավորելով տեղական տնտեսական շահառուներին՝ սկսած շինարարական օլիգարխիայից մինչև պետական բյուրոկրատիա:

Հակառակ պաշտոնական հռետորաբանությանը, սկզբից ևեթ նախագիծը արժանացել է բուռն դժգոհությունների: Հատկապես մասնագետներն ու քաղհասարակական-բնապահպանական խմբերը իշխանությունների նախաձեռնությունը որակեցին իբրև բարձր ռիսկային: Նրանց հիմնական մտահոգությունները, որոնք անփոփոխ են մնում ցայսօր՝ տարածաշրջանի բնապահպանական հավասարակշռության հնարավոր խաթարումը, քաղցրահամ ջրերի պաշարների ոչնչացումն ու հնարավոր սեյսմիկ ռիսկի աճն է: Այնուամենայնիվ, 2011 թվականից ի վեր քննադատական մոտեցումներն ու ջրանցքի վերաբերյալ գիտականորեն հիմնավորված, տարբեր տեսանկյուններից կատարված անկախ հետազոտությունները չեն թուլացրել իշխանությունների քաղաքական կամքը, ինչը գալիս է հաստատելու, որ նախագիծը ոչ այնքան տեխնիկական և տնտեսական հաշվարկներից է բխում, որքան ներքաղաքական-աշխարհաքաղաքական և գաղափարախոսական նկատառումներից:

Իշխանությունների հավակնոտ այս նախագիծը հենց սկզբից էլ հանդիպել է գլխավոր ընդդիմադիր ուժի՝ Հանրապետական-Ժողովրդական կուսակցության (ՀԺԿ) կոշտ քննադատությանը, որն այն համարում է բնապահպանական, ֆինանսական, սեյսմիկ և իրավական ռիսկեր պարունակող նախաձեռնություն: Ավելին՝ 2019 թ. Ստամբուլի քաղաքապետի պաշտոնը ստանձնելուց ի վեր Է. Իմամօղլուն հանրային իրազեկման արշավներ և իրավական հայցեր սկսեց իրականացնել նախագծի դեմ: Ընդդիմություն-իշխանություն առճակատումը Ստամբուլի ջրանցքի շուրջ հատկապես սուր դրսևորումներ ստացան վերջին նախագահական-խորհրդարանական ու ՏԻՄ ընտրություններին և դրանց նախորդող ժամանակահատվածում:

Դեռևս 2019 թ. ՀԺԿ նախագահ Բ. Քըլըչդարօղլուն Ստամբուլում կայացած «Տեղական ինքնակառավարման մարմինների» գագաթնաժողովում քննադատելով Ստամբուլի ջրանցքի նախագիծն, ասել էր, որ բոլորը «ոչ» էին ասում նախագծին, բայց միայն մեկ մարդ էր «այնդում» այն իրականացնելու հարցում՝ այդ կեպ ակնարկելով Ռ. Թ. Էրդողանին: Նույն գագաթնաժողովի շրջանակներում Ստամբուլի նախկին քաղաքապետ Է. Իմամօղլուն հայտարարեց, որ ջրանցքի կառուցումը «հանցավոր նախագիծ է» և «դավաճանություն է

Ստամբուլի նկատմամբ»։ Այս միջոցառումից որոշ ժամանակ անց ՀԺԿ դիմեց Սահմանադրական դատարան՝ Ստամբուլի ջրանցքի նախագծի՝ «Կառուցիր–Շահագործիր–Փոխանցիր» մոդելով թույլատրող օրենքը հակասահմանադրական ճանաչելու համար⁴։

Սպասվում էր, որ դատարանը իր որոշումը պետք է կայացներ դիմումից մեկ ամիս անց՝ 2019 թ. դեկտեմբերի վերջին, սակայն այն հետաձգվեց մինչև հաջորդ տարի։ Մինչ այդ, 2020 թ. հունվարի 11-ին՝ Ստամբուլի քաղաքապետարանի կողմից կազմակերպված «Ստամբուլի ջրանցք» անվանումով աշխատաժողովում 40 փորձագետ զեկուցողներ 8 նիստում ներկայացրեցին նախագծի վերաբերյալ իրենց եզրակացությունները։ Աշխատաժողովը, որին մասնակցում էին ՀԺԿ-ի նախագահ Բ. Քըլլըչդարօղլուն, «Լավ» կուսակցության նախագահ Մ. Աքքեները և քաղաքապետ Է. Իմամօղլուն, քննարկվեցին բազմաթիվ թեմաներ՝ նվիրված ջրանցքի տնտեսական և քաղաքական ասպեկտներին, տարածական պլանավորմանը, քաղաքաշինությանն ու տրանսպորտին, շրջակա միջավայրին, ջրային և բնապահպանական հարցերին, իրավական շրջանակին և անվտանգությանը, աղետների ռիսկին և սեյսմիկությանը, մշակութային ժառանգությանն ու գյուղատնտեսությանը։ Ըստ էության, այս համաժողովը նպատակ ուներ մի կողմից հանրայնացնել թեման՝ ցույց տալով նախագծից բխող բոլոր բացասական հետևանքները երկրի համար, մյուս կողմից՝ ազդել Սահմանադրական դատարանի որոշման վրա։

Ստամբուլի ջրանցքի նախագծի հետ կապված ամենավիճահարույց հարցերից մեկն այն է, թե արդյո՞ք այն երկրաշարժեր կառաջացնի և ինչպե՞ս։ Աղետների ռիսկի կառավարման և սեյսմիկության վերաբերյալ նիստում ելույթ ունեցած պրոֆեսոր, դոկտոր Նաջի Գյորյուրի կարծիքով՝ ջրանցքը երկրաշարժ չի առաջացնի, բայց երկրաշարժը լրջորեն կազդի արդեն պատրաստի ջրանցքի վրա, քանի որ նրա հարավային մասերն ունեն չափազանց փխրուն, թույլ, փափուկ, քայքայվող, կավային և հոսող հողեր։

Բողազիչի համալսարանի սոցիոլոգիայի ամբիոնի դոցենտ Այֆեր Բարթու Ջանդանն իր հերթին նշել էր, որ Ստամբուլի ջրանցքի նախագիծը նշանակում է հողերի բռնագրավում. *«Ստամբուլի ջրանցքի նախագիծը անցնում է վեց շրջաններով, և այստեղի հողերի մեծ մասն անտառային և գյուղատնտեսական նշանակության հողեր են։ Նախագիծը բացասաբար կանդրադառնա այս տարածաշրջանում զբաղվածության վրա։ Բոլոր նախագծերը բոլորի վրա նույն կերպ չեն ազդում։ Սա այնքան մեծ տարածք է, որ բոլորի զբաղվածության հնարավորությունները, սոցիալական դասերը, մասնագիտությունները, կրթական մակարդակը և կյանքի հեռանկարները տարբեր են։ Երբ մենք ավելի հարավ ենք գնում՝ դեպի Քյույուքչեքմեջե, տեսնում ենք բնակչության, որը հիմնականում աշխատում է կազմակերպված արդյունաբերական գործիներում։ Երբ մենք ավելի հյուսիս ենք գնում,*

⁴ Kılıçdaroğlu'ndan Erdoğan'a: İlk Seçimde Gideceksin, Kanal İstanbul'u Yapamazsın. *Bianet*, 19.11.2019, <https://bianet.org/haber/kilicdaroglu-ndan-erdogan-a-ilk-secimde-gideceksin-kanal-istanbul-u-yapamazsin-217371> (բեռնման օրը՝ 01.05.2026).

տեսնում ենք ցածր կորթական մակարդակ և եկամուտ ունեցող ֆերմերներ, ովքեր ապրուստը վաստակում են գյուղատնտեսությունից և սպառում են իրենց մշակած արտադրանքի 80%-ը: Ստամբուլի ջրանցքը նշանակում է այս հողերի բռնագրավում և նշանակում է, որ ֆերմերները, որոնք կախված են դրանից՝ իրենց ապրուստի միջոցներից, ստիպված կլինեն հրաժարվել իրենց եկամտի աղբյուրներից»⁵:

Փաստացի, «Ստամբուլի ջրանցք» ծրագիրը ենթադրում է նաև գյուղատնտեսական տարածքների հարկադիր քաղաքայնացում, որի արդյունքում տեղի կունենա հողային ռեսուրսների վերաբաշխում մանր ֆերմերներից և ինքնաբավ համայնքներից դեպի խոշորաձավալ զարգացման կապիտալ: Հետևաբար, զրկված լինելով իրենց տարրական պահանջներն ապահովելու հնարավորություններից՝ հանրային այդ խմբերը ստիպված են լինելու աշխատանք փնտրել գերհագեցած քաղաքային աշխատաշուկայում, որտեղ նրանց հմտությունները կարող են պահանջված չլինել, ինչն էլ անխուսափելիորեն հանգեցնելու է սոցիալական մարգինալացման: Այս քաղաքականության արդյունքում էլ ավելի է խորանալու դասակարգային բաժանումը, որտեղ բնակչության ամենախոցելի խմբերի շահերն Ռ. Թ. Էրդողանը պատրաստ է զոհաբերել հանուն իր աշխարհաքաղաքական և տնտեսական նկրտումների:

Ընդհանուր առմամբ, համաժողովի զեկուցող տարբեր գիտական և մասնագիտական ոլորտները ներկայացնող պրոֆեսորները նաև պնդում էին, որ «400,000 ծառ կոչնչացվի», «Մարմարա ծովը կոչնչացվի», «Նախագծի իրական արժեքը կլինի երկու անգամ ավելի բարձր, քան նշված է» և այլն: Ավելին, թվարկված բացասական հետևանքները միայն մի փոքր մասն են այն սցենարների, որոնց քաղաքը կբախվի, եթե իրականացվի «Ստամբուլի ջրանցք» նախագիծը: Հատկանշական է, որ նախագծի համար իշխանությունների պատվերով մի շարք համալսարանների մասնագիտական խմբերի կողմից պատրաստվել էր 1595 էջանոց շրջակա միջավայրի վրա ազդեցության գնահատման զեկույց, որն ըստ «Ստամբուլի ջրանցքի» աշխատաժողովի մասնակից գիտնականների կարծիքի զուրկ է գիտական ճշգրտությունից⁶:

Համաժողովի անցկացումից մեկ ամիս անց 12.02.2020-ին, ի պատասխան ընդդիմության ներկայացրած դատական հայցի, համաձայն որի «Ստամբուլի ջրանցքի նախագիծը հակասահմանադրական է՝ շրջակա միջավայրի վրա բացասական ազդեցության պատճառով», դատարանը վճռեց, որ «Կառուցիր-Շահագործիր-Փոխանցիր» մոդելով շինարարություն թույլատրող օրենքը հակասահմանադրական չէ և մերժեց ընդդիմության հայցը⁷:

⁵ Fırat Fistık. İstanbul, Kanal İstanbul’u tartıştı. *Gazete Kadıköy*. 11.01.2020. <https://www.gazetekadikoy.com.tr/gundem/istanbul-kanal-istanbulu-tartisti> (բեռնման օրը՝ 01.05.2026).
⁶ Serkan Ocak. 7 soruda Kanal İstanbul. *Deutsche Welle Türkçe*, 10.01.2020, <https://www.dw.com/tr/7-soruda-kanal-i-CC%87stanbul/a-51960216> (բեռնման օրը՝ 01.05.2026).
⁷ Kanal İstanbul Projesi’nin Yap-İşlet-Devret Modeli Kapsamına Alınmasının Anayasa’ya Aykırı Olmadığı. *Türkiye Cumhuriyeti Anayasa Mahkemesi*. 12.02.2020, <https://www.anayasa.gov.tr/tr/haberler/norm-denetimi-basin->

Ջրանցքի հետ կապված զարգացումներին հետևելով և վերագրյալը հաշվի առնելով՝ կարելի է եզրակացնել, որ տեղի գիտնականների դիրքավորումները հաճախ անուղղակիորեն համընկնում են կամ հակադրվում են քաղաքական բևեռներին, և դա խորացել է բաժանումը գիտական համայնքի ներսում՝ ստեղծելով միմյանց հակադրվող մասնագիտական խմբեր: Փաստորեն, ջրանցքի հետ կապված իշխանություն–ընդդիմություն պայքարը դուրս է եկել քաղաքական քննարկումների դաշտից՝ դրանում ներքաշելով կողմնակի դերակատարների՝ ձևավորվելով հակամարտային այնպիսի մի միջավայր, որտեղ սոցիալական տարբեր շերտեր ներկայանում են սեփական օրակարգերով: Հետևաբար, նրանց գնահատականները օգտագործվում են թե՛ իշխանության, թե՛ ընդդիմության կողմից՝ սեփական դիրքորոշումները հիմնավորելու համար: Բացի այդ, ինչպես տեսնում ենք, դրանում մեծ դեր են խաղում տեղական ինքնակառավարման մարմինները, հատկապես՝ Ստամբուլի քաղաքապետարանը, որը, նախքան քաղաքապետ է. Իմամօղլուի ձերբակալությունը, հակակշռում էր կենտրոնական իշխանությանը տարբեր հարցերում, ինչի հետևանքով քաղաքական հողի վրա լարվածության աճ էր գրանցվում կենտրոնական և տեղական իշխանությունների միջև:

Ավելորդ չէ հիշատակել, որ ջրանցքի կառուցման գործում միաժամանակ ներգրավված են նաև տնտեսական դերակատարներ՝ շինարարական խոշոր ընկերություններ, ներդրողներ և ֆինանսական կառույցներ, որոնց համար նախագիծը բացում է շահույթի և ազդեցության հնարավորությունների պատուհան: Պատահական չէ, որ 30.06.2021 ՀԺԿ կուսակցության արդեն նախկին առաջնորդ Ք. Քըլըչդարօղլուն զգուշացրեց Ստամբուլի ջրանցքի նախագծին աջակցող հնարավոր օտարերկրյա ձեռնարկատերերին և ներդրողներին, որ. «Գանձապետարանից որևէ վճարում չի կատարվի այն կազմակերպություններին, որոնք կֆինանսավորեն Ստամբուլի ջրանցքի նախագիծը, ինչը հակասում է իմ ազգի շահերին և զլորալ կլիմայական քաղաքականությանը»⁸: Ի պատասխան դրա՝ կառավարությունը օտարերկրյա ներդրողներին խոստացավ «գրոյական բյուրոկրատիա» և հայտարարեց, որ ջրանցքի նախագծի դուռը բաց է բոլոր ներդրողների համար:

Տեխնիկական տեսանկյունից բավականին բարդ ու հավակնոտ նախագիծը պահանջում է ահռելի ֆինանսավորում, որը ջրանցքի ուղու հորատումից առանձին նախատեսում է հանգստի ու առողջ ապրելակերպի, նավահանգիստների, թանկարժեք տրանսպորտային ուղիների (ներառյալ՝ ստորջրյա և վերջրյա արագընթաց գնացքների համար նախատեսված երկաթուղիները, կամուրջները), մշակութային, կրթական, առողջապահական, բիզնես կենտրոնների, հյուրանոցային համալիրների և այլ ենթակառուցվածքների ստեղծում: Ի

[duyurulari/kanal-istanbul-projesi-nin-yap-islet-devret-modeli-kapsamina-alinmasin-in-anayasa-ya-aykiri-olmadigi/](https://www.duyurulari/kanal-istanbul-projesi-nin-yap-islet-devret-modeli-kapsamina-alinmasin-in-anayasa-ya-aykiri-olmadigi/) (բեռնման օրը՝ 01.05.2026).

⁸ CHP lideri Kemal Kılıçdaroğlu'ndan yabancı yatırımcılara 4 dilde Kanal İstanbul uyarısı. *Euronews*, 30.06.2021, <https://tr.euronews.com/2021/06/30/chp-lideri-kemal-k-l-cdaroglu-ndan-yabanc-yat-r-mc-lara-4-dilde-kanal-istanbul-uyar-s> (բեռնման օրը՝ 01.05.2026).

սկզբանե այս նախագծի արժեքը գնահատվում էր \$15-20 մլրդ, սակայն հետագայում պաշտոնապես խոսվում էր արդեն \$25 մլրդ մասին: Թվային այս տատանումներից կարելի է եզրակացնել, որ այն ռացիոնալ չի հաշվարկվել: Նկատի առնելով Թուրքիայի ներկայիս տնտեսական ծանր դրությունը, տնտեսագետներն ու քաղաքական ընդդիմադիր ուժերը ենթադրում են, որ ֆինանսավորման խնդիրները կխոչընդոտեն նախագծի իրականացմանը:

2020 թ. թագավարակի ժամանակ ջրանցքի թեման մասամբ «սառեցվեց», սակայն 2021 թ. այն կրկին հայտնվեց իշխանությունների օրակարգում, որն, ըստ էության, կապված էր առաջիկա՝ 2023 թ. սպասվող համապետական ընտրությունների հետ: Այս ընթացքում Անկարան հայտարարեց իրավական փոփոխության մասին, որը հնարավորություն կտա Ստամբուլի ջրանցքի շինարարներին օգտվել պետական երաշխիքներից: Վերջապես, Ռ. Թ. Էրդողանը հայտարարեց նաև, որ շինարարությունը կսկսվի 2021 թ. ամռանը: «Ստամբուլի ջրանցքը... փարածաշրջանի համար նոր շնչուղի կլինի: Մենք շուտով փուլ առ փուլ կհայտարարենք մրցույթները և ամռանը կսկսենք շինարարությունը», հավելելով, որ 45 կմ երկարությամբ ջրային ուղու ափին կկառուցվի կես միլիոն բնակչությամբ քաղաք:

Նկատենք, որ նախագիծը պահանջում է զգալի օտարերկրյա ներդրումներ: Այս տեսանկյունից պաշտոնական և ոչ պաշտոնական մակարդակներում առավել հաճախակի է շեշտվում ՉԺՀ-ի և Կատարի դերը: 2021 թ. Էրդողանը հրապարակավ արտահայտել էր իր ակնկալիքը, որ Պեկինն իր մասնակցությունը բերի ջրանցքի երկայնքով 6 կամուրջների կառուցմանը:

Որոշ տեղեկությունների համաձայն՝ նախագիծը հիմնականում կֆինանսավորեն չինական *ICBC Turkey* և բրիտանական *HSBC* բանկերը և, որ Չինաստանը պատրաստ է ընդհանուր առմամբ \$30 մլն ներդրումներ կատարել Ստամբուլի ջրանցքի համար, որը կլինի իրենց «Մեկ գոտի, մեկ ճանապարհ» նախաձեռնության մի մասը⁹: Որոշ հետազոտողներ կարծում են, որ այն պոտենցիալ «պարտքային թակարդ» է, և եթե Անկարան չկարողանա կատարել ֆինանսավորման պարտավորությունները, Սև և Էգեյան ծովերը միացնող ռազմավարական երթուղին կարող է մնալ Չինաստանի վերահսկողության տակ¹⁰:

Չնայած շատերը ՉԺՀ-ի ենթադրյալ «պարտքի թակարդի» դիվանագիտությունը համարում են առասպել, Թուրքիայում չինական տարբերակի հակառակորդները մատնանշում են Քենիայում և Շրի Լանկայում առկա հակասությունները, որտեղ ենթակառուցվածքային նախագծերը հայտնվել են չինացիների ձեռքում՝ իրենցից վերցված

⁹ Erdoğan's delirious canal project: Istanbul is on sale. *Duvarenglish*, 09.04.2021, <https://www.duvarenglish.com/erdogans-delirious-canal-project-istanbul-is-on-sale-article-57015#> (բեռնման օրը՝ 01.05.2026).

¹⁰ Джунейт Гюерер. Турецко-китайские отношения: Экономические потребности и глобальные стремления. *Per Concordiam*, 17.11.2022, <https://perconcordiam.com/ru/турецко-китайские-отношения/> (բեռնման օրը՝ 01.05.2026).

վարկերը չմարելու պատճառով: Նման նախագծերում չինացիները սովորաբար վարկեր են տրամադրում և միաժամանակ իրականացնում շինարարությունը՝ օգտագործելով հիմնականում Չինաստանից եկած աշխատուժ և շինանյութեր: Էրդողանի նախկին վարչապետ և արտաքին գործերի նախարար Ա. Դավութօղլուն, ով այժմ ղեկավարում է ընդդիմադիր «Ապագա» կուսակցությունը, Ստամբուլի ջրանցքի շուրջ Չինաստանին հողատարածք հատկացնելու ծրագրերի մասին իր դժգոհությունը հայտնեց՝ զգուշացնելով, որ նման քայլը «կվերացնի և՛ ազգային ինքնիշխանությունը, և՛ տնտեսական կենսունակությունը»¹¹:

Բարձր եկամտաբերություն ունեցող տնտեսությամբ Կատարը ևս շահագրգռված է ջրանցքի նախագծով: Հայտնի է, որ Կատարի էմիր շեյխ Թամիմ բին Համադ ալ Թանիհի մայրը 2018 թ. նոյեմբերի 8-ին Ստամբուլի մարզի եվրոպական հատվածում՝ Բաշաքչեհիրի շրջանում հիմնադրել է 100 հազար թուրքական լիրա կապիտալով *Triple M Real Estate Tourism Trade Inc.* անվանումով ընկերություն: Ընդ որում, ընկերությունում իրենց մասնաբաժիններն ունեն կատարական իշխանությունների բարձրաստիճան պաշտոնյաների կանայք: Հիմնադրումից մեկուկես ամիս անց այս ընկերությունը ձեռք բերեց 44,702 մ² մակերեսով գյուղատնտեսական նշանակության հողատարածք, որը գտնվում է Ստամբուլի ջրանցքի հնարավոր երթուղու երկայնքով: Նախնական տեղեկությունների համաձայն այն լինելու է առևտրային և զբոսաշրջության գոտի, որտեղ կառուցվելու են հյուրանոցներ, մոթելներ, գրասենյակներ, ռեստորաններ, շուկաներ, բազմահարկ խանութներ, բանկեր և ֆինանսական ապահովագրական հաստատություններ¹²:

Շարունակելով ջրանցքի ֆինանսավորման և կատարական ներդրումների թեման նշենք, որ ըստ որոշ տեսակետների՝ ընդդիմությունը նպատակադրվել է օգտագործել քաղաքական սպեկտրի աշխարհիկ ճամբարում տարածված հակաարաբական տրամադրությունները: Ըստ *Türkiye Today* լրատվական աղբյուրի գլխավոր խմբագիր Ի. Սեզերի՝ «Հիմնական ընդդիմադիր ճամբարի պնդմամբ նախագիծը Կատարի համար է, այլ ոչ թե Թուրքիայի, քանի որ կատարցի գործարարները մեծ հողատարածքներ են գնել նախագծի կառուցման գոտում: Այստեղ կրկին մշակութային պատերազմ է սկսվում նրանց միջև, ովքեր Կատարի ներդրումները համարում են նորմալ օտարերկրյա ներդրում, և նրանց միջև, ովքեր դրանք ընկալում են որպես լուրջ խնդիր՝ մշակութային ցնցման և արաբական երկրների «հեղափոխական մարդկանցից» կազմված ընկալման պատճառով, որոնք ունեն «չարամիտ օրակարգ և ձեռքի տակ փող»¹³:

¹¹ China looms large in Turkey’s controversial waterway project. *Al-Monitor*, 14.04.2021, <https://www.al-monitor.com/originals/2021/04/china-looms-large-turkeys-controversial-waterway-project> (բեռնման օրը՝ 01.05.2026).

¹² Katar Emiri’nin annesine Kanal İstanbul piyangosu vurdu. *Karadeniz Gazete*, 13.07.2020, <https://karadenizgazete.com.tr/gundem/katar-emiri-nin-annesine-kanal-istanbul-piyangosu-vurdu/281762> (բեռնման օրը՝ 01.05.2026).

¹³ Ilker Sezer. Istanbul Canal explained: From ‘Betrayal to Istanbul’ to ‘anti-Arab sentiment’. *Türkiye Today*, 03.05.2025, <https://www.turkiyetoday.com/op-ed/istanbul-canal-explained-from-betrayal-to-istanbul-to-anti-arab-sentiment-152363?utm> (բեռնման օրը՝ 01.05.2026).

Ջրանցքի շուրջ զարգացումները 2023–2026 թթ.

Ինչպես և սպասվում էր, 2023 թ. նախագահական և խորհրդարանական ընտրություններին մասնակցող գլխավոր քաղաքական ուժերի միջև, ի շարս հանրային հնչեղություն ունեցող այլ հարցերում (հատկապես՝ տնտեսական, սոցիալական և արտաքին ոլորտներում) ունեցած նրանց հակադիր տեսակետների, ջրանցքի թեման նախընտրական քարոզարշավների ընթացքում իր առանցքային տեղ էր զբաղեցնում: Ընդդիմությունը նախընտրական շրջանում հակադրվելով Էրդողանին՝ խոստանում էր հաղթանակի դեպքում չեղարկել մի շարք մեզանախագծեր, այդ թվում՝ «Ստամբուլի ջրանցքի» կառուցումը և այն ներառել էր իր նախընտրական ծրագրում¹⁴:

Նախընտրական շրջանում ընդդիմությունը մի կողմից ներքին լսարանին խոստանում էր չեղարկել նախագիծը, մյուս կողմից՝ օտարերկրյա ներդրողներին փոխանցում էր նախագծի քաղաքական դիսկայնության հետ կապված հստակ ազդակներ: Ակնհայտ էր, որ երկու կողմերն էլ փորձում էին ընտրազանգվածներին մոբիլիզացնել նաև ջրանցքի հարցի շուրջ, սակայն, 2023 թ. փետրվարի 6-ին Թուրքիայի հարավային և կենտրոնական շրջաններում տեղի ունեցած երկրաշարժից հետո բնականորեն հասարակության ուշադրությունը կենտրոնացավ սեյսմիկ պատրաստվածության և պետության կողմից դրա կառավարման արդյունավետության վրա:

Նման պայմաններում նախագիծը, որը մինչ այդ իշխանությունը ներկայացնում էր իբրև տնտեսական և աշխարհաքաղաքական ձեռքբերում, քննադատվեց քաղաքական ընդդիմության և հանրային լայն զանգվածների կողմից՝ ռեսուրսների ոչ նպատակային օգտագործման համատեքստում: Հատկապես ընդդիմադիր քաղաքական ուժերը պնդում էին, որ միլիարդավոր դոլարների ներդրումը նոր ջրանցքի կառուցման մեջ հակասում է առաջնահերթությանը, ուստի հարկ է ուժեղացնել գոյություն ունեցող քաղաքային ենթակառուցվածքների սեյսմակայունությունը, մասնավորապես՝ Ստամբուլի նման բարձր ռիսկային գոտում: Երկրաշարժին նախորդող քարոզարշավի ընթացքում այս թեզն էլ դարձավ կենտրոնական, և Բ. Քըլլիչարօղլուի ղեկավարած ընդդիմադիր դաշինքն արդեն ջրանցքի կառուցումը որակեց «սխալ առաջնահերթություն»՝ հակադրելով այն երկրաշարժից տուժած շրջանների վերականգնման և կանխարգելիչ քաղաքականության անհրաժեշտությանը:

Բնականաբար, Ռ. Թ. Էրդողանի ղեկավարած քաղաքական ճամբարը երկրաշարժից անմիջապես հետո խուսափեց ջրանցքի թեման վերաձել քարոզչական գործիքի, և շեշտը դրեց տուժած շրջանների վերականգնման ծրագրերի և սոցիալական աջակցություն վրա: Բայցևայնպես, դա չէր նշանակում, որ երկարաժամկետ հեռանկարում նախագիծը դադարել էր լինել պաշտոնական Անկարայի օրակարգում: Այս համատեքստում ուշագրավն այն էր, որ ավերիչ երկրաշարժը, որի հետևանքով զոհվեց ավելի քան 50

¹⁴ Ortak Politikalar Mutabakat Metni. (2023), <https://chp.org.tr/yayin/ortak-politikalar-mutabakat-metni/Open> (բեռնման օրը՝ 05.05.2026).

հազար մարդ, փոխեց գիտական քննարկումների կշիռը: Սեյսմոլոգիայի և քաղաքաշինության մասնագետների զգուշացումները, կապված ջրանցքի՝ սեյսմիկ ռիսկերի վրա հնարավոր ազդեցության հետ, սկսեցին ավելի լուրջ ընկալվել հանրության շրջանում: Թեև պետք է նշել, որ նախքան ընտրությունների անցկացումն ու երկրաշարժի լինելը՝ Թուրքիայի տարբեր շրջաններում անցկացված սոցիալոգիաների տվյալներն էլ ցույց էին տալիս, որ հարցվածների մոտ 60%-ը դեմ էին ջրանցքի կառուցմանը՝ ելնելով հենց առաջին հերթին սեյսմիկ ռիսկայնությունից¹⁵:

Ինչևէ, 2023 խորհրդարանական ընտրություններում հաղթանակած Էրդողանի դաշինքի մեջ մտնող և նրանց սատարող քաղաքական տարբեր ուժեր ժամանակ առ ժամանակ անդրադառնում էին ջրանցքի թեմային և դա պայմանավորված էր 2024 թ. ՏԻՄ ընտրություններով: Հենց ՏԻՄ ընտրություններում ջրանցքի թեման վերստին դարձավ քննարկումների, հարցադրումների ու քննադատությունների առարկա Ստամբուլի քաղաքապետի պաշտոնի համար պայքարող ԱԶԿ անդամ, շրջակա միջավայրի և քաղաքաշինության նախկին նախարար Մ. Քուրումի և ՀԺԿ անդամ Է. Իմամօղլուի միջև:

Ի տարբերություն Քուրումի, ով մտավախություն ունենալով, որ կկորցնի իր էլեկտորատը, քանի որ Ստամբուլի բնակչության համար ջրանցքի կառուցման հարցը զգայուն է, ընտրարշավի ընթացքում դրա հետ կապված ապագա զարգացումների մասով խուսափում էր հստակ արտահայտել իր դիրքորոշումը՝ պատասխանելով, որ «*Այն, ինչ չկա Ստամբուլի ժողովրդի օրակարգում, մեր օրակարգում չի լինի*¹⁶», ապա Է. Իմամօղլուն՝ կոչ էր անում Ռ. Թ. Էրդողանին և նրա քաղաքապետի թեկնածուին ընդմիջտ մոռանալ ջրանցքի՝ «*էկոլոգիապես թշնամական նման նախագծի*» մասին:

Դեռևս 2023–2024 թթ. Ստամբուլի քաղաքապետարանի, մասնագիտական կազմակերպությունների, բնապահպանական ասոցիացիաների կողմից «Ստամբուլի ջրանցք» նախագծի դեմ ներկայացվել էր 20 դատական հայց: «Թուրք ինժեներների և ճարտարապետների միության» պալատների կողմից նախագծի գոտիավորման պլանները չէրյալ համարելու ավելի քան 10 դատական հայց է ներկայացվել¹⁷:

Ռ. Թ. Էրդողանի դրությունն ավելի բարդացավ, երբ ՏԻՄ ընտրությունների արդյունքում Է. Իմամօղլուն զբաղեցրեց Ստամբուլի քաղաքապետի աթոռը և իր պաշտոնական դիրքերից ելնելով կասկածի տակ դրեց ոչ միայն նախագծի անհրաժեշտությունն, այլև դրա օրինականությունը: Ավելացավ նաև դատական և

¹⁵ Kanal İstanbul Projesi’ni Destekliyor Musunuz? *Türkiye Raporu*, 25.06.2021, <https://turkiyeraporu.com/arastirma/kanal-istanbul-projesini-destekliyor-musunuz-2-5128/> (բեռնման օրը՝ 05.05.2026).

¹⁶ Kanal İstanbul rantı: AKP’li Sultangazi Belediyesi proje güzergâhına yakın taşınmazlarını satışa koydu. *Cumhuriyet*, 12.03.2024, <https://www.cumhuriyet.com.tr/turkiye/kanal-istanbul-ranti-akpli-sultangazi-belediyesi-proje-guzergahina-2184628> (բեռնման օրը՝ 05.05.2026).

¹⁷ İBB Başkan adayı Murat Kurum’un Kanal İstanbul ile imtihanı. *Bianet*, 10.02.2025, <https://bianet.org/haber/ibb-baskan-adayi-murat-kurumun-kanal-istanbul-ile-imtihani-290477> (բեռնման օրը՝ 05.05.2026).

վարչական քննարկումների թիվը, որոնք էլ դանդաղեցրեցին նախագծի հետ կապված որոշումների ընդունումը: Ստամբուլի 5-րդ վարչական դատարանը նույնիսկ չեղյալ հայտարարեց ջրանցքի նախագծի հետ կապված մի շարք հարակից նախագծեր, որոնք բացասական ազդեցություն կարող էին թողնել շրջակա միջավայրի վրա, առաջացնել ենթակառուցվածքային խնդիրներ և ջրային պաշարներին հասցվող վնասներ¹⁸:

Ստամբուլի քաղաքապետի պաշտոնը զբաղեցնելուց մեկ տարի անց, 2025 թ. մարտի 19-ին Է. Իմամօղլուն ձերբակալվեց թուրքական ոստիկանության կողմից՝ կաշառակերության և ՔԲԿ հետ կապերի մեղադրանքով: Ձերբակալությունից մեկ ամիս անց, Է. Իմամօղլուն սոցիալական ցանցերում գրառում էր արել՝ նշելով. «Նրանք սկսել են Սազլըդերեի ամբարտակի շուրջ 24,000 տրան կառուցումը», իսկ Ստամբուլի ջրանցքի նախագիծը որակել որպես «շահույթի և թալանի նախագիծ»¹⁹:

Ընդհանուր առմամբ, 2026 թ. դրությամբ նախագծի իրագործման հարցում էական առաջընթաց չի գրանցվել, միակ գործողությունը 2021 թ. ջրանցքի վրայով անցնող կամրջի կառուցման համար տեղի ունեցած հիմնարկերի արարողությունն էր, և մինչ օրս չի նշմարվում բուն ջրանցքի հունի հորատման մեկնարկը: Կարծում ենք, որ գործնականում նախագծի իրականացումը դանդաղում է թե՛ ներքին, թե՛ արտաքին ֆինանսավորման, թե՛ իրավական վեճերի պատճառով: Հարկ է ընդգծել, որ միջազգային ներդրողների վարքագիծն էլ է դարձել ավելի զգուշավոր՝ պայմանավորված գլոբալ տնտեսական անորոշությամբ, Թուրքիայի ներքաղաքական բևեռացմամբ և դատական հայցերով, որոնց հատկապես վերջին շրջանում բախվել են Ստամբուլի ջրանցքի երթուղու երկայնքով հողատարածքներ գնած քուվեյթական շինարարական կազմակերպությունները²⁰:

Այսպիսով, կարելի է եզրակացնել, որ Ստամբուլի ջրանցքի վերաբերյալ ներդրումային քաղաքականության շուրջ վեճերը մի կողմից հատվում են մրցակցող տնտեսական շահերի, մյուս կողմից՝ մասնագիտական վիճաբանության (դրա հետևանքով երկրի գիտական համայնքը հայտնվել է երկփեղկված վիճակում) և հասարակական դիմադրության տարբեր ձևերի հետ:

Ջրանցքի աշխարհաքաղաքական նշանակությունը և Մոնտրոյի կոնվենցիան

Երկրորդ համաշխարհային պատերազմի նախաշեմին՝ 1936 թ. Սևծովյան նեղուցների հարցով կոնֆերանսի հրավիրումը նախաձեռնել էր թուրքական կառավարությունը, որը 1935-36 թթ. իտալա-թրվակական պատերազմի հետևանքով Միջերկրական ծովում վատթարացող

¹⁸ Kanal İstanbul Projesi'ne yargı freni. *Bianet*, 25.12.2024, <https://bianet.org/haber/kanal-istanbul-projesine-yargi-freni-303047> (բեռնման օրը՝ 05.05.2026).

¹⁹ Kanal İstanbul'da rant mı yağıyor? 40 bin konut gerçeği sok etti. *Yeniçağ*, 22.03.2026, <https://www.yenicaggazetesi.com/kanal-istanbulda-rant-mi-yagiyor-40-bin-konut-gercegi-sok-etti-1011246h.htm> (բեռնման օրը՝ 05.05.2026).

²⁰ Kanal İstanbul, Kuveytlilere kabus oldu! *Yeniçağ*, 22.05.2025, <https://www.yenicaggazetesi.com/kanal-istanbul-kuveytlilere-kabus-oldu-917615h.htm> (բեռնման օրը՝ 05.05.2026).

նազմաքաղաքական իրավիճակի համատեքստում շահագրգռված էր 1922-23 թթ. Լոզանի կոնֆերանսում ընդունված Սևծովյան նեղուցների վերաբերյալ կոնվենցիայի փոփոխությամբ:

Լոզանի կոնֆերանսի որոշումներով նախատեսում էին Սևծովյան նեղուցների ապառազմականացում և Բոսֆորի և Դարդանելի նեղուցներով թույլատրվում էր ազատ անցում ոչ միայն առևտրային, այլև աշխարհի ցանկացած երկրի ռազմական նավերի (աննշան սահմանափակումներով) համար: Հենվելով Լոզանի պայմանագրի այդ կետի վրա՝ թուրքական կողմն առաջարկեց անցկացնել միջազգային համաժողով՝ Սևծովյան նեղուցների կարգավիճակը վերանայելու համար: Արդյունքում, 1936 թ. հունիսի 22-ից հուլիսի 21-ը շվեյցարական Մոնտրյո քաղաքում կայացած Սևծովյան նեղուցների ռեժիմին նվիրված համաժողովի մասնակից երկրները՝ Բուլղարիան, Մեծ Բրիտանիան, Ֆրանսիան, Հունաստանի թագավորությունը, Ռումինիան, ԽՍՀՄ-ը, Թուրքիան, Հարավսլավիայի թագավորությունը և Ճապոնիան, երկար քննարկումներից հետո ստորագրեցին Մոնտրյոյի կոնվենցիան:

Կոնվենցիան բաղկացած է 29 հոդվածից, որոնցից 16-ը վերաբերում են ռազմական, իսկ 6-ը՝ քաղաքացիական նավերին: Կոնվենցիայի 2-7-րդ հոդվածները կարգավորում են առևտրային նավերի անցումը և նավարկությունը նեղուցներով: Բոլոր երկրների առևտրային նավերը պահպանում են նեղուցներով անցման ազատությունը թե՛ խաղաղ, թե՛ պատերազմական ժամանակ՝ համաձայն Կոնվենցիայով սահմանված կանոնների: 8-22-րդ հոդվածները կարգավորում են ռազմանավերի անցումը և նավարկությունը նեղուցներով: Սևծովյան պետությունների համար սահմանվում էր հատուկ կարգավիճակ. նրանք կարող են նեղուցներով անցկացնել սուզանավեր, ինչպես նաև խոշոր նավեր՝ առանց տոննաժի սահմանափակումների, որոշակի պայմաններով (հոդվածներ 11, 12): Սահմանվեցին նաև ռազմանավերի՝ նեղուցներով անցնելու մասին Թուրքիայի կառավարությանը տեղեկացնելու կարգը և ժամկետները (հոդված 13): Ոչ Սևծովյան երկրների ռազմանավերը կարող են Սև ծովում մնալ ոչ ավելի, քան 21 օր (հոդվածներ 14, 18): Պատերազմին Թուրքիայի մասնակցության կամ պատերազմի անմիջական սպառնալիքի դեպքում, ռազմանավերի անցումը Բոսֆորի և Դարդանելի նեղուցներով կախված է լինելու թուրքական կառավարության բացառիկ հայեցողությունից (հոդվածներ 20, 21): Պատերազմի ժամանակ, որին Թուրքիան չի մասնակցում, նեղուցները փակ կմնան ցանկացած պատերազմող տերության ռազմանավերի անցման համար (հոդված 19)²¹: Կոնվենցիան կնքվեց 20 տարի ժամկետով, բայց առանձին հոդվածներ կարող էին վերանայվել յուրաքանչյուր հինգ տարին մեկ: 1938 թ. կոնվենցիային միացավ նաև Իտալիան, իսկ 1969 թ.՝ Կիպրոսը:

²¹ Конвенция о режиме Проливов. Монтрё. 20 июля 1936 года // *Сборник, действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных с иностранными государствами, выпуск IX*. Изд. НКВД, 1938, стр. 100-103. <https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/136148-konventsiya-o-rezhime-prolivov-montrio-20-iyulya-1936-goda#mode/flip-book/page/1/zoom/3> (բեռնման օրը՝ 05.05.2026).

1946 թ. ԽՍՀՄ-ը դիմեց Թուրքիային՝ առաջարկելով Սևծովյան նեղուցների համար նոր ռեժիմ. խաղաղ և պատերազմական ժամանակներում ազատ անցում տրամադրել Սևծովյան պետությունների ռազմական նավերին, արգելել ոչ Սևծովյան պետությունների ռազմական նավերի անցումը՝ բացառությամբ հատուկ սահմանված դեպքերի, և հաստատել նեղուցների համատեղ պաշտպանություն երկու երկրների կողմից: Թուրքական կառավարությունը հրաժարվեց այդ առաջարկից: Այն նմանապես արձագանքեց նաև Կոնվենցիան փոփոխելու առաջարկին՝ հաշվի առնելով ուժի մեջ մտած 1982 թվականի ՄԱԿ-ի Ծովային իրավունքի մասին կոնվենցիան²²:

Մոնտրյոյի կոնվենցիայի շուրջ ընթացող քննարկումները նոր թափ ստացան հենց այն պահից, երբ Ստամբուլի ջրանցքի նախագիծը հայտնվեց Թուրքիայի պետական օրակարգում: Անկարան բազմիցս հայտարարել է, որ նախագիծը ունի առևտրային և տրանսպորտային-լոգիստիկ նշանակություն: Այնուամենայնիվ, 2011 թ.-ից սկսած տարբեր մակարդակի քննարկումներում իրավաքաղաքական և քաղաքագիտական տեսանկյուններից առաջ են քաշվել տարբեր հիպոթեզներ ու զուգահեռներ՝ կապված կոնվենցիայի և նոր ջրանցքի միջև²³:

Այս պահի դրությամբ Ստամբուլի ջրանցքը տեսականորեն այլընտրանքային ջրային ուղի է, որի վրա կոնվենցիան չի տարածվում: Եթե այն համարվի «արհեստական ջրային ուղի», ապա մեծ հավանականությամբ Անկարան կձեռնարկի քայլեր՝ սահմանելու սեփական խաղի կանոնները, ներառյալ տուրքերի կիրառումը և քաղաքական վերահսկողությունը ռազմական նավերի ելք ու մուտքի նկատմամբ: Փորձագիտական շրջանակների կողմից հիմնական հարցադրումն այն է, թե արդյո՞ք Անկարան այդ նախագծով փորձում է դե ֆակտո շրջանցել Մոնտրյոյի սահմանափակումները:

Պարզ է, որ իրավական տեսանկյունից խնդիրը այնքան էլ միանշանակ չէ, քանի որ կոնվենցիան վերաբերում է բնական նեղուցներին, և դրա կիրառելիությունը արհեստական ջրանցքի նկատմամբ մնում է խիստ վիճարկելի: Կարծում ենք, որ անգամ նոր ջրանցքի առկայության դեպքում չեն կարող չեղարկել կոնվենցիոն պարտավորությունները, քանի որ խնդրո առարկա պայմանագիրը կարգավորում է ոչ միայն կոնկրետ ջրային ուղիները, այլև ողջ նեղուցային համակարգի ռեժիմը: Հեղինակների մեկ այլ խումբ պնդում է, որ «Ջրանցքի նախագծի իրագործելիությունը վավեր է միայն Մոնտրյոյի կոնվենցիայի կիրառման մեջ որոշակի փոփոխություններ

²² Монтрё конференция 1936. *Большая российская энциклопедия*, 2004–2017, https://old.bigenc.ru/world_history/text/2228897 (բեռնման օրը՝ 05.05.2026).

²³ Ştu, Eldem, T. (2021). Canal Istanbul: Turkey's controversial megaproject; its likely impacts on the Montreux Convention and regional stability. Tütüncü, A. N. (2017). Montreux Convention and Canal Istanbul. *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni*, 37(1), 113-123. Özçelik, C., Benli, K. (2021). Canal Istanbul and Political Dispute on Turkish Straits. *Dicle Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Mühendislik Dergisi*, 12(5), 849-863. Pirim, C. Z. (2023). Uluslararası hukukçu bakış açısından kanal İstanbul projesi. *Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, (1).

կատարելուց հետո: Սակայն սա կարող է հանգեցնել այնպիսի արդյունքի, որի դեպքում ստորագրողները կասկածի տակ կդնեն Կոնվենցիայի օրինականությունը այսօրվա պայմաններում»²⁴:

Հարցը ստացել է նաև ներքաղաքական հնչեղություն: Թուրքիայում մի շարք պաշտոնաթող բարձրաստիճան զինվորականներ և դիվանագետներ, ներառյալ «103 ծովակալների նամակի» հեղինակները, ջրանցքի շուրջ ծավալվող քննարկումների ֆոնին զգուշացրել են, որ Մոնտրոյի ռեժիմի թուլացումը կամ դրա չեղարկումը կարող է վտանգել երկրի ռազմավարական հավասարակշռությունը²⁵: Այս դիրքորոշումը մասամբ հակադրվում է Ռ. Թ. Էրդոհանի կառավարության տեսլականին, որը, բացի այլ նշանակություններից, ջրանցքը ներկայացնում է իբրև Թուրքիայի ինքնիշխանության ընդլայնման գործիք: Այդ պատճառով էր նաև, որ բոլոր 103 ծովակալներն էլ ձեռքակալվեցին, իսկ դրանցից մի քանիսը դատապարտվեցին ազատազրկման:

Դեռևս 2011 թ. Էրդոհանը հայտարարել էր, որ ջրանցքը որևէ կերպ չի հակադրվում Մոնտրոյի կոնվենցիային, ինչպես նաև որևէ առնչություն չի կարող ունենալ դրա հետ, քանի որ ջրանցքի տնօրինումը բացառապես Թուրքիայի սուվերեն իրավունքն է²⁶, իսկ Թուրքիայի ԱԳՆ նախկին ղեկավար Մ. Չավուշօղլուն իր հերթին ակնարկել էր, որ պատերազմական և խաղաղ ժամանակներում նավերի անցումը «Ստամբուլի» ջրանցքով Թուրքիան կկարգավորի ազգային օրենսդրությամբ²⁷:

Ընդհանուր առմամբ կարող ենք ասել, նոր ջրանցքի իրավական կարգավիճակը դեռևս անորոշ է: Գիտական-ակադեմիական տեսանկյունից այս հարցի վերաբերյալ ուսումնասիրողների դիտարկումները շատ դեպքերում մնում են վարկածային մակարդակում: Հրապարակախոսական նյութերում էլ հաճախ գերիշխում են «դավադրության տեսություններից» բխող եզրահանգումները: Ամեն դեպքում, Ստամբուլի ջրանցքի համատեքստում Մոնտրոյի կոնվենցիայի հետ կապված քննարկումները գալիս են հաստատելու փորձագետների այն մտահոգությունները, որ ջրանցքը՝ մեզանախագիծ լինելուց բացի, հնարավոր է Անկարայի ձեռքին վերածվի միջազգային իրավաքաղաքական լծակի, որով նա ապագայում կփորձի բարձրացնել իր կշիռը Սևծովյան տարածաշրջանում:

²⁴ Akgün, M., Tiryaki, S. (2020). Istanbul Kanalının Siyasi Fizibilitesi. *South African Journal of Obstetrics & Gynaecology*.

²⁵ 103 amiral 'Montro bildirisi' yayımladı, AK Parti hükümeti tepki gösterdi. *Euronews*, 04.04.2021, <https://tr.euronews.com/2021/04/04/103-amiral-montro-bildirisi-yay-mlad-ak-parti-hukumeti-tepki-gosterdi> (բեռնման օրը՝ 05.05.2026).

²⁶ Kanalistanbul'dan 5 milyar dolar gelir beklentisi! *Emlakkulisi*, 18.05.2011, <https://emlakkulisi.com/kanalistanbuldan-5-milyar-dolar-gelir-beklentisi/73548> (բեռնման օրը՝ 05.05.2026).

²⁷ Nazlı Yüzbaşıoğlu. Dışişleri Bakanı Çavuşoğlu: Emekli büyükelçilerin Kanal İstanbul açıklaması siyasi bir deklarasyondur. *Anadolu Ajansı*, 02.02.2020, <https://www.aa.com.tr/tr/politika/disisleri-bakani-cavusoglu-emekli-buyukelcilerin-kanal-istanbul-aciklamasi-siyasi-bir-deklarasyondur/1721885> (բեռնման օրը՝ 05.05.2026)

Այս տեսանկյունից կարելի է կարևորել այն հարցը, թե ջրանցքի առկայության դեպքում տարածաշրջանային մակարդակում – անգամ եթե հիպոթետիկ – ի՞նչ զարգացումների կարող ենք ականատես լինել: Առաջնային խնդիրը ուղղակիորեն առնչվելու է ՆԱՏՕ–Ռուսաստան հարաբերություններին: Պատկերացնենք, որ եթե ջրանցքի վրա չտարածվեն Մոնտրոյի կոնվենցիայի հոդվածներից բխող սահմանափակումները, ապա տեսականորեն Հյուսիսատլանտյան դաշինքի անդամ պետությունները կարող են իրենց վերջոյա և ստորջրյա ռազմանավերով ազատորեն մուտք գործել Սև ծով: Նման իրավիճակը կտրուկ կփոխի ուժերի հավասարակշռությունը և կսրի տարածաշրջանային անվտանգային միջավայրը: Հետևաբար, ո՛չ Մոնտրոյի կոնվենցիայի վերացումը, ո՛չ էլ ջրանցքի գործարկումը՝ թե՛ ռազմաքաղաքական, թե՛ տնտեսական տեսանկյուններից, չեն բխում ՌԴ շահերից: Բացի այդ պետք է հաշվի առնել, որ ՌԴ ռազմավարական մտածողությունում՝ Սև ծովը կապող օդակ է հանդիսանում Կովկասի, Բալկանների, Միջերկրականի և Մերձավոր Արևելքի միջև: Դրանից ելնելով՝ ցանկացած նախաձեռնություն, որը կուղղվի նեղուցների ռեժիմի փոփոխությանը կամ նոր ջրանցքի նկատմամբ Թուրքիայի վերահսկման բացառիկության հաստատմանը և որի հետևանքով Սև ծովը կբացվի արտատարածաշրջանային ուժերի ռազմական ներկայության համար, ՌԴ-ի կողմից կընդունվի ոչ միանշանակ:

Իհարկե, այս թեզին ընդդիմացողները կարող են նշել, որ Անկարան, լինելով ՆԱՏՕ-ի անդամ, ներկայում վարում է հավասարակշռված քաղաքականություն Ռուսաստանի հետ: Սակայն այս իրավիճակի տևողությունը դժվար է կանխատեսել: Նույնիսկ այս դեպքում Ստամբուլի ջրանցքը, առանց պարտադիր գործարկման էլ, ռազմավարական տեսանկյունից ՌԴ-ի համար «լուռ սպառնալիք» է:

Ամփոփիչ եզրակացություններ

- Ստամբուլի ջրանցքն առաջին հայացքից կարող է թվալ ընդամենը լոգիստիկ նշանակության այլընտրանքային ուղի, սակայն, ինչպես տեսանք, այն բազմաթիվ թելերով միահյուսված է ներքաղաքական և ներհասարակական դիմադրությունների, տնտեսական, բնապահպանական, աշխարհաքաղաքական և այլ հարցերի հետ: Ներպետական մակարդակում Ռ. Թ. Էրդողանի համար նախագիծը իսկապես վերածվել է քաղաքական և տնտեսական գործիքի, որը միաժամանակ ծառայում է իշխանությունների վերարտադրման և ֆինանսատնտեսական ռեսուրսների վերաբաշխման համար: Ամենևին պարտադիր չէ, որ ջրանցքը «ավարտված նախագիծ» լինի, որպեսզի կատարի իր քաղաքական ֆունկցիան: Այն շարունակ հետաձգվում, վերանախագծվում (վերջին անգամ նախագծվել է 2024 թ. նոյեմբերի 28-ին) և քննարկվում է, ուստի մեզանախագիծն իշխանությունների կողմից օգտագործվում է

«սպեկուլյատիվ կառավարման»²⁸ համար՝ խոստումների և ապագայի կառավարման միջոցով, ինչին էլ ականատես ենք լինում վերջին 15 տարիների ընթացքում:

- Նախագծի շուրջ ձևավորված անորոշությունը, հատկապես Մոնտրոյի կոնվենցիայի համատեքստում, ազդելու է Սև ծովի տարածաշրջանի անվտանգային ճարտարապետության վրա: Այդ պատճառով ջրանցքի կառուցումը դիտվում է որպես բարձր աշխարհաքաղաքական ռիսկայնություն պարունակող նախաձեռնություն: Ընդ որում՝ այդ ռիսկերը հավասարապես վերաբերում են թե՛ Թուրքիային, և թե՛ բոլոր այն երկրներին, որոնք ներառված են տարածաշրջանի ուժային փոխազդեցություններում: Միգուցե այս անորոշ իրավիճակը կարճաժամկետ հեռանկարում կուժեղացնի Թուրքիայի բանակցային դիրքերը (սա այն դեպքում, եթե թուրքական կողմը պաշտոնապես Մոնտրոյի կոնվենցիայի վերանայման խնդիր դնի իր առջև կամ հանդես գա Ստամբուլի ջրանցքի հետ կապված քաղաքական տարրեր պարունակող միջազգային իրավական նախաձեռնությունով), մինչդեռ երկարաժամկետ կտրվածքով մեծացնելու է լարվածության և սխալ հաշվարկների հավանականությունը տարածաշրջանում:

- Կարևոր է նաև ճիշտ գնահատել նախագծի տնտեսական նշանակությունը, քանի որ Անկարայի հավակնությունները պայմանավորված են նաև շահույթի ակնկալիքով: Օրինակ, աշխարհի ամենաշահութաբեր ջրային ուղիներից մեկը՝ Սուեզի ջրանցքը, հանդիսանում է Եգիպտոսի եկամուտների հիմնական աղբյուրներից մեկը: Այսպես, տվյալները ցույց են տալիս, որ այն 2019–2024 թթ. ապահովել է մոտ \$40 մլրդ եկամուտ: Արժույթի միջազգային հիմնադրամի կանխատեսումներով՝ Կարմիր ծովում լարվածության թուլացման հետ մեկտեղ, մինչև 2030 թ. նրա տարեկան եկամուտը կարող է հասնել գրեթե \$12 մլրդ²⁹:

Բարձր եկամուտների ցուցանիշն է, որ խթանում է համաաշխարհային հետաքրքրությունը արհեստական ջրային ուղիների կառուցման նկատմամբ: ՄԱԿ-ի Ծովային իրավունքի մասին կոնվենցիայի համաձայն՝ նավերը օգտվում են «*դարանցման իրավունքից*» բնական նեղուցներում, ինչպիսիք են Բոսֆորը և Հորմուզի նեղուցները, և ավամերձ պետություններից արգելվում է վճար գանձել, բացառությամբ որոշ դեպքերի: Այնուամենայնիվ, որպես արհեստական ջրային ուղիներ, Սուեզի և Պանամայի ջրանցքները իրենց սեփականատերերին իրավունք են տալիս օրենքի սահմաններում վճար գանձել: Թուրքիան Ստամբուլի ջրանցքը կառուցելու է հենց իրավական սահմանափակումները շրջանցելու և սեփական գնագոյացում ունեցող նավագնացության երթուղի ստեղծելու համար: Թուրքական կողմի նախնական հաշվարկներով Ստամբուլի ջրանցքից սպասվում է տարեկան մոտ \$5 մլրդ եկամուտ: Գլխավոր հարցն այն է, թե

²⁸ Այս մասին մանրամասն տես, Akay, S. (2026). The politics of megaprojects in Istanbul through a critical analysis of the Kanal Istanbul project. *Land Use Policy*, 166, <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2026.108022> (բեռնման օրը՝ 05.05.2026):

²⁹ Egypt's Suez Canal revenues reach \$2bn in 5 months, up 17.5% YoY. *Arab news*, 09.12.2025, <https://www.arabnews.com/node/2625560/business-economy> (բեռնման օրը՝ 05.05.2026).

ինչպե՛ս է Անկարան համոզելու Բոսֆորով անվճար երթևեկող միջազգային տրանսպորտային միջոցները ներկայացնող երկրների նավերին անցնել Ստամբուլի արհեստական վճարովի նոր ջրանցքով:

Աղբյուրներ և գրականություն

1. Simavoryan, A. (2020). The Istanbul Canal or New Bosphorus. *Orbeli Center, June, 18*.
https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3905727
2. Kılıçdaroğlu'ndan Erdoğan'a: İlk Seçimde Gideceksin, Kanal İstanbul'u Yapamazsın. *Bianet, 19.11.2019*,
<https://bianet.org/haber/kilicdaroglu-ndan-erdogan-a-ilk-secimde-gideceksin-kanal-istanbul-u-yapamazsin-217371>
3. Fırat Fıstık. İstanbul, Kanal İstanbul'u tartıştı. *Gazete Kadıköy, 11.01.2020*,
<https://www.gazetekadikoy.com.tr/gundem/istanbul-kanal-istanbulu-tartisti>
4. Serkan Ocak. 7 soruda Kanal İstanbul. *Deutsche Welle Türkçe, 10.01.2020*,
<https://www.dw.com/tr/7-soruda-kanal-i-CC%87stanbul/a-51960216>
5. Kanal İstanbul Projesi'nin Yap-İşlet-Devret Modeli Kapsamına Alınmasının Anayasa'ya Aykırı Olmadığı. 12.02.2020,
<https://www.anayasa.gov.tr/tr/haberler/norm-denetimi-basin-duyurulari/kanal-istanbul-projesi-nin-yap-islet-devret-modeli-kapsamina-alinmasinin-anayasa-ya-aykiri-olmadigi/>
6. CHP lideri Kemal Kılıçdaroğlu'ndan yabancı yatırımcılara 4 dilde Kanal İstanbul uyarısı. *Euronews, 30.06.2021*,
<https://tr.euronews.com/2021/06/30/chp-lideri-kemal-k-l-cdaroglu-ndan-yabanc-yat-r-mc-lara-4-dilde-kanal-istanbul-uyar-s>
7. Erdoğan's delirious canal project: Istanbul is on sale. *Duvarenglish, 09.04.2021*,
<https://www.duvarenglish.com/erdogans-delirious-canal-project-istanbul-is-on-sale-article-57015#>
8. Джунейт Гюлер. Турецко-китайские отношения: Экономические потребности и глобальные стремления. *Per Concordiam, 17.11.2022*,
<https://perconcordiam.com/ru/турецко-китайские-отношения/>
9. China looms large in Turkey's controversial waterway project. *Al-Monitor, 14.04.2021*,
<https://www.al-monitor.com/originals/2021/04/china-looms-large-turkeys-controversial-waterway-project>
10. Katar Emiri'nin annesine Kanal İstanbul piyangosu vurdu. *Karadeniz Gazete, 13.07.2020*,
<https://karadenizgazete.com.tr/gundem/katar-emiri-nin-annesine-kanal-istanbul-piyangosu-vurdu/281762>
11. Ilker Sezer. Istanbul Canal explained: From 'Betrayal to Istanbul' to 'anti-Arab sentiment'. *Türkiye Today, 03.05.2025*,
<https://www.turkiyetoday.com/op-ed/istanbul-canal-explained-from-betrayal-to-istanbul-to-anti-arab-sentiment-152363?utm>

12. Ortak Politikalar Mutabakat Metni. (2023). <https://chp.org.tr/yayin/ortak-politikalar-mutabakat-metni/Open>
13. Kanal İstanbul Projesi’ni Destekliyor Musunuz?
Türkiye Raporu, 25.06.2021,
<https://turkiyeraporu.com/arastirma/kanal-istanbul-projesini-destekliyor-musunuz-2-5128/>
14. Kanal İstanbul rantı: AKP’li Sultangazi Belediyesi proje güzergâhına yakın taşınmazlarını satışı koydu.
Cumhuriyet, 12.03.2024,
<https://www.cumhuriyet.com.tr/turkiye/kanal-istanbul-ranti-akpli-sultangazi-belediyesi-proje-guzergahina-2184628>
15. İBB Başkan adayı Murat Kurum’un Kanal İstanbul ile imtihanı.
Bianet, 10.02.2025,
<https://bianet.org/haber/ibb-baskan-adayi-murat-kurumun-kanal-istanbul-ile-imtihani-290477>
16. Kanal İstanbul Projesi’ne yargı freni.
Bianet, 25.12.2024,
<https://bianet.org/haber/kanal-istanbul-projesine-yargi-freni-303047>
17. Kanal İstanbul’da rant mı yağıyor? 40 bin konut gerçeği şok etti.
Yeniçağ, 22.03.2026,
<https://www.yenicaggazetesi.com/kanal-istanbulda-rant-mi-yagiyor-40-bin-konut-gercegi-sok-etti-1011246h.htm>
18. Kanal İstanbul, Kuveytlilere kabus oldu!
Yeniçağ, 22.05.2025,
<https://www.yenicaggazetesi.com/kanal-istanbul-kuveytlilere-kabus-oldu-917615h.htm>
19. Конвенция о режиме Проливов. Монтрё. 20 июля 1936 года // *Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных с иностранными государствами, выпуск IX. Изд. НКВД, 1938, стр. 100-103.*
<https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/136148-konventsiya-o-rezhime-prolivov-montryo-20-iyulya-1936-goda#mode/flipbook/page/1/zoom/3>
20. Монтрё конференция 1936.
Большая российская энциклопедия 2004–2017,
https://old.bigenc.ru/world_history/text/2228897
21. Eldem, T. (2021). Canal Istanbul: Turkey’s controversial megaproject. Its likely impacts on the Montreux Convention and regional stability (No. 43/2021).
Stiftung Wissenschaft und Politik (SWP), German Institute for International and Security Affairs.
22. Tütüncü, A. N. (2017). Montreux Convention and Canal Istanbul.
Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, 37(1), 113-123.
23. Özçelik, C., Benli, K. (2021). Canal Istanbul and Political Dispute on Turkish Straits.
Dicle Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Mühendislik Dergisi, 12(5), 849-863.
24. Pirim, C. Z. (2023). Uluslararası hukukçu bakış açısından kanal İstanbul projesi.
Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi (1).
25. Akgün, M., Tiryaki, S. (2020). Istanbul Kanalının Siyasi Fizibilitesi.
South African Journal of Obstetrics & Gynaecology.
26. 103 amiral ‘Montrö bildirisi’ yayımladı, AK Parti hükümeti tepki gösterdi.
Euronews, 04.04.2021,
<https://tr.euronews.com/2021/04/04/103-amiral-montro-bildirisi-yay-mlad-ak-parti-hukumeti-tepki-gosterdi>

27. Kanalistanbul'dan 5 milyar dolar gelir beklentisi!
Emlakkulisi, 18.05.2011,
<https://emlakkulisi.com/kanalistanbuldan-5-milyar-dolar-gelir-beklentisi/73548>
28. Nazlı Yüzbaşıoğlu. Dışişleri Bakanı Çavuşoğlu: Emekli büyükelçilerin Kanal İstanbul açıklaması siyasi bir deklarasyondur.
Anadolu Ajansı, 02.02.2020,
<https://www.aa.com.tr/tr/politika/disisleri-bakani-cavusoglu-emekli-buyukelcilerin-kanal-istanbul-aciklamasi-siyasi-bir-deklarasyondur/1721885>
29. Akay, S. (2026). The politics of megaprojects in Istanbul through a critical analysis of the Kanal Istanbul project.
Land Use Policy, 166,
<https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2026.108022>
30. Egypt's Suez Canal revenues reach \$2bn in 5 months, up 17.5% YoY.
Arab news, 09.12.2025,
<https://www.arabnews.com/node/2625560/business-economy>
31. Simavoryan, A. (2023). Presidential Elections in Turkey-2023.
ARVAK / An Armenian Analytical Center paper,
https://arvak.am/en/28022023_arestakes_simavoryan_presidential_elections_in_turkey_2023_eng/