

УДК 911 (075.8) 083.41

Арслан Мехмет

Казахский национальный университет имени аль-Фараби, Республика Казахстан, г. Алматы

E-mail: dr-mehmetarslan@hotmail.com

**Экологические проблемы Турции –
индикаторы политических и геополитических процессов**

Турецкое общество всегда относилось серьезно к экологическим проблемам. Когда в стране проходили политические выборы, народ наказывал те политические партии, которые были безучастны к экологии и окружающей среде. Благодаря политике партии справедливости и развития, Турция сделала много демократических, экономических и политических реформ и добилась определенного успеха. Автор в этой статье пытался ответить, с чем на самом деле связаны последние события в Турции, происходившие из-за небольшого парка Гези в Стамбуле.

Ключевые слова: геополитика, экология, Турция, парк Гези, Эрдоган.

Арслан Мехмет

**Түркияның экологиялық проблемалары –
саяси және геосаяси процестердің индикаторы**

Түрік қоғамы әрқашан экологиялық мәселелерге үлкен мән беріп келген. Елде саяси таңдаулар өткен уақыттарда, халық экология мен қоршаған орта мәселесіне қатысы жоқ саяси партияларды кінәлады. Әділет және Даму партиясының жүргізген саясатының арқасында, Түркия көптеген демократиялық, экономикалық және саяси реформалар жүргізіп, үлкен табыстарға қол жеткізді. Мақалада автор Түркияның Стамбул қаласында орналасқан кішігірім Гези саябағы үшін көрініс тапқан кейінгі жағдайлардың себептері немен байланысты екендігін анықтауға тырысты.

Түйін сөздер: геосаясат, экология, Түркия, Гези саябағы, Эрдоган.

Arslan Mehmet

**Environmental issues in turkey -
indicators political and geopolitical processes**

Turkish society has always treated very seriously with ecological problems. In times of political elections people were against those political parties who took no part in solving problems of environment and ecology. Owing to the policy of justice and development, Turkey has reached a big success in democratic, economic and political reforms. In this article the author tries to define the real reason of Park of Gezi events, happened in Turkey in Istanbul.

Keywords: geopolitics, ecology, Turkey, Gezi park, Erdogan.

Введение

Турция особенно последние 10 лет находится в стадии мощного геополитического и экономического подъема и больших внутренних трансформаций. После прихода к власти в 2002 г. партии справедливости и развития (ПСР) страна приобрела заметный экономический успех

и политическую стабильность. Председатель партии и сегодня вступающий в свой третий срок в качестве премьер-министра Реджеп Тайип Эрдоган обеспечил демократический политический контроль над вооруженными силами и бюрократией Турции. Были сделаны небывалые демократические реформы, осо-

бенно для курдской части населения, а также армян и других этнических групп. Авторитарно-бюрократический режим, который возник в начале 1920-х годов и изолировал себя от общественности и на протяжении многих лет защищал интересы определенной части общества. Напряженность, а порой и открытая конфронтация между проводящей модернизацию элитой и простыми людьми относительно природы, функций и устройства государства подорвали саму способность управлять. Политические реформы и реакции, а также популистские и прагматичные правительства, ослабили республику сильнее всего за всю ее историю. Например, продолжительность жизни турецкого правительства в среднем составляла около 14 месяцев в период между 1960 и 2000 годами.

Особенно 1990-е годы можно назвать для Турции «потерянным десятилетием» как экономически, так и геополитически. В 2002-2007 годах Турция пережила самый длительный период непрерывного экономического роста, который в среднем составил 6-7% в годовом исчислении, в то время как годовая инфляция упала (в настоящее время она составляет 3,9%). Кроме того, экономика оказалась устойчивой во время глобального финансового кризиса, показав быстрое восстановление. В действительности, в 2010 году ежегодный реальный ВВП вырос на 9%. И, несмотря на быстро растущее население Турции, ВВП на душу населения увеличивается в три раза с 2002 года, достигнув в 2010 году 10 тыс. 400 долл. США, а в 2012 году около 11 тыс. долл. (Turkish Statistical Institute, 2013: 18). В результате Турция через год-два сменит свой статус страны «среднего уровня дохода» и войдет в лигу богатых стран мира.

Этот экономический героизм вместе с правительственной внешней политикой «нулевых проблем с соседями» помог сделать Турцию ведущей региональной державой. Западные эксперты эту политику называют еще «новый османизм».

История парка Гези

Торговая и культурная столица Турции с 13-миллионным населением – Стамбул расположен на двух континентах – как Европы, так и Азии. Маленький городской парк Гези в 2013 г.

чуть не стал причиной отставки столь успешного правительства страны. Один из самых маленьких парков города парк Гези (тур. Taksim Gezi Parkı) расположен на Европейской части города, на площади Таксим в районе Бейоглы, в исторической части города. На территории, где сейчас расположен парк, находилось величественное здание, совмещающее элементы османской, русской и индийской архитектуры. Это сооружение было построено в 1806 г. – казармы, известные под названием «Артиллерийские казармы Халил-Пашы» (тур. Halil Paşa Topçu Kışlası). Это историческое здание 1940 г. было разрушено из-за идеологических причин, проводимых в годы политических реформ. В те годы в Стамбуле было снесено немало исторических зданий, особенно при управлении городом Лютфы Кырдар, чтобы якобы отойти от османского прошлого. Вместо разрушенного здания в 1943 г. был сделан парк, сначала этот парк назывался парк Инёню (тур. İnönü Parkı) в честь второго президента страны Исмета Инёню (у власти в 1938—1950 гг.) (Chet-inbash, 2012: 65). После прихода к власти Партии справедливости и развития (ПСР), в 2002 г. были восстановлены исторические памятники Стамбула, которые были снесены в разные периоды. Восстановление зданий казарм Халил-Пашы вместо парка Гези в Турции обсуждается более 10 лет. И перед предыдущими городскими выборами 1999 г. в предвыборных обещаниях Партии справедливости и развития была программа восстановления здания вместо парка, при этом сохраняя 80% территории парка. В 2013 г. правительство страны выступило восстановить историческое здание казармы и вырубить частично парк. Это привело к демонстрациям, а затем созданию палаточного городка на территории парка и столкновениям полиции с протестующими на площади Таксим, а затем и в других районах города. Противостояние с полицией началось 28 мая, и лишь вечером 16 июня она вытеснила протестующих из парка.

Нужно отметить, что именно правительство Эрдогана очень большое значение придавало и экологическим проблемам страны и реализовало немало проектов в этом направлении. Например, очищение сильно загрязненного золотого рога в Стамбуле. Этот узкий изогнутый залив, впадающий в пролив Босфор в месте его соединения с Мраморным морем, расположен большей

частью в черте города Стамбул, разделяя его европейскую часть на северную и южную половины. Со дна верхней части залива были удалены 4,5 млн. кубометров токсичных веществ. Проект «Защита окружающей среды Золотого Рога», на который, по официальным данным, было затрачено 650 млн. долл.¹, в 2002 году получил премию международной организации Metropolis².

Необходимо особо отметить, что в начале событий первые 2-3 дня действительно экологи вышли и мирно протестовали против сноса парка. А затем уже разные, как внутренние, так и внешние политические силы, воспользовались этими событиями и сделали все, чтобы события вышли из-под контроля. Внутри страны вышли на улицу бюрократы, которые потеряли свою политическую и экономическую мощь в стране и их сторонники. Эти люди в Турции в основном идеологически придерживаются левого мировоззрения. Они долгие годы управляли страной, несмотря на то, что со стороны народа особой поддержкой не пользовались. Их политические партии с выборов 50-го г. во всех выборах проиграли, однако держали на руке скрытую власть. Если обратить внимание, то в Турции, на улице сторонники левых идей (в руках у манифестантов можно видеть транспаранты с портретом Маркса, флаги с серпом и молотом, многие одеты в футболки с ликом Че Гевары) выступают против исламистско-консервативного (хотя и весьма умеренного) режима. В выборах 2000 г. партия власти получила около 51% голосов. Почти все опросы показывает, что власть сохраняет свой уровень голоса, и эти события не повлияли негативно на рейтинг партии.

Истинные причины событий

Оценка роли внутренних и внешних факторов в событиях парка Гези, позволяет сказать, что внешние силы уже добились определенного успеха.

- Проведение Олимпиады 2020; Стамбул вместе с Токио и Мадрид были одним из трех кандидатов, претендующих на звание олимпийской столицы 2020 г. До событий парка Гези его шансы на победу оценивались крайне высоко. По мнению членов комиссии МОК, главной при-

чиной проигрыша Стамбула стала беспокойная политическая обстановка в стране и событие вокруг парка Гези. Особенно иностранные СМИ, уделяя большое внимание событиям в Турции, пытались уничтожить имидж «безопасной, толерантной, полной спокойствия, демократической страны». Действительность еще раз показала, что в международных отношениях нет постоянного друга или врага, а есть интересы. Особенно Европейский Союз и Россия опасаются усиления экономической и геополитической роли Турции.

Дестабилизация политической ситуации в Турции не даст реализации крупных проектов в Стамбуле, поскольку при этом ущемляются экономические и геополитические интересы Европейского Союза и России.

- Строительство нового аэропорта в Стамбуле, который будет располагаться в европейской части Стамбула с общей площадью 77 млн. кв. м., а сам аэропорт в 1,5 млн. кв. км. расположится вдоль побережья Черного моря в европейской части Стамбула. По предварительным планам, пассажиропоток его составит 150 млн. пасс. в год. Это более чем в два раза превысит пассажиропоток самых загруженных на сегодняшний день аэропортов – лондонского Хитроу (70 млн. пасс.) и аэропорта Дубая (75 млн. пасс.). Сейчас в Стамбуле два аэропорта. По итогам 2012 г., пассажиропоток аэропорта им. Ататюрка составил 45 млн. пасс. аэропорта им. Сабиhi Гекчен – 15 млн. пасс. Планируется, что аэропорт будет принимать самолеты всех типов, и согласно расчетам, первые пассажиры смогут воспользоваться его услугами уже в 2016 году³. Строительство колоссальной воздушной гавани запланировано в рамках создания в крупнейшем городе страны международного хаба. На строительство аэропорта-гиганта власти страны подтолкнуло возросшее число туристов, численность которых за последние десять лет превысило население Стамбула в четыре раза.

Для сравнения, крупнейший в мире пассажирский аэропорт – лондонский Хитроу, обладает пропускной способностью 70 миллионов пассажиров в год. Стамбул уже стал воздушным транзитным городом, и этот факт ослабил место европейских городов. Новый аэропорт их еще ослабил.

¹ <http://www.urge-project.ufz.de/istanbul/greensys>

² <http://www.metropolis.org/publications/metropolis-news-2002-no-1>

³ <http://www.havaliman.com/dunyanin-en-buyuk-3-cu-havalimani/>

- Канал Стамбул; Канал протяженностью 45-50 км соединит Мраморное и Черное моря. Глубина его составит 25 м, ширина – 150 м. Правительство планирует переместить все грузовые танкеры именно в этот канал, освободив от них пролив Босфор. Это поможет избежать рисков, связанных с опасными грузами танкеров⁴. Минимальная стоимость проекта «Канал Стамбул» составит 20 миллиардов долларов. Ожидается, что проект завершится к 2023 году. При этом грунт, полученный в результате прокладки канала, будет использован при строительстве двух островов в Мраморном море, на которых разместятся объекты туристической индустрии.

Прежде всего, реализация канала позволит резко уменьшить транспортную нагрузку на Босфор, через который ежегодно транзитом проходит до 45 тысяч судов и боевых кораблей, до четырех миллионов тонн сжиженного газа, до трех миллионов тонн химикатов и примерно 150 млн. тонн нефти. Сырье, главным образом, из России. Естественно, при этом неизбежны огромные риски экологического характера. Извилистый Босфор – это 12 резких поворотов, что делает его одним из самых опасных мест для судоходства в мире. Стоит какому-нибудь из танкеров потерпеть в нем аварию, как многочисленные бедствия для 13-миллионного Стамбула, самый центр которого рассекает пролив, окажутся неизбежными. Нечто подобное уже случалось. Например, в декабре 1999 года в устье пролива раскололся на две части российский танкер, в результате в море вылилось 890 000 литров топлива, а загрязнению подверглось почти 10 километров побережья.

С экологической точки зрения, «Канал Стамбул» может помочь очистить Черное и Мраморное моря. Вокруг канала можно будет создать новые жилые районы, освободив от чрезмерной застройки старые районы города.

Но самое главное в том, что с 1936 года режим использования Босфора, Дарданеллов и Мраморного моря регулирует так называемая конвенция Монтре. Это соглашение сохраняет за торговыми судами всех стран свободу прохода

через проливы как в мирное, так и в военное время. Из-за потока кораблей на черном и мраморном море образуются большие пробки кораблей, и им приходится долго ждать, и это означает для них большие потери времени и денег. С другой стороны, за проход кораблей через Босфор Турция практически ничего не получает, благодаря этому каналу Турция могла бы иметь в свой бюджет немалые денежные поступления. Этот проект будет экономически выгоден всем сторонам, как Турции, так и другим странам. Для военных кораблей режим совсем иной.

Нечерноморским странам разрешается проводить через проливы в Черное море только легкие надводные корабли и вспомогательные суда водоизмещением каждый не более 10000 тонн. Суммарное водоизмещение отряда кораблей не должно превышать 15000 тонн, и их проход разрешен только в дневное время. Нечерноморские государства не вправе вводить в Черное море авианосцы и подводные лодки. Общий тоннаж эскадры боевых кораблей нечерноморских стран, находящихся в Черном море, не должен превышать 45 000 тонн⁵.

Время пребывания на Черном море военных кораблей нечерноморских стран тоже строго ограничено. Оно не должно превышать 21 сутки, независимо от цели прихода. Турецкие власти должны быть извещены по дипломатическим каналам о проходе военных кораблей через черноморские проливы, для нечерноморских стран – за 15 суток, для черноморских – обычно за 8 суток, но не менее, чем за трое. Строительство этого канала, как полагают российские аналитики, вредит интересам Москвы и усиливает американское влияние на черном море⁶.

В Турции общество всегда чувствительно относится к вопросам экологии. Указанные выше события такого масштаба происходят в Турции первые. Начинались они как акция с экологическим оттенком – а внутренние и особенно внешние факторы воспользовались ими, для того чтобы помешать реализации вышеуказанных проектов, которые экономически и геополитически усилят позиции Турцию.

⁴ <http://www.kanalistanbulprojesi.gen.tr/>

⁵ <http://bol-sov-encikloped-4.narod.ru/1/554.html>

⁶ <http://www.turksam.org/tr/a1462.html>

Литература

- 1 Turkish Statistical Institute (2013). Economic Indicators 2013. Turkish Statistical Institute, Printing Division, Ankara.
- 2 Chetinbash, Burak (2012). İstanbul: “Şehri yıkarak tarihe geçenler”. NTV Tarih (sayı 47): İstanbul. p. 65.
- 3 <http://www.urge-project.ufz.de/istanbul/greensys.htm>
- 4 <http://www.metropolis.org/publications/metropolis-news-2002-no-1>
- 5 <http://www.havaliman.com/dunyanin-en-buyuk-3-cu-havalimani/>
- 6 <http://www.kanalistanbulprojesi.gen.tr/>
- 7 <http://bol-sov-encikloped-4.narod.ru/1/554.html>
- 8 <http://www.turksam.org/tr/a1462.html>

References

- 1 Turkish Statistical Institute (2013). Economic Indicators 2013. Turkish Statistical Institute, Printing Division, Ankara
- 2 Chetinbash, Burak (2012). İstanbul: “Şehri yıkarak tarihe geçenler”. NTV Tarih (sayı 47): İstanbul. p. 65
- 3 <http://www.urge-project.ufz.de/istanbul/greensys.htm>
- 4 <http://www.metropolis.org/publications/metropolis-news-2002-no-1>
- 5 <http://www.havaliman.com/dunyanin-en-buyuk-3-cu-havalimani/>
- 6 <http://www.kanalistanbulprojesi.gen.tr/>
- 7 <http://bol-sov-encikloped-4.narod.ru/1/554.html>
- 8 <http://www.turksam.org/tr/a1462.html>