

Вестник БИСТ (Башкирского института социальных технологий). 2024. № 2(63). С. 21–26  
*Vestnik BIST (Bashkir Institute of Social Technologies)*. 2024;(2(63)):21–26

Научная статья  
УДК 32(560)  
doi: 10.47598/2078-9025-2024-2-63-21-26

## **ВЛИЯНИЕ ПРОЕКТА «ВЕЛИКИЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ» НА ВНЕШНЮЮ ПОЛИТИКУ ТУРЦИИ**

**Саида Илтифат кызы Мамедова**

Азербайджанский университет туризма и менеджмента, Баку, Азербайджанская Республика,  
s.mammadova@atmu.edu.az

**Аннотация.** В современном мире контроль над транзитными и коммуникационными путями означает значительное геополитическое влияние, в связи с чем эти маршруты включают в себя различные транспортные и коммуникационные сети, такие как морские пути, воздушные коридоры, сухопутные торговые пути и интернет-кабели. Контроль над этими маршрутами имеет большое значение как в экономическом, так и в стратегическом плане, поэтому каждое государство ставит контроль над этими маршрутами в приоритет своей внешней политики. В этом отношении Турция не является исключением. Османское государство, предшественник современной Турецкой Республики, на протяжении всей истории считало важным контролировать транзитные каналы. Анализ геополитических последствий османского завоевания Стамбула также позволяет нам понять важность контроля путей сообщения в современную эпоху. В настоящее время новый проект «Великий шелковый путь» занимает важное место во внешней политике Турции, поскольку он позволит стране укрепить свое место в системе международных отношений. В статье проводятся исследования по указанным выше вопросам и обсуждаются полученные результаты.

**Ключевые слова:** Турция, Великий шелковый путь, Китай, транзитно-коммуникационные пути, внешняя политика

**Для цитирования:** Мамедова С. И. кызы. Влияние проекта «Великий шелковый путь» на внешнюю политику Турции // Вестник БИСТ (Башкирского института социальных технологий). 2024. № 2 (63). С. 21–26. <https://doi.org/10.47598/2078-9025-2024-2-63-21-26>.

Research article

## **IMPACT OF THE GREAT SILK ROAD PROJECT ON TURKEY'S FOREIGN POLICY**

**Saida I. kyzy Mamedova**

Azerbaijan University of Tourism and Management, Baku, Republic of Azerbaijan, s.mammadova@atmu.edu.az

**Abstract.** In the modern world, control of transit and communication routes means significant geopolitical influence, in this regard, these routes include various transport and communication networks such as sea lanes, air corridors, land trade routes and internet cables. Control of these routes is of great importance both economically and strategically, therefore, each state prioritizes the control of these routes in its foreign policy. In this regard, Turkey is not an exception. The Ottoman state, the predecessor of the modern Republic of Turkey, considered it important to control the transit channels throughout history. Analyzing the geopolitical effects of the Ottoman conquest of Istanbul also allows us to understand the importance of controlling communication routes in the modern era. Currently, the new Great Silk Road project occupies an important place in Turkish foreign policy, as it will allow the country to strengthen its place in the system of international relations. In the article, research is conducted on the issues mentioned above and the results are discussed.

**Keywords:** Turkey, Great Silk Road, China, transit-communication, route, foreign policy

**For citation:** Mamedova S. I. Kyzy. Impact of the Great Silk Road project on Turkey's foreign policy. *Vestnik BIST (Bashkirskogo instituta social`ny`x texnologij) = Vestnik BIST (Bashkir Institute of Social Technologies)*. 2024;(2(63)):21–26. (In Russ.). <https://doi.org/10.47598/2078-9025-2024-2-63-21-26>.

Контроль над транзитными и коммуникационными маршрутами имеет значительное геополитическое влияние. Эти маршруты включают в себя различные транспортные и коммуникационные сети, такие как морские пути, воздушные коридоры, наземные торговые пути и интернет-кабели. Контроль над этими маршрутами имеет большое значение как с экономической, так и со стратегической точки зрения. Есть несколько ключевых моментов, касающихся геополитической власти над контролем над транзитными коммуникационными маршрутами. Транзитно-коммуникационные маршруты служат важным каналом международной торговли. Контроль основных торговых путей позволяет государствам влиять на движение товаров, ресурсов и капитала. Этот контроль может дать любому государству возможность регулировать международную торговлю, влиять на глобальные рынки и предоставлять потенциальные экономические преимущества контролирующему государству [1, с. 13].

Контроль транзитных маршрутов позволяет государству занять стратегическую позицию по отношению к другим государствам. Он дает возможность проецировать военную мощь, создавать базы или вводить политико-экономические санкции/блокады, а также расширить возможности государства по наблюдению и сбору разведывательной информации, тем самым укрепляя его безопасность [2, с. 25]

Государства, контролирующие жизненно важные транзитные маршруты, получают дипломатические преимущества. Они могут заключать выгодные соглашения или влиять на соседние страны. Контроль над этими маршрутами также может повысить способность страны формировать региональную динамику и преследовать свои геополитические интересы [2, с. 32].

Транзитные маршруты зачастую проходят через регионы, богатые природными ресурсами. Контроль над этими маршрутами обеспечивает государствам доступ к ключевым ресурсам, таким как нефть, газ, полезные иско-

паемые или сельскохозяйственная продукция. Этот контроль может принести экономическую выгоду и обеспечить энергетическую безопасность государства.

В наше время важную роль в обмене информацией играют пути связи, в том числе интернет-кабели и спутниковые сети. Контроль этих маршрутов может оказать существенное влияние на способность государств контролировать потоки данных. Контролируя эти средства коммуникации, государства могут получить возможности для информационной цензуры, стратегического наблюдения и пропаганды. Такой контроль также создает конкурентное преимущество с точки зрения сбора разведывательной информации, кибербезопасности и технологических достижений. В этой связи присоединение Турции к новому проекту «Великий шелковый путь» имеет большое значение для укрепления ее позиций в системе внешней политики и международных отношений.

Османское государство, предшественник современной Турецкой Республики, на протяжении всей истории считало важным контролировать транзитные каналы. Анализ геополитических последствий османского завоевания Стамбула также позволяет нам понять важность контроля над коммуникационными путями в современную эпоху.

Завоевание Стамбула Османской империей в 1453 году оказало значительное влияние на усиление османского контроля над международной торговлей и транзитными путями. Стамбул расположен на пересечении Европы и Азии, соединяя Черное и Средиземное моря. Захватив Стамбул, османы получили контроль над важными торговыми путями между Европой и Азией, включая Шелковый путь и морские пути через Средиземное и Черное моря. Это стратегическое положение позволило им доминировать и регулировать потоки товаров, ресурсов и культурный обмен между Востоком и Западом. В то же время османский контроль над Стамбулом дал этому государству господство над основными морскими торговыми пу-

тиями, такими как проливы Босфор и Дарданеллы. Эти проливы позволили османам вводить специальные пошлины, тарифы и таможенные пошлины на корабли, проходящие через регион. Этот контроль дал османам значительные экономические преимущества и усилил влияние на мировую торговлю. Например, завоевание Стамбула создало условия для расширения османских торговых сетей. Город стал процветающим торговым центром, привлекавшим торговцев и купцов из Европы, Азии и Африки. Османы проложили ряд торговых путей, которые простирались от Стамбула, соединяя империю с различными регионами и облегчая обмен товарами, технологиями и идеями. Тот факт, что Стамбул был космополитическим торговым центром, увеличил экономическую мощь османов и способствовал росту их империи. Кроме того, завоевание Стамбула дало османам контроль над ключевыми ресурсами и товарами. Близость города к Черному морю и доступ к реке Дунай позволили османам монополизировать торговлю такими товарами, как зерно, древесина, металлы и другие ценные ресурсы из близлежащих регионов. Этот контроль над жизненно важными ресурсами увеличил экономическую мощь Османской империи и дал ей рычаги влияния в международных торговых переговорах. Здесь важно отметить, что завоевание Стамбула превратило город в крупный культурный и интеллектуальный центр. Османы поощряли миграцию ученых, художников и интеллектуалов в Стамбул, привлекая таланты со всего мира. Город стал центром науки, архитектуры, литературы и искусства.

Как мы видим, наличие транзитных каналов было особым приоритетом во внешней политике Турции, начиная со времен средневековья.

Сегодня Турция имеет хорошо развитую дорожную сеть с более чем 68 689 км дорог с твердым покрытием. Кроме того, имеется железнодорожная сеть протяженностью более 10 984 км. Эти сети соединяют Турцию с Европой, Азией и Ближним Востоком. В Турции 62 аэропорта, включая международные аэропорты в Стамбуле и Анкаре. Эти аэропорты соединяют Турцию с крупными городами мира. Турция также имеет 180 портов, включая ос-

новные порты Стамбул, Измир и Мерсин. Эти порты соединяют Турцию с крупнейшими морскими портами мира. Эти транзитные и коммуникационные каналы важны для экономики Турции и ее роли как регионального узла. Они создают условия для торговли Турции с другими странами, привлечения иностранных инвестиций и развития туризма [3, с. 25].

Помимо этого существуют различные транзитные и коммуникационные каналы, которые играют важную роль в региональных и международных отношениях Турции. Например, Турция имеет значительную береговую линию вдоль Средиземного, Эгейского и Черного морей. Это дает ей доступ к основным морским торговым путям. Такие порты, как Стамбул, Измир, Мерсин и Анталия, служат важными центрами морской торговли и транспорта. В то же время проливы Босфор и Дарданеллы соединяют Черное море со Средиземным. Эти узкие водные пути имеют большое стратегическое значение, поскольку обеспечивают единственный морской проход для судов, курсирующих между Черным морем и мировым океаном. Контроль и регулирование движения транспорта, проходящего через эти проливы, очень важны для безопасности и экономических интересов Турции. Босфор и Дарданеллы, известные как Турецкие проливы, имеют большое значение во внешней политике Турции. Эти проливы жизненно важны для национальной безопасности Турции и региональной стабильности. Они служат единственным морским сообщением между Черным и Средиземным морями, и что делает их важными пунктами для военно-морских судов и коммерческого судоходства. Внешняя политика Турции направлена на сохранение контроля над Турецкими проливами для обеспечения безопасности и стабильности региона.

Турецкие проливы регулируются международным морским правом, в первую очередь, Конвенцией Монтрё 1936 года [4]. Конвенция дает Турции суверенитет над проливами, а также регулирует транзит судов. Внешняя политика Турции охватывает права и интересы, предусмотренные в этой международно-правовой базе. Контроль над турецкими проливами также позволяет Турции сбалансировать

влияние региональных держав в Черноморском регионе. Эта власть позволяет Турции контролировать и регулировать передвижение военно-морских сил из стран, граничащих с Черным морем, включая Россию. Внешняя политика Турции направлена на поддержание хрупкого баланса и предотвращение доминирования какой-либо силы в регионе. Кроме того, Турецкие проливы играют роль в энергетической безопасности и внешней политике Турции. Они служат основным транзитным маршрутом транспортировки нефти и природного газа из регионов Черного и Каспийского морей на международные рынки. Обеспечение безопасного прохождения энергоресурсов через проливы является приоритетом для Турции, поскольку сбои могут повлиять на ее собственное энергоснабжение и экономическую стабильность. Управление Турецкими проливами также связано с дипломатическими отношениями Турции с другими странами. Турецкие корабли ведут дипломатические дискуссии, переговоры и сотрудничество со странами, использующими проливы. Эти взаимодействия позволяют Турции поддерживать дипломатические отношения, способствовать региональной стабильности и позиционировать себя как ответственного игрока на международной арене. Турецкие проливы также способствуют международной торговле. Турция стремится поддерживать эффективную и безопасную транзитную среду для грузовых судов в Черноморском регионе, способствуя его экономическому развитию и интеграции в глобальные торговые сети [5, с. 30].

Упомянутые проливы являются стратегически важными водными путями, которые контролируют доступ к Черному морю, граничащему с Россией, Украиной, Румынией, Болгарией, Турцией и Грузией. Турция имеет полный контроль над проливами Босфор и Дарданеллы и может напрямую регулировать проход судов через проливы. В последние годы Турция использовала свой контроль над Босфором и Дарданеллами для продвижения своих внешнеполитических целей. Например, после начала специальной военной операции на Украине в 2022 году Турция закрыла проливы для российских военных кораблей. С этой точки зрения можно легко сказать, что проливы Босфор и Дарданеллы яв-

ляются важной частью национальной безопасности Турции. Они также играют важную роль во внешней политике Турции. Турция продолжит использовать свой контроль над проливами для продвижения своих национальных интересов и формирования обстановки безопасности в Черноморском регионе [6].

Подводя итог вышесказанному, можно сказать, что проект «Великий шелковый путь» как один из крупнейших и важнейших транзитно-коммуникационных проектов в мире имеет большое значение для внешней политики Турции. Турция понимает историческую важность и экономический потенциал Шелкового пути, древней сети торговых путей, соединяющих Азию, Европу и Ближний Восток. В этом отношении возрождение Шелкового пути посредством развития инфраструктуры и расширения связей открывает значительные экономические возможности для стран вдоль его маршрута. Турция рассматривает Великий Шелковый путь как способ увеличить торговые и инвестиционные перспективы, привлечь прямые иностранные инвестиции и способствовать экономическому росту. Участвуя в проекте, Турция стремится укрепить свои позиции в качестве регионального торгово-логистического центра, облегчая перемещение товаров между Европой, Азией и Ближним Востоком.

Возрождение Шелкового пути дает Турции потенциал для расширения торговых и инвестиционных возможностей. Проект, соединяющий Европу, Азию и Ближний Восток, позволит Турции выйти на новые рынки и установить более прочные торговые отношения со странами вдоль маршрута. Например, турецкие экспортеры могут использовать Шелковый путь для доступа к растущим рынкам в Центральной Азии, на Кавказе и за его пределами, одновременно облегчая экспорт турецких товаров в Европу и другие регионы. Увеличение объема торговли может привести к экономическому росту, созданию рабочих мест и повышению уровня жизни в Турции [2, с. 44].

Турция стремится позиционировать себя как региональный торговый и логистический центр, участвуя в проекте «Великий шелковый путь». Стратегическое расположение страны, соединяющее Европу и Азию, дает ей естественное преимущество в качестве транзит-

ного коридора. Существующая транспортная инфраструктура Турции, такая как порты, автомагистрали, железные дороги и аэропорты, может быть дополнительно развита и интегрирована в сеть Шелкового пути. Это облегчит транспортировку товаров, повысит эффективность цепочки поставок и привлечет иностранные компании, желающие создать распределительные центры или региональные штаб-квартиры в Турции [2, с. 46].

Проект «Великий шелковый путь» предполагает значительное развитие инфраструктуры, включая автомагистрали, железные дороги, порты и пограничные переходы. Турция может активно участвовать в инфраструктурных проектах вдоль маршрута, что не только принесет пользу ее собственной транспортной сети, но и предоставит больше возможностей турецким строительным и инженеринговым компаниям. Подобные проекты не только укрепляют региональные связи, но также способствуют накоплению опыта Турции в развитии инфраструктуры и укрепляют ее экономические связи со странами-партнерами. Участие Турции в проекте «Великий шелковый путь» укрепляет ее позиции в качестве энергетического коридора, позволяющего транспортировать нефть и газ из богатых ресурсами регионов на потребительские рынки. Страна уже служит транзитным маршрутом для многих трубопроводов, включая БТД, TANAP и TAP. Интегрировав эти проекты энергетической инфраструктуры в сеть Шелкового пути, Турция сможет привлечь дополнительные инвестиции в энергетический сектор и укрепить энергетическую безопасность. Это также может привести к сотрудничеству со странами Шелкового пути в проектах возобновляемой энергетики и передаче технологий.

Проект «Великий шелковый путь» может укрепить туризм и культурный обмен в Турции. Историческое значение Шелкового пути в сочетании с богатым культурным наследием Турции может привлечь туристов из стран Шелкового пути и за его пределами. Могут быть увеличены доходы, созданы рабочие места в туристическом секторе и созданы условия, способствующие межкультурному взаимопониманию. Кроме того, участвуя в программах культурного обмена, фестивалях и выставках вдоль

маршрута Шелкового пути, Турция может укрепить культурные связи и дипломатию.

Проект «Великий шелковый путь» также способствует региональной интеграции и сотрудничеству между странами-участницами. Внешняя политика Турции активно поддерживает региональные инициативы, которые расширяют экономическое сотрудничество и связь, и проект соответствует этим целям. Участвуя в проекте, Турция стремится углубить свои отношения с соседними странами и укрепить региональную стабильность посредством экономической интеграции и общего процветания. Проект «Великий шелковый путь» служит катализатором регионального экономического сотрудничества и связей. Турция активно поддерживает региональные инициативы, которые способствуют экономической интеграции и торговле между странами-участницами. Участвуя в проекте, Турция стремится углубить свои экономические отношения с соседними странами и укрепить региональную стабильность посредством общего процветания [7, с. 31]

Участие Турции в проекте «Великий шелковый путь» совпадает с ее усилиями по заключению торговых соглашений и зон свободной торговли с соседними странами. Создавая благоприятную бизнес-среду и снижая торговые барьеры, Турция стремится усилить региональную торговую интеграцию. Примером этого является участие Турецкого совета в усилиях по созданию соглашения о преференциальной торговле между государствами-членами. Кроме того, Турция создала несколько зон свободной торговли, таких как Зона свободной торговли Трабзон и Зона свободной торговли Мерсин, которые могут служить платформой для увеличения торговли и инвестиций на маршруте Шелкового пути [6 2, с. 33].

Из нашего исследования становится ясно, что проект «Великий шелковый путь» требует развития и совершенствования транспортных и инфраструктурных сетей. Турция активно участвует в инфраструктурных проектах, которые укрепляют региональные связи и облегчают перемещение товаров и людей. Одним из конкретных примеров является строительство железной дороги Баку-Тбилиси-Карс, соединяющей Турцию, Грузию и Азербайджан,



способствующее развитию транспортной инфраструктуры Шелкового пути. Подобные инициативы не только улучшают региональные связи, но и способствуют более тесным связям между странами-участницами и создают

возможности для сотрудничества в развитии инфраструктуры. В связи с вышеизложенным значение нового проекта «Великий шелковый путь» во внешней политике Турции трудно переоценить.

#### **Список источников**

1. Hüseyinzade E. Tarihi ticaret yollarının geleceği açısından Trans-Kafkasya'nın stratejik önemi. İstanbul : Marmara Üniversitesi, 2020. 121 s.
2. Aslan S. Enerji ticaret yollarına jeopolitik yaklaşım: Kuşak ve yol inisiyatifi örneği. İstanbul: İstanbul Aydın Üniversitesi, 2019. 194 sayfa.
3. Kahraman, O. Türkiye lojistik sektörünün uluslararası alanda gelişim trendinin incelenmesi ve sorunlarına yönelik çözüm önerileri. İstanbul : Bahçeşehir Üniversitesi, 2023. 99 s.
4. Montreux Convention // Wikisource : сайт. URL: [https://en.wikisource.org/wiki/Montreux\\_Convention](https://en.wikisource.org/wiki/Montreux_Convention)
5. Güven M. İstanbul boğaz köprülerinin gelirlerinin tahmin edilmesi. İskenderun : İskenderun Teknik Üniversitesi, 2020. 146 s.
6. Çubukcuoğlu S. S. Russia-Ukraine Crisis and the Turkish Straits. 3 June, 2022 // Manara Magazine. URL: <https://manaramagazine.org/2022/06/russia-ukraine-crisis-turkish-straits/>
7. Çelik M. T. Çin'in yükselişi, Bir Kuşak Bir Yol projesi ve Afrika. Isparta : Süleyman Demirel Üniversitesi, 2023. 119 s.

#### **References**

1. Huseynzade E. The strategic importance of Transcaucasia for the future of historical trade routes. Istanbul: Marmara University; 2020. 121 p. (In Turkish).
2. Aslan S. Geopolitical approach to energy trade routes: the example of the Belt and Road Initiative. Istanbul: Istanbul Aydın University; 2019. 194 p. (In Turkish).
3. Kahraman O. Study of development trends in the Turkish logistics sector in the international arena and proposals for solving its problems. Istanbul: Bahcesehir University; 2023. 99 p. (In Turkish).
4. Montreux Convention // Wikisource : site. URL: [https://en.wikisource.org/wiki/Montreux\\_Convention](https://en.wikisource.org/wiki/Montreux_Convention)
5. Güven M. Estimation of income of Istanbul bridges across the Bosphorus. Iskenderun: Iskenderun Technical University; 2020. 146 p. (In Turkish).
6. Chubukcuoglu S. S. The Russian-Ukrainian crisis and the Turkish Straits. June 3, 2022. Manara Magazine. Available from: <https://manaramagazine.org/2022/06/russia-ukraine-crisis-turkish-straits>
7. Chelik M. T. The rise of China, the Belt and Road project and Africa. Isparta: Suleyman Demirel University; 2023. 119 p. (In Turkish).

#### **Информация об авторе**

С. И. кызы Мамедова — докторант кафедры международных отношений.

#### **Information about the author**

S. I. kzy Mamedova — a Doctoral Candidate of the Department of International Relations.

Статья поступила в редакцию 22.05.2024; одобрена после рецензирования 06.06.2024; принята к публикации 24.06.2024.

The article was submitted 22.05.2024; approved after reviewing 06.06.2024; accepted for publication 24.06.2024.