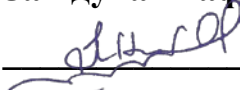


МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
МАРІУПОЛЬСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІСТОРИЧНИЙ ФАКУЛЬТЕТ
КАФЕДРА ПОЛІТОЛОГІЇ ТА МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН

До захисту допустити:

Завідувач кафедри

 **Максим БУЛИК**

«11» травня 2026 р.

**«БОСФОРСЬКА ПРОТОКА ЯК ІНСТРУМЕНТ ЗОВНІШНЬОЇ
ПОЛІТИКИ ТУРЕЧЧИНИ: МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИЙ ТА
ГЕОПОЛІТИЧНИЙ ВИМІР»**

Кваліфікаційна робота здобувача вищої освіти
першого (бакалаврського) рівня вищої освіти
освітньо-професійної програми «Міжнародні
відносини» Садовнікової Анастасії
Олександрівни

Науковий керівник: Булик Максим
Володимирович, к.політ.наук, доцент, доцент
кафедри політології та міжнародних відносин

Рецензент: Фесенко Микола Васильович,
д.політ.н., провідний науковий співробітник
відділу трансатлантичних досліджень Інституту
всесвітньої історії НАН України

Кваліфікаційна робота захищена з оцінкою 93 / А / відмінно

Секретар ЕК



Анастасія ТРОФИМЕНКО

«11» червня 2026 р.

Київ – 2026

ЗМІСТ

ВСТУП.....	2
РОЗДІЛ 1. ІСТОРИКО-ПРАВОВА ЕВОЛЮЦІЯ МІЖНАРОДНОГО СТАТУСУ БОСФОРСЬКОЇ ПРОТОКИ ТА ІМПЛЕМЕНТАЦІЯ КОНВЕНЦІЇ МОНТРЕ...	7
РОЗДІЛ 2. БОСФОРСЬКА ПРОТОКА В СИСТЕМІ ВОЄННОЇ БЕЗПЕКИ ТА РЕГІОНАЛЬНОГО СПІВРОБІТНИЦТВА ТУРЕЧЧИНИ.....	19
РОЗДІЛ 3. ГЛОБАЛЬНЕ ТОРГОВЕЛЬНЕ ЗНАЧЕННЯ БОСФОРУ ТА ІНФРАСТРУКТУРНІ ПРОЄКТИ ТУРЕЧЧИНИ: ПЕРСПЕКТИВИ ТА ВИКЛИКИ.....	31
ВИСНОВКИ.....	43
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	47

ВСТУП

Обґрунтування вибору теми. Вибір теми дослідження зумовлений її винятковим місцем у сучасній політичній науці та практиці міжнародних відносин, а також особистим науковим інтересом автора, який безпосередньо інтегрований у турецьке освітнє та соціокультурне середовище під час навчання в Туреччині. Розуміння внутрішньої та зовнішньої політики Турецької Республіки «зсередини» дозволяє констатувати, що Чорноморські протоки, і зокрема Босфор, становлять не просто географічний чи інфраструктурний об'єкт, а є фундаментальним ядром національної безпеки, суверенітету та дипломатичного інструментарію Анкари. Прагнення детально дослідити механізми реалізації турецької державної політики саме крізь призму цього регіону визначило концептуальні межі цієї роботи. Доцільність дослідження для України є критичною: в умовах російської агресії та блокування судноплавства, розуміння суверенних рішень Туреччини щодо Босфору на пряму впливає на національну безпеку України та майбутню архітектуру безпеки в Чорноморському басейні.

Актуальність теми. Актуальність дослідження визначається сучасними трансформаціями архітектури глобальної та регіональної безпеки, де Босфорська протока виступає одним із найважливіших геополітичних та міжнародно-правових вузлів. У часи гострих воєнних конфліктів, зокрема повномасштабної російсько-української війни, цей регіон демонструє свою визначальну роль у стримуванні військової ескалації. Босфорська протока є не лише географічним об'єктом, а й ключовим дипломатичним активом Туреччини, надаючи контроль над єдиним морським шляхом між Чорним і Середземним морями. Це перетворює Туреччину на важливого геополітичного арбітра між чорноморськими державами та глобальними центрами сили, дозволяючи їй підтримувати стратегічний баланс у регіоні.

Географічне положення протоки забезпечує природне «вузьке місце» (chokerpoint) для морського сполучення між Сходом і Заходом, що закріплює її історичну та сучасну стратегічну важливість [37]. Сьогодні Босфор функціонує як важливий фронтір НАТО, що робить його стратегічно цінною локацією для моніторингу військової активності та стримування потенційних загроз. Окрім військового виміру, від безпеки цього регіону залежить глобальне енергетичне забезпечення та продовольча ситуація у світі.

Стратегічний статус Босфору як глобальної торговельної артерії підтверджується тим, що крізь нього щорічно проходять тисячі контейнеровозів, танкерів та комерційних суден. Особливого значення набуває той факт, що Босфор є ключовим енергетичним коридором для транзиту сирої нафти та природного газу на міжнародні ринки. Поряд із масштабним міжнародним комерційним судноплавством, протока щоденно обслуговує інтенсивний внутрішній трафік, включаючи пасажирські й автомобільні пороми, а також рекреаційні та рибальські судна. Таким чином, дослідження Босфору крізь призму сучасної політичної науки дозволяє продемонструвати, що протока є не просто мальовничим елементом ландшафту Стамбула, а динамічним та складним басейном прийняття стратегічних рішень, концентрації капіталу та реалізації великої політики.

Стратегічне значення та геополітичний вимір Босфорської протоки.

Сучасний статус Босфорської протоки приносить Турецькій Республіці як вагомі фінансово-економічні, так і стратегічні воєнно-політичні дивіденди. Оскільки Босфор є єдиним виходом до Середземного моря та Світового океану для таких держав Чорноморського басейну, як Україна, Румунія, Болгарія, Грузія та південно-західна частина Російської Федерації, питання суверенітету над цим водним шляхом є екзистенційно важливим як для цих країн, так і безпосередньо для Анкари. Таке унікальне географічне положення історично стимулює економічні зв'язки Туреччини з причорноморськими сусідами, спрощуючи торговельну логістику та позитивно впливаючи на макроекономічні показники країни в цілому.

Починаючи з ХХІ століття, Босфорська протока набула критичного значення для глобального нафтового сектору. Через неї здійснюються масштабні поставки нафти до Західної Європи та Сполучених Штатів. Водночас протока має визначальний вплив на воєнні операції в регіоні.

Окремим аспектом є міжнародно-правова специфіка: попри колосальну інтенсивність руху, Туреччина не стягує прямих митних зборів за транзит комерційних суден, що регулюється міжнародними договорами, проте компенсує це суверенним політичним впливом.

Об'єктом дослідження є Босфорська протока як геополітичний простір та міжнародно-правовий інститут у системі сучасних міжнародних відносин.

Предметом дослідження є зовнішньополітична стратегія Туреччини щодо використання контролю над Босфорською протокою для забезпечення національних інтересів, балансування між світовими центрами сили та формування регіональної системи безпеки.

Ступінь вивченості теми в спеціальній науковій літературі свідчить про стійкий інтерес дослідників до проблематики Чорноморських проток. Теоретичні та прикладні аспекти геополітичного статусу Босфору, функціонування режиму Конвенції Монтре та морської політики Туреччини розглядалися у працях провідних турецьких, українських та західних фахівців. Разом з тим, стрімка зміна безпекового ландшафту після 2022 року потребує переосмислення наявних підходів та комплексного аналізу дій Туреччини як «воротаря» Чорного моря в умовах повномасштабної війни в Європі.

Метою дослідження є комплексний аналіз геополітичної, економічної та безпекової ролі Босфорської протоки у зовнішній політиці Туреччини, а також визначення міжнародно-правових механізмів, за допомогою яких контроль над протокою впливає на баланс сил між основними міжнародними акторами в системі глобальної та регіональної безпеки.

Для досягнення поставленої мети визначено такі **завдання роботи**:

- вивчити історико-правові передумови формування міжнародного статусу Босфорської протоки та особливості функціонування Конвенції Монтре;
- встановити економічне значення протоки як глобального торговельного коридору, проаналізувавши структуру вантажопотоків;
- виявити специфіку інтересів ключових міжнародних акторів у Чорноморському басейні;
- проаналізувати практичне застосування Туреччиною положень Конвенції Монтре під час російсько-української війни;
- оцінити перспективи реалізації великих інфраструктурних проєктів (зокрема, проєкту «Канал Стамбул») та їхній потенційний вплив на майбутнє зовнішньої політики Туреччини.

Огляд джерельної бази дослідження. Джерельну базу роботи складає широкий масив нормативно-правових та аналітичних матеріалів. По-перше, це засадничі міжнародно-правові акти, зокрема Конвенція Монтре 1936 року, що регулює режим проходу суден. По-друге, офіційні документи та стратегії національної безпеки Турецької Республіки. По-третє, статистичні дані Міністерства транспорту та інфраструктури Туреччини щодо інтенсивності судноплавства та структури вантажопотоків, де зафіксовано, що близько 30% перевезень через Босфор становить сира нафта, 15% — скраплений природний газ, 25% — контейнерні вантажі, і ще приблизно 30% припадає на насипні вантажі (зерно, вугілля, метали та сировину) [22, 37]. Також використано профільні аналітичні ресурси та матеріали періодичних видань.

Характеристика методології дослідження. Методологічну основу роботи становлять принципи об'єктивності, системності та історизму. Для розв'язання поставлених завдань використано комплекс загальнонаукових та спеціальних методів політичної науки. Зокрема, системний та геополітичний підходи застосовано для аналізу балансу сил навколо протоки; порівняльно-правовий метод — для дослідження статусу військових та цивільних суден згідно з міжнародним правом; статистичний та економічний аналіз — для

оцінки ролі Босфору в глобальних логістичних ланцюгах та енергетичній безпеці.

Практичне значення отриманих результатів, їх апробація та публікації. Результати дослідження можуть бути використані при підготовці аналітичних матеріалів для зовнішньополітичних відомств України, що займаються Чорноморським регіоном, при розробці стратегій забезпечення морської безпеки, а також у навчальному процесі закладів вищої освіти за спеціальностями «Міжнародні відносини» та «Політологія».

РОЗДІЛ 1.

ІСТОРИКО-ПРАВОВА ЕВОЛЮЦІЯ МІЖНАРОДНОГО СТАТУСУ БОСФОРСЬКОЇ ПРОТОКИ ТА ІМПЛЕМЕНТАЦІЯ КОНВЕНЦІЇ МОНТРЕ

Історична ретроспектива формування геополітичного статусу Босфорської протоки свідчить про те, що цей водний шлях завжди перебував у центрі глобального політичного та військового протистояння. У часи римського панування протока виступала не просто географічним рубежем, а імперським вододілом між Сходом і Заходом. Згодом, у візантійську епоху, Константинополь перетворився на головний торговельний хаб та неприступну фортецю, чия система природної оборони повністю спиралася на контроль над босфорськими водами. Під час Хрестових походів та масштабних міграційних рухів, зокрема просування монгольських військ, протока залишалася стратегічним маршрутом доступу до багатств Сходу та військової мобілізації.

Цей унікальний простір століттями спостерігав за еволюцією морської сили в Середземноморському та Чорноморському басейнах, стаючи ареною для численних облог, морських блокад та масштабних битв. Контроль над Чорноморськими протоками традиційно ототожнювався з політичним та військовим пануванням у всьому регіоні. Падіння Константинополя у 1453 році та перехід протоки під повний контроль Османської імперії стали поворотним моментом у світовій історії. На кілька століть Османи перетворили Босфор на внутрішнє закрите море та беззаперечну морську фортецю, що стало фундаментальним елементом стратегічної могутності імперії на піку її розквіту.

Проте, у міру послаблення Османської держави у ХІХ та на початку ХХ століть, питання контролю над протоками знову перетворилося на епіцентр міжнародної дипломатії та гострих міждержавних конфліктів. Підписання

Кючук-Кайнарджийського мирного договору 1774 року, який надав Російській імперії права на судноплавство через протоки, фактично відкрило шлях для іноземного втручання у внутрішні справи регіону та започаткувало процес поступового занепаду Османської імперії впродовж наступного століття. Весь подальший перебіг подій XIX століття пройшов під знаком запеклішої боротьби між провідними європейськими державами за доступ до Чорного моря та вплив на Стамбул. Одним із найгостріших збройних зіткнень навколо цих ключових водних шляхів стала Кримська війна (1853–1856 рр.). В умовах прогресуючого послаблення Османської імперії та її хиткого утримання регіону, контроль над Босфором та Дарданеллами безпосередньо впливав на всі глобальні торговельні маршрути та військові маневри великих держав.

Остаточний розпад Османської імперії наприкінці Першої світової війни перевів проблему управління протоками у площину складних міжнародних компромісів. Спроба розв'язати це питання в межах Севрського мирного договору 1920 року передбачала передачу проток під повний міжнародний контроль. Проте цей режим виявився нежиттєздатним через запеклий національний опір турецького народу та розгортання Війни за незалежність під проводом Мустафи Кемалю Ататюрка. Наступний Лозаннський мирний договір 1923 року запровадив принципово новий режим: він повернув суверенітет над протоками Туреччині, але суттєво обмежив її у правах, встановивши свободу проходу під наглядом спеціальної Міжнародної комісії. Лише радикальна зміна геополітичного ландшафту в 1930-х роках, і насамперед стрімке зростання загрози з боку нацистської Німеччини та фашистської Італії, змусили світову спільноту переглянути ці умови. Це призвело до підписання у 1936 році Конвенції Монте, яка повернула Туреччині абсолютний контроль над Босфором і Дарданеллами, наклавши чіткі обмеження на прохід військових кораблів нечорноморських держав і сформувавши унікальну міжнародно-правову архітектуру для Чорного моря. Дана Конвенція створила надійний стратегічний буфер для самої Туреччини, одночасно гарантуючи безпеку прибережних держав через жорстке регулювання військово-морського

доступу. Такий правовий баланс інтересів причорноморських та непричорноморських акторів демонструє свою стабільність і ефективність аж до сьогоднішнього дня [24].

Паралельно з цим, Босфорська протока залишила глибокий слід у мілітарній історії як прямий учасник майже кожного великого регіонального конфлікту. Під час Першої світової війни Дарданелльська (Галліполійська) операція 1915 року продемонструвала трагічний і водночас тріумфальний для турецьких військ приклад того, як спроба союзних військ прорвати оборону проток, вийти до Чорного моря та вивести Османську імперію з війни зазнала повної катастрофи завдяки запеклій обороні турецьких сил.

У період Холодної війни, на тлі жорсткого протистояння між блоком НАТО та Радянським Союзом, Босфор перетворився на одну з найбільш засекречених зон глобального спостереження та стратегічного відстеження підводних човнів. Будь-яке переміщення радянського флоту з Чорного моря до Середземного аналізувалося з найвищим ступенем прискіпливості. У контексті сучасних локальних та регіональних конфліктів XXI століття протока продовжує відігравати роль незамінного маршруту воєнно-морської мобілізації, що чітко простежується під час розгортання та забезпечення військових операцій у Сирії та Лівії.

На сьогодні оборонний потенціал та стратегічний контроль над акваторією забезпечуються розгортанням потужних військових активів Турецької Республіки безпосередньо у зоні протоки. Сюди входить дислокація Головного командування Військово-морських сил Туреччини в Стамбулі, оперативні підрозділи Командування Чорноморської зони, а також розгалужена мережа надсучасних радіолокаційних, радарних та супутникових центрів моніторингу. Ця інтегрована оборонна інфраструктура здійснює безперервне цілодобове відстеження як інтенсивного цивільного судноплавства, так і будь-яких переміщень іноземних військових кораблів. Таким чином, історичний досвід та сучасна військова присутність Туреччини в зоні Босфору підтверджують, що протока є не просто транспортним

коридором, а ключовим фактором геополітичного домінування та незамінним інструментом забезпечення національної безпеки держави.

Підписання Лозаннського мирного договору 24 липня 1923 року стало епохальною подією, яка офіційно зафіксувала перемогу турецької нації у її Війні за незалежність, закріпила повну суверенність і міжнародне визнання нової Турецької Республіки, а також запровадила принципово нову конвенцію для проток. Лозаннська конвенція про режим проток закріпила фундаментальний принцип абсолютної свободи проходу, повністю трансформувавши та змінивши чинні положення Лондонської конвенції 1841 року, яка свого часу накладала міжнародні санкції на давнє правило Близької Порти тримати протоки закритими для військових кораблів іноземних держав [9].

Новий правовий режим гарантував свободу комерційного судноплавства з певними обмеженнями в умовах війни, проте найбільш жорсткі рамки було встановлено для військово-морських сил. Кількість і потужність військових кораблів, як і будь-яка іноземна держава в мирний час мала право направити через протоки в акваторію Чорного моря, не повинна була перевищувати силу найсильнішого чорноморського флоту. Разом із тим, великі держави застерегли за собою право за будь-яких обставин і за будь-яких умов відправляти в Чорне море не більше трьох військових кораблів одночасно, причому тоннаж жодного з них не мав перевищувати 10 000 брутто-тонн. Задля забезпечення виконання цих суворих умов Лозаннська конвенція висунула безпрецедентну вимогу: повну демілітаризацію узбережжя як Чанаккале (Дарданелл), так і Стамбула (Босфору), а також островів Мармурового моря та низки грецьких і турецьких островів, що контролювали безпосередній вхід до проток. На додачу, для нагляду за свободою судноплавства та належним виконанням усіх інших положень угоди було створено Міжнародну комісію з проток.

Прагнення Туреччини отримати чіткі індивідуальні чи колективні гарантії безпеки демілітаризованої зони було відхилено великими державами. Замість цього підписанти запропонували декларативний механізм спільного

реагування в межах Ліги Націй лише у випадку, якщо безпека зони опиниться під прямою загрозою. Як наслідок, і Туреччина, і Радянський Союз розцінювали лозаннські приписи як глибоко незадовільні та недостатні для безпеки всього регіону.

Дипломатична підготовка Туреччини до ревізії цього небезпечного режиму була надзвичайно ретельною та послідовною. Вперше питання про необхідність перегляду статусу проток Анкара офіційно порушила на Міжнародній конференції з роззброєння у 1933 році, а згодом повторно актуалізувала цю тему в Женеві впродовж наступних двох років. У 1935 році турецька ініціатива отримала солідну дипломатичну підтримку з боку СРСР, який також вважав тогочасне лозаннське врегулювання незадовільним у його поточному стані. Таким чином, Туреччина забезпечила собі надійну радянську підтримку. Крім того, під час Ефіопської кризи Турецька Республіка, в обмін на чітке виконання своїх зобов'язань відповідно до статті 16 Статуту Ліги Націй, отримала взаємні запевнення від Великої Британії та Франції щодо перегляду режиму Босфору та Дарданелл.

Наполегливе прагнення Анкари змінити Конвенцію виключно шляхом мирних переговорів пересунуло всю політичну вагу Туреччини на бік міжнародного права та мирної ревізії угод. Діючи таким чином, держава забезпечила собі бездоганну репутацію послідовного прибічника мирного врегулювання та здобула колосальний моральний престиж як перша країна, яка застосувала методи виключно дипломатичної трансформації статус-кво. Британська преса високо оцінила виваженість турецьких лідерів, наголошуючи, що Туреччина віддала перевагу скликанню міжнародної конференції там, де лідери на кшталт Гітлера чи Муссоліні без вагань застосували б артилерію. Зокрема, у випуску газети The Times від 22 червня 1936 року містилася пряма подяка турецькій стороні за те, що вона не пішла шляхом одностороннього розірвання Лозаннського договору, через що європейські аналітики символічно назвали Туреччину «зразковим суб'єктом» європейської політики за відмову від радикальних силових дій. Цей

дипломатичний успіх заклав міцне підґрунтя для скликання конференції в Монтре, яка мала остаточно вирішити долю Чорноморських проток на користь турецького суверенітету та безпеки причорноморських країн [24, 38].

Дипломатична конференція з перегляду Лозаннського режиму Проток розпочала свою роботу 22 червня 1936 року в швейцарському місті Монтре. У ній взяли участь усі держави-підписанти Лозаннського договору, за винятком фашистської Італії, яка бойкотувала засідання. Під час переговорів Туреччина опинилася в надзвичайно складній дипломатичній позиції, оскільки була змушена балансувати між діаметрально протилежними інтересами середземноморських держав (передусім Великої Британії) та чорноморських потуг (насамперед СРСР), одночасно захищаючи власну стратегічну безпеку. Важливу роль посередника у врегулюванні гострих англо-радянських та англо-турецьких суперечностей відіграв французький дипломат Жозеф Поль-Бонкур. Результатом цих напружених засідань стало підписання 20 липня 1936 року нової Конвенції про режим Проток, яка відновила повний суверенітет Туреччини над її найважливішими водними артеріями.

Головним здобутком Анкари стало безумовне право на ремілітаризацію та фортифікацію обох берегів Босфору та Дарданелл, а також ліквідація Міжнародної комісії. Це забезпечило турецькій державі високий рівень національної безпеки в епоху прогресуючого занепаду системи колективної безпеки та тотального ігнорування пактів про ненапад іншими країнами Європи. Західні спостерігачі відзначали, що законний і суто дипломатичний шлях Туреччини до ревізії міжнародних угод став зразковим контрастом на тлі одностороннього введення військ Гітлером у Рейнську демілітаризовану зону та агресія з боку Муссоліні в Ефіопії. Британські аналітики підкреслювали, що турецьке керівництво продемонструвало тверезу оцінку можливостей та стратегічну виваженість, яка була невластива більшості тогочасних держав. Конференція в Монтре довела, що Туреччина зуміла повернути за столом переговорів те, що свого часу було втрачено на полях битв Першої світової війни.

З точки зору правового регулювання, Конвенція Монтре регулює прохід військових кораблів через турецькі протоки за допомогою своїх 29 статей та технічних додатків. Для комерційного флоту документ закріпив принцип абсолютної свободи судноплавства у мирний час, гарантуючи безперешкодний прохід цивільних суден між міжнародними водами Чорного та Середземного морів. Проте для військово-морських сил було впроваджено кардинально різні правила, залежно від географічного статусу держави. Ключові положення конвенції полягають у тому, що здійснюється чітке регулювання тоннажу військових кораблів, які можуть заходити в Чорне море, а також тривалості їхнього перебування. Військові кораблі класифікуються окремо від цивільних суден і можуть проходити через протоки без додаткових часових обмежень лише у тому випадку, якщо корабель належить причорноморській державі [2].

Нечорноморські країни підлягають суворому контролю. Будь-які іноземні військові кораблі повинні надати офіційне попереднє повідомлення турецькій владі перед транзитом через Протоки. Зокрема, розмір, кількість, озброєння та період перебування суден нечорноморських держав суттєво обмежені як під час самого проходу, так і безпосередньо в акваторії Чорного моря (сумарний тоннаж обмежений рамками від 30 000 до 45 000 брутто-тонн, а термін перебування становить не більше 21 доби). Вони мають право проходити через протоки лише за умови, що не перебувають у стані війни проти Туреччини.

Одним із найважливіших положень Конвенції, особливо для умов війни, є Стаття 19. У воєнний час ця стаття надає Туреччині законне право закривати Протоки для військових кораблів воюючих держав, у разі якщо сама Туреччина не бере участі у війні. Прохід торговельних кораблів, з іншого боку, залишається вільним, якщо тільки під загрозою не опиняється сама Туреччина. У цьому плані стаття є серйозним застереженням, яке надає Туреччині надзвичайно суттєве право контролювати воєнний трафік під час війни, дозволяючи їй безпосередньо впливати на стратегічне середовище в Чорному

морі. Таким чином, Конвенція Монтре слугує захистом суверенітету причорноморських держав та інструментом регіональної стабільності [32].

Вона також містить механізми, за допомогою яких Туреччина може як у мирний, так і у воєнний час вносити корективи у відповідь на динамічний характер викликів її безпеці. Наприклад, відповідно до Статті 21 (а також Статті 20), якщо Туреччина перебуває під загрозою прямої воєнної небезпеки або безпосередньо бере участь у війні, прохід будь-яких військових кораблів повністю переходить під особистий розсуд турецького уряду. Це свідчить про гнучкість, закладену в Конвенції, та її здатність адаптуватися до змінних геополітичних реалій заради підтримання регіональної стабільності. Подальші нормативні зміни, включаючи поправки 1982 року, закріпили за Туреччиною право закривати протоки на власний розсуд як у воєнний, так і в мирний час за наявності безпекових загроз.

Важливість Конвенції Монтре полягає не лише в її суто морських та навігаційних правилах. Вона відображає регіональний баланс сил у Чорному морі та гарантує, що нечорноморські держави не зможуть створити тут жодної постійної військової присутності. Історично ця Конвенція ефективно стримувала надмірну мілітаризацію Чорного моря, дозволяючи всім прибережним країнам користуватися своїм суверенітетом та безпекою без стороннього іноземного втручання [24]. Надання Туреччині вільного права розпоряджатися режимом проходу значно розширило її міжнародний вплив та політичну вагу. Турецький уряд чітко усвідомлював, що відновлення контролю над Босфором та Дарданеллами відіграватиме настільки фундаментальну роль у європейській дипломатії, що жодна держава не зможе дозволити собі ігнорувати Анкару, і кожній стороні доведеться шукати турецької доброзичливості та дружби.

Втім, аналізуючи життєздатність Конвенції Монтре в сучасних реаліях, дослідники вказують на колосальні зміни в інфраструктурному навантаженні. У 1936 році, коли Конвенція була підписана, вантажні судна та танкери були в рази меншими за розмірами, їхня кількість, що проходила через Протоки,

становила лише десяту частину від сьогоденного показника, а населення Стамбула було в п'ятнадцять разів меншим, ніж тепер. У 1936 році через Босфор проходило всього 4–5 невеликих комерційних суден на день. Цей колосальний історичний розрив між нормативами минулого століття та сучасними масштабами глобального судноплавства створює серйозні передумови для екологічних та правових криз у XXI столітті, що вимагає детального аналізу практики її сучасної імплементації.

Головна суперечність сучасної епохи полягає в необхідності балансування між зафіксованим у Конвенції принципом свободи міжнародного судноплавства та суверенним обов'язком Туреччини гарантувати безпеку судноплавства, життя мільйонів громадян та збереження унікальних екологічних і заповідних зон у межах власної території. За останні десятиліття судноплавна індустрія зазнала колосального масштабування, внаслідок чого Босфорська протока трансформувалася з історичної водної артерії Стамбула на справжню міжнародну морську супермагістраль, перевантажену великогабаритними суднами та танкерами.

Цей критичний рівень завантаженості призвів до цілої низки небезпечних інцидентів та аварій, які наочно продемонстрували вразливість регіону та змусили Анкару шукати внутрішні правові механізми адаптації міжнародного договору через інструменти інтерпретації та національного регулювання. Зокрема, у липні 1998 року рух через Босфорську протоку довелося повністю заблокувати після того, як великотоннажний танкер, що перевозив 87 000 тонн сирої нафти, сів на мілину, створивши пряму загрозу масштабної екологічної катастрофи. Буквально за місяць, у серпні 1998 року, інший нафтовий танкер через технічну несправність ледь не врізався в берегову лінію біля історичного палацу Топкапи, що могло призвести до непоправних руйнувань світової культурної спадщини. Черговий серйозний прецедент зафіксовано у квітні 2000 року, коли ліванський суховантаж під час виходу з Босфору в Чорне море протаранив турецьке судно, що

транспортувало мінеральну сировину, внаслідок чого турецький корабель дістав серйозну пробоїну та почав тонути, спричинивши витік палива.

Подібні інциденти, а також сотні менших аварій, частина з яких навіть не потрапляє до офіційних міжнародних звітів, зафіксували досягнення тотальної точки насичення логістичної спроможності протоки. Кожні десять хвилин, під час проходження чергового гігантського судна, виникає потенційний ризик для безпеки і життя мешканців Стамбула. Комерційні компанії, які використовують протоку виключно заради отримання економічного прибутку, не мають суверенного права руйнувати та наражати на небезпеку цілий мегаполіс.

Саме тому сучасні механізми адаптації Конвенції Монтре, що реалізуються Туреччиною шляхом впровадження нових внутрішніх регламентів судноплавства (зокрема, правил 1994 та 1998 років), спрямовані на те, щоб через легітимну інтерпретацію статей договору збалансувати права судноплавних компаній із базовими правами людини на безпечне середовище. Анкара послідовно відстоює позицію, згідно з якою зобов'язання щодо вільної навігації не можуть домінувати над національною безпекою держави, крізь серце якої проходить ця критично важлива та перевантажена світова артерія.

У межах першого розділу дослідження було здійснено комплексний ретроспективний, геополітичний та міжнародно-правовий аналіз становлення, функціонування та сучасної адаптації правового режиму Босфорської протоки. На основі опрацьованого історичного масиву, нормативних актів та прецедентів початку XXI століття сформульовано такі фундаментальні висновки:

1. *Історико-стратегічний імператив та військовий статус об'єкта.*

Доведено, що в історичній ретроспективі контроль над Босфором виступав не просто географічним чинником, а першочерговим інструментом військово-політичного домінування у Середземноморському та Чорноморському басейнах. Еволюція статусу протоки — від візантійського оборонного вузла та періоду

«внутрішнього озера» Османської імперії до криз XIX–XX століть — засвідчує, що послаблення суверенного контролю над цією артерією неминуче перетворювало її на арену міждержавних зіткнень. На сучасному етапі стратегічне значення протоки підкріплене потужною інтегрованою оборонною інфраструктурою Збройних сил Туреччини (включаючи розгалужені радіолокаційні та радарні центри моніторингу), що перетворює державу на ключового гаранта безпеки всього регіону.

2. *Інституційна криза Лозаннського режиму та дипломатичний прецедент його ревізії.* Визначено, що режим проток, запроваджений Лозаннським мирним договором 1923 року, містив критичні безпекові асиметрії для Туреччини та СРСР через вимоги повної демілітаризації узбережжя Босфору і Дарданелл та створення наглядової Міжнародної комісії. Особлива цінність ліквідації цієї кризи полягає в унікальному дипломатичному підході Анкари: на відміну від тогочасних європейських диктатур, які діями в Рейнській зоні чи Ефіопії руйнували міжнародне право силою, Туреччина здійснила ревізію статус-кво виключно шляхом мирних багатосторонніх переговорів, здобувши статус «зразкового суб'єкта» європейської політики.
3. *Архітектура Конвенції Монтре 1936 року як інструмент стратегічного балансу.* Обґрунтовано, що Конвенція Монтре стала наріжним каменем регіональної стабільності, повернувши Туреччині абсолютний суверенітет і право на ремілітаризацію проток. Документ заклав тривалу збалансовану правову архітектуру через жорстку диференціацію прав причорноморських та нечорноморських держав (обмеження сумарного тоннажу останніх у межах 30 000–45 000 тонн та терміну перебування до 21 доби). Статті 19, 20 та 21 надали Анкарі виключні суверенні інструменти закривати протоки для воєнних флотів або регулювати трафік на власний розсуд у разі загрози прямої воєнної небезпеки, що заблокувало можливість постійної військової присутності сторонніх сил у Чорному морі.

4. *Сучасні виклики та механізми інтерпретаційної адаптації Конвенції.*
- З'ясовано, що на початку ХХІ століття виник колосальний розрив між нормативами 1936 року та сучасними масштабами глобального судноплавства, внаслідок чого Босфор трансформувався у перевантажену морську супермагістраль. Численні прецеденти аварій великотоннажних танкерів (зокрема, інциденти 1998 та 2000 років) створили пряму загрозу екологічних та правових криз для багатомільйонного Стамбула. Це змусило Туреччину адаптувати Конвенцію через інструменти внутрішнього національного регулювання (регламенти 1994 та 1998 років), легітимно відстоюючи пріоритет національної безпеки та права на безпечне довкілля над принципом абсолютної свободи навігації.

РОЗДІЛ 2.

БОСФОРСЬКА ПРОТОКА В СИСТЕМІ ВОЄННОЇ БЕЗПЕКИ ТА РЕГІОНАЛЬНОГО СПІВРОБІТНИЦТВА ТУРЕЧЧИНИ

Еволюція глобальних торговельних маршрутів та стрімке зростання значення Чорноморського регіону в системі світової енергетичної безпеки суттєво посилили історичну вагу Чорноморських проток. Саме в такому актуальному геополітичному ландшафті правовий потенціал Конвенції Монтре став визначальним чинником стримування та регулювання, що найяскравіше проявилось з початком повномасштабного російсько-українського конфлікту. Маючи безпрецедентний контроль над водним шляхом між Чорним морем (де дислоковано потужне військово-морське угруповання Російської Федерації) та Середземним морем, Туреччина перетворилася на ключового арбітра воєнно-стратегічної ситуації [20].

Конвенція Монтре, чинна з листопада 1936 року та підписана свого часу широким колом держав (включаючи Австралію, Болгарію, Францію, Грецію, Японію, Румунію, Велику Британію, СРСР та Туреччину), накладає суворі обмеження на прохід цивільних та військових суден через Босфор і Дарданеллами, що разом із Мармуровим морем утворюють єдиний морський лінк між акваторіями. Для Російської Федерації, яка володіє великою військово-морською базою в окупованому Севастополі на Кримському півострові, безперешкодний рух через ці протоки є критичним елементом воєнної доктрини. Протоки традиційно використовувалися Москвою як найкоротший шлях для проектування сили та передислокації кораблів між Чорним морем і Середземноморським флотом, що було невіддільною частиною російської стратегії в регіональних конфліктах, зокрема під час громадянської війни в Сирії. Відтак, будь-які обмеження на цьому маршруті становлять серйозний виклик для оперативного планування РФ. Натомість

Україна, маючи обмежений військово-морський потенціал в умовах масштабного вторгнення, критично залежить від підтримки міжнародної спільноти, зокрема НАТО та Туреччини, у питанні захисту від російської морської експансії [35].

З початком повномасштабної агресії РФ, Україна офіційно звернулася до Анкари з вимогою негайно закрити протоки для російських військових кораблів, апелюючи до ролі Туреччини у підтриманні регіонального миру. Реагуючи на кризу, державна влада Туреччини 28 лютого 2022 року офіційно визнала ситуацію в Україні війною та оголосила про застосування Статті 19 Конвенції Монтре. Анкара прийняла рішення закрити протоки для військових кораблів як причорноморських, так і нечорноморських держав. Попри те, що кілька російських військових кораблів встигли зайти в Чорне море під час січневих та лютневих маневрів напередодні вторгнення, рішучий крок Туреччини від 28 лютого заблокував подальше посилення угруповання РФ. Зокрема, Туреччина не дозволила зайти в акваторію додатковим кораблям Тихоокеанського та Північного флотів Росії. Анкара чітко дотримувалася норми, згідно з якою вона не перешкоджає проходу військових кораблів лише у разі, якщо Росія доведе, що судно повертається до свого безпосереднього порту приписки у Чорному морі. Цей обережний, але юридично бездоганний крок продемонстрував високу ефективність політико-правового механізму Конвенції Монтре як інструменту стримування ескалації та захисту суверенітету [20].

У воєнний час чотири ключові елементи Конвенції Монтре формують чітку рамку регулювання військового судноплавства:

1. Суверенне закриття: Туреччина має право повністю закрити протоки для військових кораблів воюючих сторін у стані війни, або коли сама держава перебуває під загрозою агресії.

2. Економічні санкції: Анкара може закрити протоки для комерційних суден тих країн, які перебувають у стані прямої війни з Туреччиною.

3. Регламент повідомлень: Причорноморські держави (Україна, Румунія, Болгарія, Грузія, Росія) зобов'язані офіційно повідомляти Туреччину за 8 днів до проходу військових кораблів, тоді як нечорноморські країни мають надати нотифікацію за 15 днів. При цьому лише причорноморські нації мають право проводити підводні човни (і тільки за умови їх будівництва або придбання за межами Чорного моря та за попереднім повідомленням).

4. Кількісні та тоннажні ліміти: Одночасно через протоки дозволено проходити не більше ніж 9 військовим кораблям, а сумарний тоннаж загону не може перевищувати 15 000 тонн. Оскільки сучасні фрегати важать близько 3 000 тонн, а есмінці та крейсери досягають 10 000 тонн, великі з'єднання нечорноморських країн де-факто позбавлені можливості оперативного прориву. Сучасні авіаносці через свій надмірний тоннаж взагалі не мають легітимного права на прохід згідно з турецькими правилами.

Конфлікт між Росією та Україною вивів Конвенцію Монтре у статус критично важливого фактора регіональної безпеки. Водночас російська воєнно-морська блокада українських портів призвела до руйнування глобальних логістичних ланцюгів, прямо загрожуючи світовій продовольчій безпеці та принципу свободи навігації. Ця криза виявила як сильні сторони, так і певні недоліки чинного міжнародно-правового режиму. Конвенція Монтре наділяє Туреччину контролем над доступом флотів, проте вона не містить явних механізмів примусу до миру чи врегулювання геополітичних криз. Стратегічне використання Росією морських блокад та конвенційні відповіді Туреччини підкреслили складність архітектури безпеки у межах наявного правового поля. Ефективність договору сьогодні прямо залежить від здатності Анкари гнучко та рішуче застосовувати його норми для запобігання подальшій мілітаризації Чорного моря.

Сучасна практика застосування Конвенції Монтре актуалізувала її значення не лише як зведення морських правил, а як потужного інструменту

дипломатії та «м'якої сили». З одного боку, Анкара відмовляє Росії у пропуску додаткових військових кораблів з інших флотів, а з іншого — так само жорстко обмежує право доступу для кораблів НАТО (включаючи США та Велику Британію). Така позиція надійно захищає саму Туреччину від звинувачень у політичній упередженості чи підігруванні одному з таборів, оскільки її дії легітимізовані суворим виконанням норм міжнародного права 1936 року.

Ключова теза для аналізу сучасної стратегії Анкари полягає в тому, що Босфор є унікальним балансуючим інструментом. Закривши протоки для військових флотів, що стало суттєвою стратегічною допомогою Україні та Альянсу, Туреччина водночас утримується від приєднання до односторонніх західних санкцій проти РФ. Ба більше, вона продовжує отримувати значну економічну вигоду, дозволяючи російському комерційному та цивільному флоту здійснювати масштабне судноплавство через Босфор, що нерідко використовується Москвою для підтримання своєї економічної життєздатності. Цей дуалізм демонструє прагнення Туреччини діяти як суверенний і нейтральний гравець, який максимізує власні національні інтереси та підтримує верховенство права в регіоні.

Особливого значення в умовах війни набуває функція Босфору як гуманітарно-економічного хабу та інструменту турецького посередництва. Яскравим прикладом цього є Чорноморська зернова ініціатива (Black Sea Grain Initiative), узгоджена в липні 2022 року за посередництва Туреччини та ООН між Україною та Росією. Ця угода створила безпечний морський коридор для експорту українського зерна, а Босфорська протока стала єдиним географічним пунктом, де здійснювалися спільні інспекції суден. Ініціатива наочно продемонструвала, як конвенційні повноваження Туреччини можуть сприяти дипломатичним зусиллям у розв'язанні глобальних гуманітарних криз [7]. Крім того, прикладом сучасного регіонального лідерства та розвитку механізмів безпеки без залучення великих позарегіональних флотів НАТО стало створення Туреччиною, Румунією та Болгарською Республікою спільної

оперативно-тактичної групи з розмінування Чорного моря, що дозволяє знижувати мінну загрозу для цивільного судноплавства.

У підсумку можна констатувати, що в умовах сучасної безпекової кризи Босфорська протока трансформувалася з потенційної точки розколу та напруженості у відносинах між Туреччиною та Заходом на інструмент ефективної «тактичної співпраці». Як зазначають аналітики Європейської ради з міжнародних відносин (ECFR) у своєму фундаментальному дослідженні «Bridging the Bosphorus: How Europe and Turkey can turn tiffs into tactics in the Black Sea», через суворе і справедливе виконання режиму Монтре Туреччина робить для безпеки НАТО те, що сам Альянс зробити де-факто не може через високий ризик прямого воєнного зіткнення з Російською Федерацією [24]. Обмежуючи присутність нечорноморських військових кораблів, Туреччина запобігає надмірній мілітаризації акваторії та не допускає перетворення Чорного моря на зону безконтрольної ескалації. Таким чином, сучасний правовий режим проток залишається як надійним правовим захисником національного суверенітету Туреччини, так і гнучким інструментом великої дипломатії, життєздатність якого повністю залежить від здатності Анкари ефективно балансувати між інтересами ключових глобальних акторів.

Протягом багатьох десятиліть геополітичне становище Туреччини у Чорноморському басейні залишається фундаментом, навколо якого вибудовується вся її архітектура морської безпеки. У часи Холодної війни Турецька Республіка виконувала унікальну місію, будучи єдиним членом НАТО безпосередньо в регіоні, на якого покладався обов'язок стримування радянського геополітичного та військово-морського впливу. Однак після колапсу Радянського Союзу стратегічні пріоритети Анкари суттєво трансформувалися: від жорсткого біполярного протистояння держава перейшла до розбудови розгалуженої системи регіонального співробітництва, ініціювавши створення низки багатосторонніх безпекових та економічних платформ. Головною метою цих кроків було посилення професійних якостей національних сил безпеки, активний обмін оперативним досвідом у сфері

протидії організованій злочинності, а також забезпечення швидкого доступу до стратегічної інформації для всіх держав регіону. Важливим економічним підґрунтям для цього стала Організація Чорноморського економічного співробітництва (ОЧЕС / BSEC), проте ключовий акцент Анкара зробила саме на військово-морському вимірі.

Так, у квітні 2001 року за безпосередньої ініціативи турецької сторони було створено Чорноморську групу військово-морського співробітництва (BLACKSEAFOR), до складу якої увійшли представники всіх шести причорноморських держав [26]. Після масштабних терористичних актів 11 вересня ця структура зазнала глибокого реформування: її місію було розширено до завдань протидії міжнародному тероризму, ліквідації каналів нелегальної міграції та боротьби з поширенням зброї масового ураження. Розвиваючи цей успіх, у 2003 року сили берегової охорони шести прибережних держав створили у болгарському місті Бургас Чорноморський прикордонний координаційний та інформаційний центр (BBCIC), призначений для оперативного моніторингу цивільного судноплавства. Вже у березні 2004 року Туреччина започаткувала операцію «Чорноморська гармонія» (Operation Black Sea Harmony — OBSH) для протидії асиметричним загрозам. Сформовані за аналогією до натівської операції «Активні зусилля», «Чорноморська гармонія» були покликані інтегруватися в загальний безпековий контекст Альянсу, зберігаючи при цьому провідну роль прибережних держав через постійний обмін розвідувальними даними між координаційними центрами в Ереглі та Неаполі.

Паралельно з цим Анкара здійснює послідовну модернізацію власного військово-морського потенціалу. Масштабне розширення турецького флоту наочно демонструє прагнення держави самостійно гарантувати стабільність у Чорному морі, ефективно здійснювати морське спостереження та проводити складні пошуково-рятувальні місії, суворо дотримуючись при цьому принципів Конвенції Монтре. Попри таку проактивну політику, Чорноморський басейн залишається зоною високої геополітичної

напруженості через близькість до таких гарячих точок, як Україна та Сирія, а також через перетинання тут стратегічних енергетичних маршрутів, що перетворює акваторію на арену жорсткого суперництва великих держав. У цих складних реаліях Туреччина змушена здійснювати витончений балансуєчий акт: надійно захищати власну безпеку, не вступаючи при цьому в пряму конфронтацію з Російською Федерацією.

Головною особливістю турецьких безпекових форматів є те, що членство в них обмежується виключно прибережними країнами. Позиція Анкари тут є принциповою: якщо до вирішення загальних гуманітарних чи економічних питань можуть залучатися будь-які міжнародні актори, то сфера військової та морської безпеки має залишатися прерогативою виключно причорноморських держав. Ця позиція неодноразово ставала причиною серйозних тактичних розбіжностей та напруженості між Туреччиною та її західними союзниками, зокрема Сполученими Штатами Америки, які традиційно виступають за більш потужну військово-морську присутність Альянсу в регіоні. Напруженість в акваторії суттєво зросла після анексії Криму Росією, коли НАТО активізувало спільні навчання, патрулювання та розвідувальні місії. Проте Конвенція Монтре накладає жорсткі часові та тоннажні обмеження на присутність військових кораблів нечорноморських держав, і Туреччина як законний правоохоронець проток суворо стежить за виконанням цих лімітів, щоб уникнути порушення положень договору.

Яскравим історичним прецедентом став 2006 рік, коли Російська Федерація та Туреччина спільно наклали вето на американську пропозицію розширити географічну сферу дії натівської операції «Активні зусилля» на Чорне море [34]. Якщо Москва побоювалася, що поява американського флоту стане дестабілізуючим чинником, то Анкара офіційно заявила, що присутність НАТО в акваторії може поставити під загрозу Конвенцію Монтре 1936 року та порушити статус турецьких проток Босфор і Дарданелли. Насправді ж, головним мотивом обох країн було небажання бачити «чужі» військові кораблі у «власному» морі. Прагматичний підхід Туреччини чітко простежується у її

здатності розділяти безпекові вектори та економічні інтереси: вона послідовно та беззастережно підтримує незалежність і територіальну цілісність України, але водночас продовжує глибоку співпрацю з Кремлем в енергетичній (проект «Турецький потік») та торгово-економічній сферах, одночасно балансуючи на тлі тривалої напруженості з Грецією через розподіл морських зон у Середземному морі. У такий спосіб Конвенція Монтре надає Туреччині колосальний важіль впливу у стратегічному плануванні НАТО, дозволяючи їй самостійно визначати масштаби та характер військової діяльності в регіоні [2].

Практичне забезпечення безпеки судноплавства та суворе виконання міжнародних зобов'язань на місці покладено на Генеральний директорат берегової безпеки Туреччини [28]. Для мінімізації ризиків, спричинених зростанням морського трафіку та геополітичною напруженістю, у 2003 році було впроваджено високотехнологічну Систему управління рухом суден (Vessel Traffic System — VTS). Цей комплекс, що складається з сучасного цифрового обладнання зв'язку, радарів та берегових веж спостереження, фіксує переміщення кожного судна та надає дані в режимі реального часу, забезпечуючи безпечну навігацію та суворе дотримання норм Конвенції Монтре. На додачу до системи VTS, Туреччина модернізувала національне законодавство, запровадивши обов'язкове рапортування для транзитних суден (Compulsory Reporting System), інститут обов'язкового лоцманського проведення (Pilotage) та суворі обмеження на перевезення наднебезпечних вантажів. Послідовне впровадження цих інфраструктурних та правових заходів дозволило суттєво знизити ризик екологічних аварій і несанкціонованих військових маневрів, закріпивши за Туреччиною статус відповідального та надійного охоронця Чорноморських проток.

Північноатлантичний альянс має в Чорноморському басейні засадничі інтереси у сфері безпеки, що підтверджується тривалою практикою проведення масштабних щорічних військово-морських навчань у цій акваторії, починаючи з 1997 року і аж до моменту розгортання повномасштабної агресії РФ проти України. Попри це, постійна воєнно-морська присутність Альянсу

обмежена потенціалом лише трьох прибережних держав-членів: Болгарії, Румунії та Туреччини. Цей геостратегічний ліміт обумовлений жорсткими рамками Конвенції Монтре 1936 року, яка закріплює за Турецькою Республікою повний суверенітет над Босфором і Дарданеллами — єдиним виходом із Чорного моря до Середземноморського басейну. Рішення Анкари закрити ці протоки для всіх військових кораблів воюючих і невоюючих сторін відразу після початку повномасштабного російського вторгнення в Україну у лютому 2022 року дозволило заморозити поточний баланс військово-морських сил і завадило Москві безконтрольно нарощувати свій корабельний потенціал за рахунок інших флотів.

Водночас тривалий скептицизм частини західних аналітиків щодо стратегічної ваги Чорного моря та глибока геополітична фрагментація регіону суттєво ускладнювали формування єдиної солідарної стратегії НАТО з протидії російській експансії. Як наслідок, тривалий час основними формами активності Альянсу залишалися періодичні візити військових кораблів нечорноморських держав, спільні маневри та розвідувальні польоти. Динаміка візитів натівських суден у період між 2015 і 2020 роками чітко демонструє обережність Брюсселя: загальна кількість заходів коливалася в межах 20 на рік, а сумарна тривалість перебування іноземних кораблів в акваторії послідовно скорочувалася — зі 187 днів у 2015 році до історичного мінімуму у 82 дні у 2020 році. Натомість Альянс намагався компенсувати цей дефіцит іншими компонентами безпеки. У румунському місті Крайова було розгорнуто багатонаціональну бригаду, суттєво зросла кількість спільних тренувань, а число польотів розвідувальних літаків та стратегічних безпілотних літальних апаратів (БПЛА) лише за 2020 рік продемонструвало стрибок на 40%, що дало змогу тогочасному Генеральному секретарю НАТО Єнсу Столтенбергу заявити про «значну присутність», яка має тенденцію до розширення.

Особливе стратегічне значення Чорноморський басейн має для Російської Федерації, оскільки він не лише відкриває для її флоту вихід до Атлантичного океану через Середземне море, а й слугує критично важливим

геоекономічним коридором для транспортування вуглеводнів в обхід митної та транзитної інфраструктури України. У російській військовій конфігурації тимчасово окупованому Криму відводиться роль центрального військового плацдарму, мілітаризація якого спрямована на агресивне просування політичних та енергетичних інтересів Кремля. Тільки у 2018 році на Брюссельському саміті НАТО мілітаризацію Кримського півострова було офіційно визнано прямою загрозою для безпеки всього блоку, що вимагає розгортання сил швидкого реагування.

У Москві чітко усвідомлюють ключову роль Туреччини як тримача ключів від проток, тому Кремль послідовно намагається вибудувувати з Анкарою «особливі прагматичні відносини». Задля утримання Туреччини у полі свого впливу Росія неодноразово йшла на серйозні геополітичні та економічні поступки: надавала значні знижки на природний газ і навіть погодилася на розгортання турецької миротворчої місії в Нагірному Карабаху, попри традиційне сприйняття постсоціалістичного простору як зони свого виняткового домінування. Свідченням тривалості цієї прагматичної моделі став інцидент зі збиттям турецьким винищувачем російського бомбардувальника Су-24 в небі над сирійсько-турецьким кордоном; попри різку риторику, криза не переросла у воєнне зіткнення і після нетривалого обмеження торговельних відносин та дипломатичних вибачень лідерів інцидент було повністю вичерпано.

З іншого боку, в Анкарі тверезо розуміють суто ситуативний характер партнерства з РФ і послідовно готуються до довгострокового зміцнення власних позицій. Туреччина реалізує плани побудови нової військово-морської бази в Трабзоні, а також розвиває амбітний інфраструктурний проєкт будівництва судноплавного каналу «Стамбул». Цей штучний водний шлях, задуманий як альтернатива Босфору, є вкрай не вигідним для Росії, оскільки він потенційно виходить з-під дії обмежень Конвенції Монте, що створює принципово нові правові умови для доступу військово-морських сил нечорноморських держав.

Сучасна безпекова архітектура вимагає від НАТО рішучої відмови від неефективної тактики «замирення» агресора та переходу до практичного підвищення оборонного потенціалу регіону. Це передбачає посилення економічного тиску, диверсифікацію постачання газу до ЄС за рахунок нових родовищ у Східному Середземномор'ї та нарощування імпорту скрапленого газу (LNG), що має суттєво підірвати фінансову спроможність РФ фінансувати мілітаризацію Чорного моря. Важливими кроками мають стати нормалізація американо-турецьких двосторонніх відносин та надання військово-технічної допомоги чорноморським партнерам — Україні та Грузії, включаючи підтримку їхніх євроатлантичних прагнень та розширення форматів використання національної інфраструктури.

У межах другого розділу дослідження було всебічно проаналізовано стратегічну роль Босфорської протоки у системі воєнної безпеки Турецької Республіки та її багатостороннього регіонального співробітництва. На основі дослідження сучасних збройних конфліктів, безпекових ініціатив та оборонної інфраструктури початку XXI століття сформульовано такі фундаментальні висновки:

1. *Вплив Конвенції Монтре на перебіг російсько-української війни.* Події після 24 лютого 2022 року довели, що документ 1936 року залишається дієвим інструментом стримування, а не просто історичною угодою. Рішення Анкари від 28 лютого 2022 року офіційно назвати конфлікт «війною» і задіяти Статтю 19 стало критичним для морського театру воєнних дій. Це суттєво обмежило потенціал Чорноморського флоту РФ і завадило Москві повністю реалізувати свої плани з морської експансії.
2. *Дуалізм турецької політики та роль Босфору як дипломатичного важеля.* Практика показала, що Анкара перетворила контроль над протоками на інструмент гнучкої «м'якої сили». З одного боку, Туреччина жорстко дотримується лімітів для нечорноморських країн і не пускає в акваторію кораблі НАТО (зокрема США та Британії), щоб не провокувати Росію. З іншого — вона не приєднується до західних санкцій проти Кремля,

заробляючи на російському комерційному трафіку. Такий нейтралітет дозволяє Туреччині залишатися головним посередником у регіоні: саме завдяки цьому стали можливими Чорноморська зернова ініціатива 2022 року та створення тристоронньої групи з розмінування разом із Болгарією та Румунією.

3. *Концепція «регіональної відповідальності» та технічний контроль.*

Для Анкари принципово, щоб військова безпека Чорного моря вирішувалася виключно прибережними державами без прямого втручання зовнішніх гравців. Ця логіка закладалася ще на початку 2000-х через проєкти BLACKSEAFOR та операцію «Чорноморська гармонія». Попри регулярне невдоволення Вашингтона, який прагне посилити присутність НАТО у Чорному морі, Туреччина свідомо тримає рамки Монтре. При цьому порядок у самій протоці забезпечується високим рівнем внутрішньої модернізації — роботою цифрової системи VTS, обов'язковим лоцманським проведенням та жорстким контролем за небезпечними вантажами, що зводить до мінімуму ризики екологічних чи військових інцидентів.

4. *Стратегічні суперечності з РФ та геополітичні перспективи каналу «Стамбул».*

Босфор де-факто є південно-східним фронтиром НАТО, де Туреччина виконує функцію щита, утримуючи баланс сил і не допускаючи прямого зіткнення Альянсу з Росією. Розуміючи, що нинішнє партнерство з Москвою є суто ситуативним, Анкара активно грає на випередження: будує нову базу ВМС у Трабзоні та просуває проєкт штучного каналу «Стамбул». Цей альтернативний водний шлях може повністю змінити правила гри в регіоні, оскільки вихід каналу з-під дії обмежень Конвенції Монтре відкриє для флотів нечорноморських держав легітимний шлях у Чорне море.

РОЗДІЛ 3.

ГЛОБАЛЬНЕ ТОРГОВЕЛЬНЕ ЗНАЧЕННЯ БОСФОРУ ТА ІНФРАСТРУКТУРНІ ПРОЄКТИ ТУРЕЧЧИНИ: ПЕРСПЕКТИВИ ТА ВИКЛИКИ

Чорне море є невід’ємною ланкою глобальної логістичної системи, що забезпечує стратегічний зв’язок між Азією та Європою. Крім портової інфраструктури та туризму, критично важливою галуззю регіональної економіки залишається морське рибальство. Наприклад, лише турецький комерційний рибальський флот щорічно виловлює близько 300 000 тонн хамси; цей промисел має яскраво виражений сезонний характер (переважно взимку), а пік вилову припадає на листопад і грудень. Водночас, за оцінками аналітиків НАТО, акваторія функціонує як складний безпековий коридор, який нерідко використовується транснаціональними кримінальними мережами для нелегального переміщення товарів, наркотичних речовин і радіоактивних матеріалів, що створює постійні ризики фінансування міжнародного тероризму.

Наріжним каменем цієї системи є Босфорська протока — один із найзавантаженіших, найтісніших і потенційно найнебезпечніших морських шляхів на планеті. Щорічно через цю водну артерію проходить від 42 000 до 50 000 суден [39]. Масштаби комерційного транзиту через Босфор розподіляються за кількома ключовими категоріями вантажів, що наочно ілюструє його роль як генерального дистриб’ютора для світових ринків [37]:

- Балкерні (навалочні) вантажі (близько 30%): переважно зерно, вугілля, метали та сировина. Протока виступає головним експортним коридором для аграрної продукції з України, Румунії та Казахстану, безпосередньо впливаючи на глобальну продовольчу безпеку та динаміку світових цін на продовольство.

- Наливні енергетичні вантажі (близько 45%): з яких близько 30% припадає на сиру нафту і нафтопродукти, а 15% — на зріджений природний газ (СПГ/LNG) та зріджений нафтовий газ (ЗНГ/LPG).
- Контейнерні перевезення (близько 25%): що забезпечують стійкість міжнародних ланцюгів постачання та зв'язують промислові центри Сходу з європейськими споживачами.

Характерною рисою сучасної навігації в протоці є стрімке збільшення середніх розмірів та дедвейту суден, що відповідає загальносвітовим тенденціям торговельного флоту. Згідно зі статистикою UNCTAD (2021), за період з 2011 по 2021 рік середній розмір суден у світовому флоті зріс за всіма показниками: загальний флот збільшився на 25,5%, нафтові танкери — на 30,9%, балкери — на 11,3%, а контейнеровози продемонстрували рекордне зростання — на 40,1%. Збільшення габаритів танкерів та їхньої вантажомісткості у поєднанні з токсичністю, вибухонебезпечністю та екологічною шкідливістю вантажів суттєво посилює ризики масштабних навігаційних катастроф у вузькому фарватері [21].

Ситуація ускладнюється безпрецедентно високою інтенсивністю внутрішньої (місцевої) навігації Стамбула. Щодня протоку перетинають міські пороми та пасажирські шатли, які здійснюють близько 1500 регулярних рейсів, забезпечуючи переміщення понад 1,5 мільйона жителів мегаполіса між європейським та азійським берегами. Цей колосальний трафік, у який також вплетені рибальські сейнери та прогулянкові яхти, функціонує в межах портової зони Стамбула, безпосередньо під опорами трьох висячих мостів.

З міжнародно-правового погляду Турецькі протоки є суверенними територіальними водами Туреччини. Вони входять до переліку небагатьох світових водних шляхів, які повністю виведені з-під дії Частини III Конвенції ООН з морського права 1982 року (UNCLOS), підпис під якою Анкара принципово не ставила. Відповідно до статті 35(C) UNCLOS, режим судноплавства тут регулюється виключно Конвенцією Монтре 1936 року. Головна правова відмінність полягає в тому, що замість сучасного ліберального

«транзитного проходу» (transit passage), який суттєво обмежує прибережну державу, в протоках діє традиційне право «мирного проходу» (innocent passage). Це закріплює за Анкарою виняткові суверенні повноваження щодо регулювання, контролю та втручання у навігаційний процес з метою захисту своєї безпеки. Для забезпечення сталого використання протоки Туреччина активно застосовує високотехнологічні Системи управління рухом суден (VTS), впроваджує політику обов'язкового використання танкерів із подвійним корпусом, а також встановлює жорсткі швидкісні обмеження та правила навігації.

Босфорська протока визнана одним із найважливіших глобальних енергетичних чокпоінтів (стратегічних вузлів), що відіграє незамінну роль у транспортуванні сирої нафти, нафтопродуктів та зрідженого природного газу з багатих на ресурси регіонів Каспійського басейну та Російської Федерації до споживачів у Західній, Південній Європі та Азії.

Через цей вузький коридор щодня проходить понад 3 мільйони барелів сирої нафти та конденсату (що становить понад 3% від усього світового нафтового постачання), а також близько 20 мільйонів тонн нафтопродуктів на рік. Гоекономічна вага Босфору для пострадянських та євразійських експортерів є абсолютно домінуючою:

- Російська Федерація: близько 38% усієї морської сирої нафти, що експортується Росією, безпосередньо залежить від безперешкодного проходу через турецькі протоки [37]. Для РФ це найкоротший і найдешевший шлях доставки сировини з чорноморських портів на міжнародні ринки.
- Казахстан та Азербайджан: протока слугує базовим евакуаційним маршрутом для каспійської нафти, яка доставляється танкерами з портів Супса (Грузія) та Новоросійськ.

Завдяки такому географічному розташуванню Туреччина успішно трансформується у потужний транзитний та енергетичний хаб на перетині інтересів країн колишнього СРСР, Близького Сходу та європейських центрів

споживання. Окрім морського шляху, значні обсяги каспійської нафти та сировини з північного Іраку перетинають турецьку територію за допомогою системи магістральних нафтопроводів, що виходять до великого нафтового терміналу Джейхан на Середземноморському узбережжі Туреччини. Це дозволяє частково диверсифікувати потоки та зняти надмірне логістичне навантаження безпосередньо з Босфору.

Окремим динамічним компонентом транзиту є зріджений природний газ (СПГ/LNG), чия частка у структурі босфорського трафіку досягла 15% [39]. Роль протоки у забезпеченні регіональної енергетичної безпеки постійно зростає, що обумовлено як загальноєвропейським трендом на диверсифікацію джерел постачання, так і внутрішніми потребами самої Туреччини. Країна демонструє стрімке зростання внутрішнього споживання природного газу (особливо у секторі електроенергетики), що робить її дедалі чіткіше залежною від стабільності імпорتنих операцій.

Таким чином, Босфор акумулює у собі критичні обсяги вуглеводнів, перетворюючи будь-які технічні, правові чи політичні збої в його роботі на тригер для миттєвого коливання світових цін на енергоносії. Права Туреччини на регулювання цього потоку, засновані на Конвенції Монтре, роблять Анкару ключовим арбітром у питаннях глобального енергетичного транзиту.

Сучасне навантаження на Босфорську протоку вимагає від причорноморських держав та міжнародних консорціумів розробки та впровадження високотехнологічної інфраструктури, здатної диверсифікувати товарні потоки. Чинні інфраструктурні об'єкти та перспективні мегапроекти в регіоні Чорноморських проток можна класифікувати за трьома магістральними напрямками: глибоководні трубопровідні системи, підводні транспортні тунелі та гідротехнічні комплекси.

Транспортування нафти та природного газу дном Чорного моря та сухоподольними обхідними маршрутами є ключовим інструментом розвантаження Босфору від засилля надважких танкерів. У цій системі виділяються кілька фундаментальних об'єктів:

- Газопровід «Блакитний потік» (Blue Stream): Унікальний глибоководний газопровід, прокладений безпосередньо по дну Чорного моря з Росії до Туреччини, який став технологічним проривом початку 2000-х років. Укладання труб здійснювалося на екстремальних глибинах (до 2150 метрів) в умовах агресивного сірководневого середовища. Проект дозволив Туреччині сформувати первинну базу для перетворення на регіональний енергетичний хаб і суттєво знизив залежність газового транзиту від традиційних Босфорських маршрутів [4].
- Газопровід «Турецький потік» (TurkStream): Повністю введений в експлуатацію на початку 2020 року, цей об'єкт складається з двох ниток, прокладених в обхід сухопутної інфраструктури України та водного дзеркала Босфору. Маючи виражений міжнародний статус, одна з його ниток забезпечує внутрішні потреби Туреччини, тоді як друга орієнтована виключно на транзит блакитного палива до країн Південної та Південно-Східної Європи (Греції, Болгарії, Сербії, Угорщини) [5].
- Логістичний нафтогазовий хаб у порту Джейхан: Незважаючи на своє географічне розташування на південному (середземноморському) узбережжі Туреччини, цей глибоководний порт відіграє критично важливу роль у розвантаженні Чорноморських проток. Виступаючи кінцевою точкою стратегічних нафтопроводів БТЦ (Баку — Тбілісі — Джейхан) та Ірак — Туреччина, цей хаб приймає мільйони тонн каспійської та іракської нафти сухоходом. Це рятує Босфорську протоку від неминучого транспортного та екологічного колапсу, який став би неминучим у разі спроби перевести цей обсяг сировини на танкерний флот [12].

З метою подальшої оптимізації нафтового транзиту в регіоні розроблено проекти сухопутних нафтопроводів, значний імпульс для реалізації яких надав контекст повномасштабного вторгнення та введення міжнародних санкцій. Зокрема, країни ЄС намагаються оптимізувати постачання каспійської нафти

за допомогою нафтопроводу Бургас — Александруполіс (Болгарія — Греція). Цей маршрут покликаний з'єднати чорноморський порт Бургас із егейським портом Александруполіс, дозволяючи танкерам розвантажуватися в Болгарії, перекачувати нафту суходолом через Балкани і знову завантажувати її в Середземному морі, повністю уникаючи високих транзитних зборів та черг у Босфорі. Аналогічну функцію покликаний виконувати запропонований турецькою стороною нафтопровід Самсун — Джейхан, який зв'яже турецьке узбережжя Чорного моря з Середземноморським вузлом, усуваючи необхідність проходження танкерів через Босфор і Дарданелли.

Безпосередньо під ложем Босфорської протоки на сьогоднішній день успішно функціонують два надскладні підводні тунелі, які забезпечили безперервну інтеграцію логістичних систем Азії та Європи:

1. Залізничний тунель «Мармарай» (Marmaray): Відкритий у 2013 році, він став першим у світі підводним залізничним тунелем глибокого закладення. Окрім потужного пасажиропотоку, «Мармарай» виконує найважливішу геоекономічну функцію, будучи невіддільним елементом «Залізничного Шовкового шляху». Він дозволяє прямим вантажним потягам курсувати з Китаю та держав Центральної Азії безпосередньо до Західної Європи, минаючи необхідність морської перевалки [31].
2. Автомобільний тунель «Євразія» (Eurasia Tunnel): Запущений наприкінці 2016 року двоярусний автомобільний тунель завдовжки 5,4 км (реалізований міжнародним консорціумом Туреччини та Південної Кореї) дозволив кардинально розвантажити надводні мости Стамбула від легкого та комерційного транспорту, значно прискоривши транскордонну доставку товарів [23].

Критично важливим для життєдіяльності всієї промислової та портової інфраструктури регіону є гідротехнічний тунель Босфор — Мелен (Bosphorus Water Tunnel), завершений у 2012 році. Цей гігантський підводний водогін завдовжки 5,5 км, прокладений у твердих скельних породах під дном протоки, забезпечує перекачування прісної води з азійської провінції Дюзце до

європейських кварталів Стамбула, що врятувало регіональний логістичний вузол від хронічного дефіциту водних ресурсів.

На відміну від нафтогазового сектору, який має альтернативні трубопровідні потужності, міжнародна торгівля агропродовольчою продукцією, і зокрема соняшниковою олією (де ключовими глобальними гравцями виступають Україна та Росія), залишається абсолютно залежною від морського транспорту. Будь-які обмеження, військові ризики або тарифні затримки в Босфорі миттєво створюють жорсткі логістичні «вузькі місця».

Для мінімізації цих криз під час повномасштабного конфлікту було розроблено інституційні інфраструктурні рішення, такі як Чорноморська зернова ініціатива, яка сформувала тимчасову, але дієву структуру — Спільний координаційний центр у Стамбулі. Цей механізм інспекції суден діяв у межах міжнародного морського права для верифікації суховантажів і танкерів, що транспортували зерно та соняшкову олію з портів Чорного моря через Босфор до країн Глобального Півдня. Сучасні реалії доводять, що модернізація та розширення логістичних можливостей у альтернативних чорноморських хабах (зокрема, в румунському порту Констанца та портах Болгарії), а також технологічне оновлення терміналів у Середземному морі є життєво необхідними передумовами для стабілізації цін та забезпечення стійкості світового продовольчого ринку.

У стратегії сучасного турецького керівництва особливе місце посідає масштабний інфраструктурний мегапроект «Канал Стамбул» (Kanal İstanbul) — штучний судноплавний канал завдовжки 45 км, запланований у Східній Фракії паралельно до Босфорської протоки. Ця штучна водна артерія має з'єднати Чорне море з Мармуровим, відкриваючи альтернативний вихід до Егейського та Середземного морів. З інженерно-географічного погляду проект передбачає повне розсічення європейської частини Стамбула, внаслідок чого між природним Босфором та новим каналом утвориться новий острів із береговою лінією, омиваною водами двох морів та штучного русла. Проектна пропускна здатність каналу закладається на рівні 160 транзитів суден на добу,

що цілком співвідносно з поточним навантаженням на Босфор і має повністю ліквідувати багатоденні черги кораблів на рейдах [16].

Офіційне позиціонування мегапроєкту Міністерством транспорту та інфраструктури Туреччини спирається на комерційні, логістичні та безпекові аргументи. Босфор на сьогодні залишається одним із найінтенсивніших морських коридорів, фіксуючи близько 41 000–42 000 транзитів суден усіх типів на рік, що майже втричі перевищує завантаженість Суецького каналу. Особливу небезпеку становлять понад 8 000 нафтових танкерів, які щорічно перевозять близько 145 мільйонів тонн сирої нафти. Хоча відомча статистика фіксує певне зменшення загальної кількості суден за останні роки, водночас спостерігається критичне збільшення частки надвеликих суден та їхнього загального гросс-тоннажу. Оскільки через регіон проходять колосальні обсяги сирої нафти, а також експортного зерна та соняшникової олії, ризики великих аварій безпосередньо у межах багатомільйонного мегаполіса є екстремально високими. Будівництво каналу презентується як спосіб розвантажити Босфор, мінімізувати ймовірність техногенних катастроф і зменшити рівень забруднення Мармурового моря, де торговельні судна змушені тижнями перебувати на якірних стоянках в очікуванні дозволу на прохід.

Крім суто навігаційного русла, концепція мегапроєкту передбачає розбудову комплексної економічної екосистеми:

- створення великого глибоководного контейнерного термінала в Чорному морі (у безпосередній близькості до Нового аеропорту Стамбула);
- формування сучасних логістичних центрів та штучних островів, споруджених із ґрунту, вилученого під час копання каналу;
- зведення нових сейсмостійких житлових районів уздовж русла;
- глибоку інтеграцію з масштабними транспортними проєктами, зокрема з високошвидкісною залізничною магістраллю Халкалі — Капікуле, новими лініями стамбульського метрополітену та модернізованими швидкісними шосе.

Фінансування проєкту планується реалізувати за моделлю «будівництво — експлуатація — передача» (BOT) або через механізми державно-приватного партнерства. За офіційними розрахунками уряду, канал спроможний генерувати до 8 мільярдів доларів США щорічного доходу, значну частину якого складатимуть сервісні збори за транзит.

Попри масштабні очікування, проєкт наражається на гостру експертну критику та внутрішньополітичний опір. Провідні турецькі економісти (зокрема Коркут Боратав) піддають сумніву реалістичність урядових фінансових прогнозів, зазначаючи, що чистий дохід від проєкту може виявитися негативним. Головний контраргумент полягає в тому, що змусити комерційні танкери добровільно платити значні збори за користування штучним каналом буде неможливо, доки Конвенція Монтре гарантує їм право абсолютно безкоштовного та безперешкодного проходу через сусідній природний Босфор. Проте аналітики припускають, що Анкара може задіяти статтю 3 Конвенції Монтре, яка дозволяє проведення санітарно-епідеміологічного та медичного контролю на вході до проток. Шляхом навмисного затягування цих процедур і створення штучних багатоденних затримок для суден у Босфорі Туреччина здатна зробити канал «Стамбул» значно привабливішим і швидшим комерційним варіантом.

Муніципальна влада Стамбула та екологічні рухи також виступають категорично проти будівництва. Мер міста Екрем Імамоглу неодноразово наголошував, що обмежені фінансові ресурси держави мають бути спрямовані на підготовку інфраструктури мегаполіса до неминучого руйнівного землетрусу та розв'язання гострих економічних проблем. За оцінками критиків, закладеного бюджету каналу вистачило б для повної перебудови та зміцнення всіх аварійних житлових будинків Стамбула. Екологи попереджають про катастрофічні наслідки: будівництво знищить озеро Дурусу, яке забезпечує п'яту частину міста питною водою, посилить перенаселеність та незворотно порушить екобаланс між Чорним та Мармуровим морями. Незадоволення суспільства підтверджують і

соціологічні дані агенції МАК, згідно з якими 80,4% опитаних стамбульців висловилися проти проєкту, і лише 7,9% підтримали його. Додатковим тригером для скандалу стали журналістські розслідування, які виявили, що великі земельні ділянки вздовж майбутнього русла каналу заздалегідь скупили представники правлячої еліти (включаючи колишнього міністра фінансів Берата Албайрака, зятя президента Р. Ердогана) та члени королівської родини Катару, що свідчить про наявність приватних рентних інтересів.

Найбільш резонансним є геополітичний та міжнародно-правовий вимір проєкту. Світові аналітики одразу охарактеризували канал як спробу Туреччини обійти обмеження Конвенції Монтре 1936 року. Ще у січні 2018 року тодішній прем'єр-міністр Туреччини Біналі Йилдирим офіційно оголосив, що на канал «Стамбул» правовий режим Монтре не поширюватиметься. Це створює принципово новий майданчик для дипломатичного тиску та торгів: Анкара отримує одноосібне право самостійно, без міжнародних обмежень визначати правила, тоннаж, типи озброєнь та тривалість перебування військових кораблів третіх країн, які захочуть увійти в Чорне море через нову артерію.

Така перспектива викликає глибоке занепокоєння в середовищі турецької військово-політичної еліти, яка традиційно вважає Конвенцію Монтре наріжним каменем національної безпеки. Гострота дискусії досягла піку у квітні 2021 року, коли 104 відставні адмірали Військово-морських сил Туреччини підписали відкритий колективний лист. У ньому військові вищого рангу рішуче застерegli уряд від спроб ревізії або нівелювання Конвенції Монтре через будівництво каналу «Стамбул», підкресливши, що девальвація цього історичного договору розв'яже руки зовнішнім силам і завдасть непоправної шкоди безпеці держави. Реакція влади була жорсткою: наступного ж дня десять адміралів-підписантів були заарештовані за звинуваченням у спробі впливу на демократичні інститути.

Дослідження економічного виміру та інфраструктурного потенціалу Чорноморських проток дозволяє зробити кілька ключових висновків щодо глобального значення Босфору та логістичної стратегії Анкари:

1. *Критична завантаженість Босфору та ризики для Стамбула.* Статистика комерційного судноплавства чітко показує, що протока працює на межі своїх можливостей, пропускаючи до 50 тисяч суден на рік. Глобальний тренд на збільшення габаритів танкерів і контейнеровозів (особливо за даними UNCTAD) у поєднанні з небезпечними вантажами перетворює Босфор на зону постійного ризику. Ситуацію загострює шалений внутрішній трафік Стамбула — понад 1500 рейсів міських поромів щодня. Усе це створює загрозу екологічної чи техногенної катастрофи прямо в центрі багатомільйонного мегаполіса.
2. *Статус незамінного енергетичного «чокпоінту».* Через Босфор щодня проходить понад 3% світового постачання нафти, що робить його ключовим арбітром у світовій енергетиці. Протока має критичне геоекономічне значення для пострадянського простору, оскільки від неї залежить майже 38% морського нафтового експорту Росії, а також транзит каспійської нафти з Казахстану та Азербайджану. Права Туреччини на регулювання цього потоку згідно з Конвенцією Монтре дають Анкарі унікальний важіль впливу на світові ціни на енергоносії.
3. *Сухопутна диверсифікація та підводна інтеграція.* Щоб врятувати Босфор від логістичного колапсу, Туреччина успішно розбудовує альтернативну інфраструктуру. Газопроводи («Блакитний потік», «Турецький потік») та нафтовий хаб у Джейхані дозволили пустити значну частину російських, каспійських та іракських енергоресурсів в обхід проток. Крім того, підводні тунелі «Мармарай» та «Євразія» змінили транспортні системи Європи та Азії, інтегрувавши Туреччину в «Залізничний Шовковий шлях» з Китаю до ЄС без необхідності морської перевалки.

4. Канал «Стамбул» як геополітичний виклик та інструмент обходу Монтре. Мегапроєкт штучного каналу презентується урядом як комерційно вигідний спосіб розвантажити Босфор, проте всередині країни він стикається з жорстким опором. Економісти сумніваються в його окупності (оскільки Босфор за Конвенцією Монтре залишається безкоштовним), а мерія Стамбула та екологи попереджають про знищення питної води та руйнацію екосистеми морів. Найголовніше — проєкт має відверто геополітичний характер: заява влади про те, що на новий канал не поширюватиметься режим Монтре, відкриває для Анкари можливість самостійно вирішувати, які військові кораблі нечорноморських країн (зокрема НАТО) пускати в акваторію, що вже викликало серйозні внутрішньополітичні скандали та арешти серед військової еліти Туреччини.

ВИСНОВКИ

Узагальнення результатів комплексного дослідження геополітичної та міжнародно-правової ролі Босфорської протоки дозволяє сформулювати підсумкові результати роботи відповідно до поставлених наукових завдань:

1. Щодо історико-правових передумов формування міжнародного статусу Босфорської протоки та особливостей функціонування Конвенції Монтре: Дослідження правового генезису режиму Чорноморських проток довело, що Конвенція Монтре 1936 року залишається головним міжнародно-правовим стабілізатором у регіоні. Її унікальність полягає в тому, що на Босфор і Дарданелли не поширюється дія Конвенції ООН з морського права 1982 року, яку Туреччина принципово не підписала. Замість сучасного принципу «транзитного проходу», Конвенція Монтре закріпила історичне право «мирного проходу», що гарантує Анкарі повний суверенітет над протоками як її територіальними водами.

Ефективність документа тримається на суворих кількісних та часових обмеженнях для флотів країн, які не мають виходу до Чорного моря. Обмеження сумарного тоннажу військових кораблів нечорноморських держав та жорсткий ліміт на час їхнього перебування в акваторії (до 21 доби) вже майже століття дієво запобігають надмірній мілітаризації Чорного моря. Конвенція успішно функціонує завдяки балансу інтересів: Туреччина отримала безпеку кордонів, причорноморські держави — захист від появи великих іноземних флотів, а міжнародна спільнота — гарантії свободи торговельного судноплавства.

2. Щодо економічного значення протоки як глобального торговельного коридору та структури вантажопотоків: Економічний аналіз комерційної навігації підтвердив, що Босфор є одним із найважливіших і водночас найбільш геополітично вразливих світових «чокпоінтів». Дослідження

структури вантажопотоків виявило структурний дуалізм транзиту, який безпосередньо впливає на стабільність світових ринків. З одного боку, протока забезпечує глобальну енергетичну логістику, акумулюючи значні обсяги сирої нафти, нафтопродуктів та зрідженого газу, що експортуються з пострадянського простору та Каспійського басейну.

З іншого боку, Босфор працює як критично важливий коридор для світової продовольчої безпеки, забезпечуючи безальтернативний морський вихід для аграрного експорту України та сусідніх європейських держав. У роботі з'ясовано, що стрімке збільшення середніх розмірів та кількості сучасних комерційних суден суттєво підвищує ризики масштабних екологічних чи техногенних катастроф. Це створює постійне безпекове навантаження на багатомільйонний мегаполіс.

3. Щодо специфіки інтересів ключових міжнародних акторів у Чорноморському басейні: У роботі доведено, що Чорноморський регіон є зоною жорсткого геополітичного суперництва, де стикаються три принципово різні стратегії:

- Російська Федерація розглядає Чорне море як власну зону впливу та логістичний вузол для проєктування сили в Середземномор'ї. Для Москви Босфор є критичною економічною артерією для експорту енергоресурсів, тому РФ зацікавлена у суворому збереженні обмежень Монтре для позарегіональних держав.
- Сполучені Штати та країни НАТО прагнуть лібералізувати режим проток, щоб посилити присутність військово-морських сил Альянсу в Чорному морі, підтримати прибережних союзників та стримати російську експансію.
- Турецька Республіка послідовно просуває концепцію «регіональної відповідальності», наполягаючи на тому, що безпека Чорного моря має забезпечуватися виключно силами причорноморських держав. Така позиція дозволяє Анкарі мінімізувати ризики військового зіткнення

великих держав біля своїх кордонів та максимально капіталізувати свій статус географічного монополіста й головного арбітра регіону.

4. Щодо практичного застосування Туреччиною положень Конвенції Монтре під час російсько-української війни: Аналіз подій після повномасштабного вторгнення показав, що Конвенція Монтре перетворилася на дієвий інструмент дипломатичного стримування. Ключовим кроком Анкари стало офіційне визнання російської агресії «війною» 28 лютого 2022 року, що дозволило юридично обґрунтовано активувати Статтю 19 Конвенції та закрити Босфор і Дарданелли для військових кораблів воюючих сторін.

Це рішення мало колосальне стратегічне значення: воно де-факто заблокувало Росії можливість оперативно посилити свій Чорноморський флот за рахунок кораблів з інших флотських з'єднань, що суттєво полегшило Україні ведення оборонних операцій на морі. Водночас, суворо закривши протоки і для кораблів НАТО, Туреччина легітимізувала свій нейтралітет. Це дозволило Анкарі уникнути розриву економічних відносин із Кремлем і одночасно виступити головним гуманітарним посередником, координуючи такі масштабні проєкти, як Чорноморська зернова ініціатива.

5. Щодо оцінки перспектив реалізації великих інфраструктурних проєктів та їхнього впливу на зовнішню політику Туреччини: Дослідження сучасної інфраструктури проток показало, що діючі підводні тунелі та розгалужена система нафто- і газопроводів успішно виконують роль сухопутних дублерів, розвантажуючи Босфор від надлишкового транзиту енергоресурсів. Проте ключовий урядовий проєкт — штучний канал «Стамбул» — має принципово іншу, суто геополітичну природу.

Офіційні заяви Анкари про те, що на новий штучний шлях режим Монтре не поширюватиметься, означають спробу Туреччини здобути абсолютну суверенну автономію у регулюванні військового транзиту. Проєкт стикається із жорстким внутрішнім економічним та екологічним спротивом через загрозу питній системі Стамбула, проте його геополітичний потенціал є колосальним. Канал перетвориться на інструмент масштабного

дипломатичного торгу: Анкара отримає право одноосібно вирішувати питання допуску іноземних військових флотів у Чорне море, що здатне радикально змінити баланс сил у трикутнику Туреччина — НАТО — Росія.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бойко І. Російсько-український конфлікт: судова стадія врегулювання / Юридичний науковий журнал, №3, 2017 р., С. 203-206. URL: http://lsej.org.ua/3_2017/3_2017.pdf#page=203 (дата звернення: 15.03.2026)
2. Впровадження Конвенції Монтре / Міністерство закордонних справ Республіки Туреччина. URL: <https://www.mfa.gov.tr/implementation-of-the-montreux-convention.en.mfa> (дата звернення: 20.03.2026)
3. Габер Є. Політика Туреччини в Чорноморському регіоні: двостороннє партнерство чи регіональна інтеграція? / Вісник ОНУ, Випуск 10, 2011 р., С. 876 – 885. URL: <https://lnk.ua/hbXXeFV5F> (дата звернення: 20.03.2026)
4. Газопровід «Блакитний потік». URL: <https://lnk.ua/7bIYxfmSr> (дата звернення: 11.04.2026)
5. Газопровід «Турецький потік». URL: <https://lnk.ua/trbYwM1L6> (дата звернення: 15.03.2026)
6. Горюнова Є. Чорноморська політика Туреччини: між безпекою та прагматизмом, 2022 р., Одеса, С. 43- 46. URL: <https://lnk.ua/TQ9EIUvka> (дата звернення: 20.03.2026)
7. Курилюк Ю. Стратегічне значення зернової угоди для економічної безпеки України / Наукові записки ЛУБП, № 37, 2023 р., С. 251-257 (дата звернення: 20.03.2026). URL: <https://nzlubp.org.ua/index.php/journal/article/view/810>
8. Лачан Т. Чорне море та його стратегічне значення / Видавництво Deutsche Welle, 2023 р. URL: <https://lnk.ua/FPJBC1oW3> (дата звернення: 15.03.2026)
9. Лозаннський мирний договір / Міністерство закордонних справ Республіки Туреччина. URL: <https://www.mfa.gov.tr/lausanne-peace-treaty-ru.ru.mfa> (дата звернення: 20.03.2026)

10. Міністерство національної оборони Турецької Республіки. URL: <https://lnk.ua/WutvRBCK1> (дата звернення: 11.04.2026).
11. Міністерство транспорту, морських справ і зв'язку Туреччини. URL: <https://www.uab.gov.tr/kurumsal/stratejik-yoenetim/> (дата звернення: 11.04.2026).
12. Нафтопровід Баку — Тбілісі — Джейхан. URL: <https://lnk.ua/dOWa3J4pZ> (дата звернення: 20.03.2026).
13. Ніколаєнко Н., Макаренко Л. Міжнародні відносини та політичні процеси в країнах Чорноморського регіону в контексті російсько-української війни / Видавництво МВСКРС, №2, 2022 р., С. 5-15. URL: <https://www.relint.vnu.edu.ua/index.php/relint/article/view/259> (дата звернення: 11.04.2026)
14. Примітка щодо Турецьких проток / Міністерство закордонних справ Республіки Туреччина. URL: <https://www.mfa.gov.tr/the-turkish-straits.en.mfa> (дата звернення: 20.03.2026)
15. Соловійова Е. Геополітичний аналіз чорноморської політики Туреччини \ Науково-теоретичний альманах Грані, 26 (3), 2023 р., С. 109 – 116. URL: <https://grani.org.ua/index.php/journal/article/view/1891> (дата звернення: 20.03.2026)
16. Стамбульський канал. URL: <https://lnk.ua/NFM5ZuOiN> (дата звернення: 15.03.2026).
17. Устименко Б. Політико-правові механізми протидії російській агресії на морі / Літопис Волині, №27, 2022 р., С. 222-230. URL: <http://litopys.volyn.ua/index.php/litopys/article/view/390> (дата звернення: 11.04.2026)
18. Хевцуріані А., Парджані А. Геополітичне значення чорноморського регіону в глобальній політиці / Політичне життя, 2022 р., С. 133 -139. URL: <https://jvestnik-politology.donnu.edu.ua/index.php/pl/article/view/12641> (дата звернення: 15.03.2026).

19. Шутчкін В. Військово - політична співпраця між Україною та Туреччиною як складова протидії збройній агресії Росії з боку Путіна / Молоді вчені Грінченко – Міжнародний журнал Сетона , №4, 2022 р., С. 58-70. URL: <https://ysgsij.kubg.edu.ua/index.php/journal/article/view/130> (дата звернення: 05.04.2026).
20. Abdisalam H. The Importance of The Turkish Straits and The Montreux Convention Regarding The Russia and Ukraine War / Publisher: IJANSER, p. 98–105, 2025 (Абдісалам Х. Значення турецьких проток та Конвенції Монтре в контексті війни між Росією та Україною / Видаєник: IJANSER, ст. 98–105, 2025). URL: <file:///C:/Users/Admin/Downloads/13-Submission+1302+pp+98-105.pdf> (дата звернення: 15.03.2026).
21. Açıık, A., Atacan, C. Estimating the ship traffic in the Istanbul Strait through economic growth of region countries, p. 99-119, 2021 (Ачик А., Атакан Дж. Оцінка судноплавного трафіку в Стамбульській протоці через економічне зростання країн регіону, с. 99-119, 2021) <file:///C:/Users/Admin/Downloads/admin,+6-1940+ENG++++.pdf> (дата звернення: 20.03.2026).
22. Atland K. Redrawing borders, reshaping orders: Russia's quest for dominance in the Black Sea region \ European Security, Volume 30, 2021, P. 305- 324 (Атланд К. Перемалювання кордонів, зміна порядків: прагнення Росії до домінування в Чорноморському регіоні / Європейська безпека, Том 30, 2021 р., С. 305 - 324). URL: <https://lnk.ua/GZFl3W0eR> (дата звернення: 15.03.2026).
23. AVRASYA TÜNELİ (Проект тунелю «Євразія»). URL: <https://www.avrasyatuneli.com/kurumsal/ne/hakkinda> (дата звернення: 20.03.2026).
24. Aydın M., Aydıntaşbaş A. Bridging the Bosphorus: How Europe and Turkey can turn tiffs into tactics in the Black Sea / Publisher: European Council on Foreign Relations, 2025 (Айдін М., Айдинташбаш А. Наводячи мости через Босфор: Як Європа та Туреччина можуть перетворити суперечки на

- тактику в Чорному морі / Видавництво: Європейська рада з міжнародних відносин, 2025). URL: <https://lnk.ua/TVJNSuWzu> (дата звернення: 05.04.2026)
25. Bekiarova N. The growing military activity in the Black Sea region as a security threat. Strategic Impact, 2017, Issue No: 1, P. 44–53. (Бекіярова Н. Зростання військової активності в Чорноморському регіоні як загроза безпеці. Стратегічний вплив, 2017 р., Випуск № 1, С. 44-53). URL: <https://www.cceol.com/search/article-detail?id=829344> (дата звернення: 15.03.2026)
 26. BLACKSEAFOR (Чорноморська військово-морська група) / Міністерство закордонних справ Республіки Туреччина. URL: <https://www.mfa.gov.tr/blackseafor.en.mfa> (дата звернення: 20.03.2026).
 27. Boşneagu R., Nedelcu A., Scurtu I. Black Sea - the geopolitical, economic, social and military importance / IOP Publishing Ltd, 2018 (Бошнеагу Р., Неделку А., Скурту І. Чорне море – геополітичне, економічне, соціальне та військове значення / Видавництво IOP, 2018 р.). URL: <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1742-6596/1122/1/012006/meta> (дата звернення: 05.04.2026)
 28. Directorate General of Coastal Safety / 2021 Sector Report (Галузевий звіт за 2021 рік / Головне управління берегової безпеки Туреччини). URL: <https://lnk.ua/883r01mjd> (дата звернення: 11.04.2026)
 29. Ferenc A. V. Bridge across the Bosphorus: The Foreign Policy of Turkey, 1971 (Ференц А. В. Міст через Босфор: Зовнішня політика Туреччини, 1971 р.). URL: <https://lnk.ua/TTk0o0xaO> (дата звернення: 15.03.2026)
 30. Güçlü Y. A. Regulation of the Passage Through the Turkish straits / Publisher: Journal of International Affairs / Volume 5, #1, 2021 (Гючлю Ю. А. Регулювання проходу через турецькі протоки / Видавництво: Журнал міжнародних відносин (Journal of International Affairs) / Том 5, № 1, 2021). URL: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/816845> (дата звернення: 05.04.2026)

31. Marmaray Trains, TCDD TAŞIMACILIK AŞ (Потяги Мармарай, АТ «Перевезення Турецької державної залізниці»). URL: https://www.tcddtasimacilik.gov.tr/tr/stratejik_plan (дата звернення: 20.03.2026).
32. Montreux Convention / United Nations Treaty Collection (Конвенція Монтре / Збірник міжнародних договорів ООН). URL: <https://treaties.un.org/pages/showDetails.aspx?objid=0800000280166981> (дата звернення: 15.03.2026).
33. Neset S., Aydin M., Balta E. Turkey as a regional security actor in the Black Sea, the Mediterrenean and the Levant region / CMI Report, # 2, 2021, P. 64 (Несет С., Айдін М., Балта Е. Туреччина як регіональний суб'єкт безпеки в Чорноморському, Середземноморському та Левантському регіонах / Видавництво CMI Report, № 2, 2021, С. 64). URL: <https://lnk.ua/5r3liWWi0> (дата звернення: 11.04.2026).
34. Operation Active Endeavour (2001-2016) / Publisher: NATO, 2022 (Операція «Активне зусилля» (2001–2016) / Видавець: НАТО, 2022). URL: <https://www.nato.int/en/what-we-do/operations-and-missions/operation-active-endeavour-2001-2016> (дата звернення: 20.03.2026).
35. Ozerdem A. What the Montreux Convention is, and what it means for the Ukraine war / Publisher: The Conversation, 2022 (Озердем А. Що таке Конвенція Монтре та що вона означає для війни в Україні / Видавництво: The Conversation, 2022). URL: <https://lnk.ua/OgBOwt4NN> (дата звернення: 11.04.2026)
36. Stephen J. F., Binnendijk A. Russia, NATO, and Black Sea Security / RAND Corporation, 2020, P.194 (Стівен Дж. Ф., Біннендік А. Росія, НАТО та безпека Чорного моря / RAND Corporation, 2020 р., С. 194). URL: https://www.rand.org/pubs/research_reports/RRA357-1.html (дата звернення: 20.03.2026)
37. The Strategic Importance of the Bosphorus in History / Publisher: Bosphorus Cruise, 2025 (Стратегічне значення Босфору в історії / Видавництво:

- Bosphorus Cruise, 2025). URL: <https://lnk.ua/7SAeYygh8> (дата звернення: 20.03.2026)
38. Treaty of Peace (Treaty of Lausanne), 1923 / Publisher: Jus Mundi (Мирний договір (Лозаннський договір), 1923 / Видавництво Jus Mundi). URL: <https://lnk.ua/EuwKOg7eG> (дата звернення: 15.03.2026)
 39. Turkey's huge and rising role in world trade of oil, gas, grains / Publisher: Reuters, 2016 (Величезна та зростаюча роль Туреччини у світовій торгівлі нафтою, газом і зерном / Видаєник: Reuters, 2016). URL: <https://lnk.ua/yinnZnv90z> (дата звернення: 15.03.2026)
 40. Aydın E. AB'nin Güvenliği ve Türkiye'nin Rolü: NATO Füze Kalkanı / AVRASYA Uluslararası Araştırmalar Dergisi, C. 7, № 16, S. 719 – 735, 2019 (Айдин Е. Безпека ЄС та роль Туреччини: протиракетний щит НАТО / Міжнародний журнал євразійських досліджень, Том 7, № 16, с. 719–735, 2019 р.). URL: <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/678088> (дата звернення: 02.06.2026).
 41. Canar B. Soğuk Savaş Sonrasında Amerika Birleşik Devletleri'nin Karadeniz Politikası / Yayıncı: Ankara Üniversitesi, V. 67, № 01 , 2012 (Джанар Б. Політика Сполучених Штатів Америки щодо Чорного моря після Холодної війни / Видавництво: Анкарський університет, Том 67, № 01, 2012 р.). URL: <https://dergipark.org.tr/en/pub/ausbf/article/42507> (дата звернення: 02.06.2026).
 42. Çaban D. Türkiye'nin "Mavi Vatan" Stratejisinin Temel Kavramları. Medyaforum: Analiz, Öngörüler, Bilgi Yönetimi, 126-144 / 2023 (Чабан Д. Основні концепції турецької стратегії “Блакитна батьківщина” / Медіафорум : аналітика, прогнози, інформаційний менеджмент, ст. 126-144 / 2023). URL: <https://journals.chnu.edu.ua/mediaforum/article/view/229> (дата звернення: 02.06.2026).
 43. Çukur S. Türkiye'nin Karadeniz'i Güvenlikleştirme Sürecinde İzlediği Politikalar / Journal of TESAM Academy, V. 12, # 2 , 2025 (Чукур С. Політика, яку проводить Туреччина в процесі сек'юритизації Чорного

моря / Журнал Академії TESAM, Том 12, № 2, 2025 р.). URL: <https://dergipark.org.tr/en/pub/tesamakademi/article/1524958> (дата звернення: 02.06.2026)

44. Gürdeniz E. Mavi Vatan ve Deniz Yetki Alanları Yasası / Yayıncı: 2018 TASAM - Türk Asya Stratejik Araştırmalar Merkezi, 2026 (Гюрденіз Е. Блакитна Батьківщина та Закон про морські зони юрисдикції / Видавництво: 2018 ТАСАМ – Турецький центр азіатських стратегічних досліджень, 2026). URL: <https://lnk.ua/PGcAlBbZU> (дата звернення: 02.06.2026)
45. Güvenç S. NATO'nun Evrimi ve Türkiye'nin Transatlantik Güvenliğe Katkıları / С. 12, № 45, S. 101-119, 2015 (Гювенч С. Еволюція НАТО та внесок Туреччини в трансатлантичну безпеку / Том 12, № 45, с. 101-119, 2015 р.). URL: <https://lnk.ua/LMMz3Ry9o> (дата звернення: 02.06.2026)
46. Kodaman T. Soğuk Savaş Sonrası Rusya'nın Karadeniz Politikası / Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi, V. 3, # 3, 2007 (Кодаман Т. Політика Росії щодо Чорного моря після Холодної війни / Міжнародний журнал чорноморських досліджень, Том 3, № 3, 2007 р.). URL: <https://dergipark.org.tr/en/pub/ukid/article/656339> (дата звернення: 02.06.2026).
47. Kurt S. NATO ve AB'nin Karadeniz Bölgesine Yönelik Politikaları / The Journal of Academic Social Science Studies, № 31 , p. 403-419, 2015 (Курт С. Політика НАТО та ЄС щодо Чорноморського регіону / Журнал академічних досліджень соціальних наук, № 31, с. 403-419, 2015 р.). URL: <https://lnk.ua/xChoN8hD5> (дата звернення: 02.06.2026)
48. Mavi Vatan Kavramı ve Önemi / Baskıcı: 2022 Mavi Vatan - Yeni Nesil Medya (Концепція «Блакитної Батьківщини» та її значення / Видавництво: 2022 Блакитна Батьківщина - Нове покоління медіа). URL: <https://mavivatan.net/mavi-vatan-kavrami-ve-onemi/> (дата звернення: 02.06.2026).

49. Oğuzlu T. NATO ve Türkiye: Dönüşen İttifakın Sorgulayan Üyesi / С. 9, № 34, S. 99-124, 2012 (Огузлу Т. НАТО та Туреччина: прагматичний член альянсу, що трансформується / Том 9, № 34, с. 99-124, 2012 р.). URL: <https://www.jstor.org/stable/43926229?seq=1> (дата звернення: 02.06.2026).
50. Türkiye – NATO 60 Yıldır Barış ve Güvenlik için Birlikte / Yayıncı: Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı (Туреччина – НАТО: 60 років разом заради миру та безпеки / Видавництво: Міністерство закордонних справ Республіки Туреччина). URL: <https://www.mfa.gov.tr/turkiye-nato-60-yildir-birlikte.tr.mfa> (дата звернення: 02.06.2026)