

# Валентина Михайлова. Соседи по морю: от Стамбула до Трабзона

Как Турция развивает транспортную инфраструктуру Черноморья

В последние годы интерес к созданию морского бизнес-сообщества Черноморья, похоже, окончательно угас. Об энтузиазме, с которым в середине 90-х прошлого века создавались международные транспортные проекты, совместные ассоциации, прокладывались морские коридоры и даже формировались банки, напоминают пока проекты ТРАСЕКА и ОЧЭС в силу живучести их бюрократического аппарата. Дело тут и в политике, и в разных уровнях экономики, и в коррупции, и в той же бюрократии... Каждая из стран пошла своим путем. Сложно сказать, что из перечисленного подорвало отношения больше.

## **Сложная судьба маршрута**

Сегодня у паромного комплекса в Черноморске можно заметить стоящий в отстое небольшой паром «Каледония». Украинская компания «Укрферри» в конце прошлого века приобрела судно, подняла на нем украинский флаг и первой на Черном море сделала прорыв в грузо-пассажирских перевозках. «Каледония» много лет успешно соединяла Одессу со Стамбулом, пока приносящий живую копейку проект не вызвал интерес у кого-то на берегу. Судно не выпускали полтора года под разными предлогами, ожидая взяток... Так и сгинула линия.

«Укрферри» понадобилось несколько лет, чтобы возобновить перевозки в Стамбул из Черноморска. Сначала создали железнодорожно-автомобильную переправу до порта Дериндже, что в Измитском заливе, но могли возить только грузы. Возможность доставлять пассажиров в Турцию морем появилась после открытия в начале 2017 года таможенно-пограничного терминала в порту

Хайдарпаша, расположенного на азиатском берегу Босфора.

В пресс-релизах компании сообщается, что созданы комфортные условия для пересечения турецкой границы, в том числе для любителей авто- и мототуризма. В этом убедилась группа украинских журналистов, которая в июле этого года первой отправилась исследовать новый для украинских путешественников маршрут вдоль черноморского побережья Турции от Стамбула до Трабзона.

## **Другой мир**

Мы получили паспорта со штампами прямо на борту, сошли на берег и начали было искать пропускной офис, памятуя количество проверяющих на украинской переправе, которые по несколько раз поштучно считали пассажиров, тщательно записывали данные в бумажки... Но Турция – это другой мир. По степени экономических свобод – западный. По качеству услуг и улыбок – восточный (вы только скажите, что хотите).

Маршрут, в организации которого участвовали СК «Укрферри», Министерство культуры и туризма Турции и старейший турецкий туроператор VIP tourist, назван «Один weekend – две страны». Автомобильное путешествие по побережью «закольцовано» морскими линиями «Укрферри»: сначала из Черноморска в Стамбул, в конце пути из Батуми – в Черноморск. Так что можно говорить о трех странах: один день в сегодняшнем Батуми тоже много стоит.

Скажу сразу, путешествие вдоль Черного моря длиною в пять дней (2000 км, 20 городов) заняло в моем рейтинге лучших маршрутов (а путешествовать я люблю) одно из первых мест. Я бы возвращалась в каждый город и городок еще и еще, с наслаждением наблюдая, как густо вплетаются в современную жизнь этой части Малой Азии звуки, краски, линии зданий и аромат культур древних народов, населявших эту территорию как минимум 20 тыс. лет назад. Турки – отличные хранители времени.

В этом регионе находились Хеттское царство, Лидийское царство, Мидия, государство Ахеменидов, Великая Армения, Киликия,

держава Александра Македонского, государство Селевкидов, Понтийское царство, Пергам, Древний Рим, Византия, Конийский султанат, Османская империя... Государственные образования рождались, развивались и гибли под натиском новых завоевателей, оставляя после себя памятники и образцы древних цивилизаций, культуры и быта.

Здесь родились философ Диоген Синопский, первый географ Страбон Амасийский, османские султаны. Здесь за свои идеалы боролись и умирали Ганнибал, Георгий Победоносец. Здесь воевали амазонки, рождались мифы и легенды, вошедшие в культурную сокровищницу человечества.

Несмотря на обилие достопримечательностей, регион малоизвестен соседям по морю, говорили во время встречи с журналистами директор Восточно-Черноморского туристического объединения «Турсаб» Суат Гюркок и представитель Министерства культуры и туризма Турции Али Айвазоглу. В такие причерноморские города, которые являются памятниками истории, как Кастамону, Синоп, Амасья, Самсун, Трабзон, Ризе, Гиресун, в основном приезжают турецкие туристы. В последние годы растет популярность этого края среди иностранцев. Их привлекают отличные дороги, комфортные отели, гостеприимство местных жителей и, конечно, богатое историческое прошлое. Есть большие перспективы в развитии гастрономического, медицинского и паломнического туризма.

Добавлю, что каждый город на побережье имеет свои марины, путешествие на яхтах будет так же комфортным и незабываемым. К слову, осенью, когда начнется сезон цитрусовых, а девственные леса, что тянутся вдоль всего побережья, оденутся в багрянец, можно отправиться в путешествие из Черноморска через Самсун. В это время начинает сезонную работу еще одна линия «Укрферри».

### **Как быть счастливым**

Пророк Мухаммед учил: «Хочешь быть счастливым – не сравнивай себя с другими». К концу первого дня путешествия мы стали

несчастливыми.

Дело было даже не в том, что в Турции, в развитие слабой экономики которой в 90-х вкладывали миллионы долларов наши «челноки», сегодня минимальная зарплата раза в четыре выше украинской, а минимальная пенсия – в семь раз. Тут, скорее, дело было в понимании роли государства в современной (рыночной) жизни.

В Турции она классическая. Частный бизнес зарабатывает деньги, а государство делает все, чтобы частный бизнес зарабатывал как можно больше и быстрее развивался. Поэтому государственные средства идут на развитие инфраструктуры, которая подстегивает развитие частного бизнеса. Такой себе круговорот интересов в системе жизнеобеспечения страны.

Пример – идея создания автомобильного кольца вокруг Черного моря. Ее в 90-х инициировали турецкие автоперевозчики, которые сухопутным путем возили товары из Ирана и т. д. Проект должен был обеспечить не только строительство качественных дорог вдоль всего черноморского побережья, но также визовые и тарифные преференции для «кольцевых» перевозок. В Украине об этом говорили много, как всегда. И результат – как всегда. Украина своим транзитным шансом не воспользовалась.

А турки идею не оставили и на протяжении всех бесполезных переговоров с соседями через море строили дороги – дорогостоящие, потому что зачастую приходилось пробивать туннели в Понтийских горах, иногда не в один километр. Теперь проект называется «Черноморская дорога» и подразумевает строительство не только автобанов, но и железной дороги. Магистрالی от Карса на востоке (к нему уже готова железнодорожная линия из Баку через Тбилиси) протянутся вдоль северной границы Турции и далее на западное побережье, пройдут по территории Болгарии, Румынии до Украины. В связи с этим проектом решено было даже построить третий мост над Босфором и первый в мире межконтинентальный мост, по которому пройдут поезда.

Мост официально открыт год назад, назван в честь султана Явуза Селима, имеет длину основного пролета 1,4 км (общая протяженность – более 2 км), ширину 59 м, высоту опор 322 м. У моста восемь полос автомагистрали, две железнодорожные колеи. В комплексе с новым мостом была открыта автострада. Общая стоимость – \$3 млрд. Уже говорят, что это часть грандиозного проекта, который продолжится строительством нового аэропорта и канала от Черного до Мраморного моря, в обход Босфора.

Все эти проекты разрабатываются в ожидании грузов по возобновленному Шелковому пути. Трасса, по которой мы ехали, – его часть. В ближайшие пару лет участники проекта должны достигнуть цели – организовать поезд грузов и пассажиров сухопутным путем от Южной Кореи, Китая до Лондона. Турция сейчас на завершающем этапе достройки дорог, мостов и туннелей.

Три года назад под этот проект построен самый глубокий (60,5 м) подводный автомобильно-железнодорожный туннель «Мармарай» длиной 13,6 км под Босфором. Общая стоимость проекта – 3,3 млрд евро. Пока он работает как подводное метро, но идет подготовка к принятию грузов по железной дороге, в итоге число пассажиров вырастет до 1,5 млн в сутки. «Восточный экспресс», когда-то соединявший Константинополь с Францией, получит новую жизнь. Страна – деньги за транзит и использование дорог. Настоящий хозяин знает главный закон рынка: сделай хорошее предложение – и появится спрос.

Туризм составляет пятую часть ВВП Турции. В это тоже продолжают вкладывать, желая сделать всю Малую Азию (она того стоит) Меккой для туристов со всего мира. Цель – дать рабочие места депрессивным регионам. Для этого, например, развивают городскую инфраструктуру. Практически во всех городах северного побережья организован хороший доступ к берегу. Скалы, крепости на них, когда-то нависавшие над морем, ушли вглубь. Огромные пологие площади созданы искусственно, насыпным способом. За государственные (не городские!) деньги. Это места для парковых зон, детских площадок, прогулок граждан

(пляжи есть, но на них не принято купаться). На намывных землях строят аэродромы. Взлетная полоса вдоль моря может обеспечить большой поток пассажиров. В Трабзоне (300 тыс. жителей), к слову, самолеты садятся и взлетают каждый 15 минут.

Нормальная общепринятая роль государства. Не без коррупции здесь, конечно, но тоже классической. Хотя, поговаривают, пример постсоветских стран в этом вопросе становится все заразительней. А жаль.

### **Турция как мировой хаб**

С транспортной инфраструктурой Малой Азии, которая представляла экономический интерес многих народов, Турции повезло. Две тысячи лет до нашей эры здесь проходила западная ветка Шелкового пути. Товар шел из Пекина до Эфеса на Эгейском море. Позже к организации хорошего сообщения подключились персы, захватившие эти территории в VI веке до н. э. Они проложили хорошие дороги до самого малого города, чтобы и в зной, и в стужу ими могли пользоваться древние налоговики. Во времена Александра Македонского для быстрого продвижения легионов много строили дорог. Их называли царские, и они были прочнее нынешних асфальтовых.

В Византийский период дороги тоже поддерживали в хорошем состоянии. А вот в Османской империи предпочли пользоваться имеющимися коммуникациями без каких-либо значительных вложений. К началу XX века, моменту основания республики, в Турции практически не было современной транспортной инфраструктуры. А она как страна с очень разнообразным климатом и рельефом (на севере – Понтийские горы, на юге – Таврические) очень нуждалась в торговых (и не только) связях между населенными пунктами. Во времена Ататюрка началось строительство дорог с помощью итальянских специалистов. Качество этих дорог позволяет ими пользоваться до сих пор.

Одна из первых железнодорожных веток – Восточноевропейский

экспресс – построена в конце XIX века и вела во Францию. Позже построили железную дорогу от Стамбула до Мекки, прежде всего, чтобы защитить паломников от арабских бедуинов, грабивших караваны. Потом строилась ветка от Анкары через Карс до Армении. Интерес к железным дорогам пропал при установлении республики. Их представители правых партий почему-то посчитали символом коммунизма и способом распространения вредных идей.

В начале XXI века в стране активно строятся дороги для скоростных поездов. На это подвигает активизация экономической жизни страны, прежде всего западной части, вызванная этим миграция населения и чрезвычайная загруженность таких крупных аэропортов, как Анкара и Стамбул.

Скоростной экспресс длиной 450 км связал Стамбул (18 млн жителей), Измит, Эскишехир и Анкару (5 млн). Позже появилась ветка из Анкары до Конье (2 млн): около 620 км, скорость – до 300 км/ч. Кстати, Конья – один из древнейших городов на земле и единственный, в котором жизнь не прерывалась с момента создания. Город связан с именами св. Павла, Омара Хайяма, философа Платона... Теперь желание махнуть туда осуществляется намного быстрее. Причем сделать это можно, заехав в Турцию со стороны Болгарии или Греции: от Эдирне (здесь болгаро-половецкие войска нанесли полное поражение крестоносцам) строится ветка на Стамбул. Таким образом, будет создана сеть скоростных железных дорог, соединяющая западную и центральную часть Турции, а через Мармарай и мосты – с Европой до Лондона. К этим магистралям подключатся маршруты из Азии. Турция станет большим мировым грузовым и пассажирским хабом.

Все просто. Надо создать инфраструктуру и выгодные условия, а свободный рынок сам захочет так распорядиться, чтобы пассажиры и грузы потекли по маршрутам, нарисованным правителями в интересах своей страны. Впрочем, процесс этот взаимосвязан.

### **Порты изумрудного пояса**

Роль бизнеса особенно зримо видна в Турции, где региональные

Торговые палаты имеют особый статус. Фактически это бизнес-клубы, попасть в руководство которых может только тот, чей бизнес развивается наилучшим образом (объемы не имеют большого значения). Через Торговые палаты лучшие представители бизнеса получают возможность диктовать свои условия и требования власти. Многие инфраструктурные проекты возникали и реализовывались при настойчивости и непосредственном участии частного капитала. Самый яркий пример – частный мост, построенный через Измитский залив.

Измит (древняя Никомедия с захватывающей историей) находится в 85 км от Стамбула и является вторым по мощи логистическим и промышленным центром страны. Это место, где есть спрос на рабочую силу, например на автомобилестроительных заводах Ford, Honda, Hyundai. Вдоль побережья на километры растянулись территории текстильных, нефтеперерабатывающих, металлургических, химических предприятий... Неудивительно, что реальная численность города – несколько миллионов. И приток жителей продолжается.

Вместе с промышленностью растет и количество портов. Сегодня в Турции насчитывается 54 порта, без учета мелких пристаней и причалов, где также осуществляется перегрузка. В этом смысле показателен Измит. Фактически каждое предприятие тут имеет свой выход к морю и портовую инфраструктуру. Минимизация затрат на дополнительные перевозки через «большие» порты в итоге приводит к разукрупнению портов, уменьшает влияние тех, что когда-то играли роль «главных» морских ворот региона. Процесс усилился с завершением приватизации всей портовой отрасли страны.

Идея построить мост для перевозок с одной стороны Измитского залива на другую также возникла из желания промышленников сократить затраты на перевозки. Мост Османа Гази (основатель Османской империи) был открыт год назад и стал четвертым по длине подвесным мостом в мире. Высота опор – 252 м, ширина – 36 м, общая длина – 2,7 км, подвесная часть – 1,6 км. Проект полностью реализован и профинансирован частным сектором.



Но частный мост – важная составляющая государственного проекта строительства трассы, пролегающей через промышленные районы (в том числе Измир, Бурсу и др.) с населением 38 млн человек. Это почти половина численности населения Турции. Стоимость моста и дороги составила \$9 млрд. Бизнес возвращает затраты, сделав проезд по мосту платным, государство – через возросшие налоги. Ведь бизнес стал зарабатывать больше, сократив путь до Стамбула с 9 до 3,5 часов.

На открытии моста Османа Гази президент страны рассказал о том, что правительство ведет подготовку к строительству еще одного грандиозного моста – через пролив Дарданеллы в Чанаккале.

Очевидно, что развитие портов в причерноморском регионе идет в соответствии с теми же принципами. По побережью, окаймленному изумрудным поясом гор и лесов, у городов расположились небольшие причалы и пирсы. Черноморские порты не страдают гигантоманией и мягко вписываются в городские пейзажи. Ряд портов, перевалка которых значительна по объемам, например Самсун, Трабзон, имеют несколько отдаленных друг от друга терминалов, не перегружают городскую инфраструктуру.

Основная номенклатура – насыпные грузы, железная руда, уголь, зерно, лес. В основном то, в чем нуждаются население и предприятия побережья. Основные поставщики – Украина и Россия. Надежда развиваться за счет роста перевозок генеральных грузов, в том числе контейнеров, с турецкими товарами народного потребления не оправдалась. Интерес к ним в той же России и Украине упал по сравнению с началом 90-х. Ряд паромных линий, связывавших, например, Скадовск, порты Крыма, Сочи, по разным причинам прекратили свое существование.

Нестабильная политическая ситуация в Черноморье резко просадила экономику региона. Здесь говорят о кризисе 2015 года, последствия которого продолжают ощущаться до сих пор.

В буклете, подаренном мне хозяином порта Трабзон Гюрканом Уста

(к слову, он фармацевт по специальности, к портовой отрасли не имеет отношения. Просто купил порт, построил в центре города гостиницу своего имени, имеет другие значительные активы) указано, что порт с момента приватизации в 2003 году увеличил свою пропускную способность до 16 млн тонн, в том числе 500 TEU в год. Насколько это реально, сложно сказать. Но, по словам, Гюрана Уста, все инвестиции хорошо окупались еще два года назад. Порт работал практически в полную силу за счет приема больших пассажирских лайнеров. Причем многие круизы продлевались из Стамбула только до Трабзона, настолько эстетически, экологически и исторически интересна эта древняя столица Понтийского государства.

Теперь круизники в Черное море не ходят из-за политической нестабильности в бассейне. Все соседи по морю потеряли этот источник дохода. Что делать? В Трабзоне я услышала от начальника пассажирского терминала порта желание реализовать давнюю идею – организовать круговой круиз по Черному морю для туристов, живущих в регионе. Огромный рынок. Интересное познавательное путешествие. Турки готовы зафрахтовать теплоход... Есть подозрение, что они это так и сделают. С нашими туристами, но без наших портов...

А ведь нет лучшего лекарства против войн и агрессии, чем торговля, свободный бизнес и путешествия.

<http://ports.com.ua/news/>