



Analiza KBN

Nr 10 (90) / 2021

12 lipca 2021 r.



Niniejsza publikacja ukazuje się na warunkach międzynarodowej licencji publicznej
Creative Commons 4.0 – uznanie autorstwa – na tych samych warunkach – użycie niekomercyjne.

This work is licensed under a Creative Commons Attribution – NonCommercial – ShareAlike 4.0 International License

Kanał Stambulski: projekt o strategicznych implikacjach

[Jan Niemiec](#)

Wprowadzenie

W sobotę 26 czerwca 2021 roku w stambulskiej dzielnicy Başıakşehir (europejska część miasta) odbyła się uroczysta inauguracja budowy kanału wodnego, który w zamierzeniu ma stać się głównym szlakiem morskim łączącym Morze Czarne z Morzem Marmara, zastępując pod tym względem cieśninę Bosfor. Podczas specjalnie zorganizowanej ceremonii prezydent Republiki Turcji Recep Tayyip Erdoğan, jeden z inicjatorów całego przedsięwzięcia, przedstawił Kanał Stambulski (tur. *Kanal İstanbul*) jako [inwestycję](#) gwarantującą zrównoważony rozwój zarówno samej metropolii, jak i jej mieszkańcom. W opinii prezydenta powstanie kanału jest absolutnym priorytetem dla jego administracji, ponieważ w przeciwnym razie historycznemu centrum Stambułu grożą nieodwracalne szkody związane z rosnącym z roku na rok natężeniem ruchu statków na wodach Bosforu. Przemawiający na uroczystości były minister transportu i były premier Binali Yıldırım, za kadencji którego (2016-2018) opracowano projekt kanału, wyraził przekonanie, że powstanie Kanału Stambulskiego wzmocni suwerenność Turcji oraz zwiększy jej międzynarodowe znaczenie. W opinii [polityków rządzącej Partii Sprawiedliwości i Rozwoju](#) (tur. *Adalet ve Kalkınma Partisi - AKP*) nowy kanał przyczyni się również do znacznego podniesienia poziomu bezpieczeństwa żeglugi na

tureckich wodach, a także wyraźnie ograniczy ryzyko kolizji i wypadków w cieśninie Bosfor (jeden z najbardziej ruchliwych szlaków żeglugowych na świecie).

Pierwsze zapowiedzi budowy kanału w zachodniej części Stambułu pojawiły się w tureckiej debacie publicznej już w 2011 roku, kiedy w czasie kampanii przed wyborami parlamentarnymi Erdoğan, pełniący wówczas funkcję premiera rządu, ogłosił konieczność stworzenia alternatywnego szlaku dla coraz bardziej zatłoczonego Bosforu. Określany wówczas jako „[szalony projekt](#)” (tur. *Çiğın Proje*) Kanał Stambulski miał liczyć według planów około 45 kilometrów długości, a na jego zaplecze infrastrukturalne składały się między innymi porty, mosty, sztuczne jeziora i osiedla mieszkaniowe. Ze względu na niekorzystne uwarunkowania polityczne i ekonomiczne do realizacji projektu przystąpiono dopiero po upływie dekady od ogłoszenia zamiaru budowy kanału. Wprawdzie prezydent Erdoğan zapewnia obecnie, że inwestycja zostanie ukończona w ciągu sześciu lat, ale jest to niezwykle optymistyczna prognoza, ponieważ przedsięwzięcia o tej skali mogą powstawać nawet przez dziesięciolecia. Zgodnie z szacunkami rządzących koszt budowy Kanału Stambulskiego nie powinien przekroczyć 15 miliardów dolarów, natomiast niezależni eksperci podają kwotę o co najmniej [50 miliardów](#) wyższą.

Przedstawiciele Partii Sprawiedliwości i Rozwoju argumentują, że oprócz natychmiastowego rozładowania ruchu statków i podniesienia poziomu bezpieczeństwa na Bosforze, powstanie kanału wodnego przyniesie Turcji [wymierne korzyści](#) także w dłuższej perspektywie, bowiem jednostki przepływające przez Kanał Stambulski będą zobowiązane do uiszczenia opłaty. Z kolei przeciwnicy inwestycji uważają, że budowa wiąże się z nieodwracalnymi szkodami środowiskowymi (zniszczenie okolicznej fauny i flory, zwiększenie ryzyka występowania trzęsień ziemi w południowo-zachodniej Turcji, zanieczyszczenie i nadmierne zasolenie Morza Marmara, utrata dostępu do naturalnych zasobów wody pitnej) oraz społeczne (wywłaszczenie mieszkańców osiedli znajdujących się na planowanej trasie przebiegu kanału). Krytycy projektu zauważają ponadto, iż nadal istnieją poważne wątpliwości odnośnie do źródeł finansowania przedsięwzięcia. Chociaż prezydent Erdoğan zadeklarował, że wszelkie koszty związane z powstaniem Kanału Stambulskiego zostaną pokryte wyłącznie ze środków krajowych (model partnerstwa publiczno-prywatnego), z powodu przedłużającego się kryzysu gospodarczego Turcja nie jest w stanie samodzielnie zrealizować tak ogromną inwestycję. Z uwagi na [niechęć tureckich banków](#) do udzielania kredytów na budowę kanału rządzący będą prawdopodobnie zmuszeni do zwrócenia się do Chin z prośbą o wsparcie, co tylko pogłębi uzależnienie władz w Ankarze od chińskiego kapitału inwestycyjnego. W ocenie wielu polityków partii opozycyjnych (np. burmistrza Stambułu Ekrema İmamoğlu z Republikańskiej Partii Ludowej) idea Kanału Stambulskiego jest projektem czysto politycznym, który ma wzmocnić pozycję Erdoğan jako wizjonera i męża stanu, a w takiej sytuacji bilans zysków i strat schodzi na dalszy plan. Nie można nawet wykluczyć, że sobotnia uroczystość wcale nie oznaczała faktycznego początku prac, a została zorganizowana jedynie na użytek propagandowy.

Geneza projektu

W opracowaniach historycznych poświęconych Kanałowi Stambulskiemu pojawiają się wzmianki, z których wynika, że nad stworzeniem drogi będącej alternatywą dla Bosforu debatowali już starożytni Rzymianie. O możliwości połączenia Zatoki Ascytyjskiej (wschodnia część Morza Marmara) z Morzem Czarnym za pomocą kanału wykorzystującego koryto rzeki Sangarius (obecnie Sakarya)

pisał na przełomie I i II wieku n.e. do cesarza Trajana namiestnik Bitynii i Pontu [Pliniusz Młodszy](#). Próby budowy sztucznego kanału na wschód od cieśniny Bosfor podejmowano także w czasach osmańskich. Około 1550 roku sułtan Sulejman Wspaniały zlecił swojemu najśłynniejszemu architektowi Sinanowi opracowanie koncepcji korytarza wodnego, który mógłby ułatwić żeglugę po tureckich morzach poprzez ominięcie stolicy Imperium Osmańskiego. Mimo rozpoczęcia przygotowań, sułtan został zmuszony do przerwania prac ze względu na toczony w tym czasie wojny. Do realizacji idei kanału łączącego Morze Marmara z Morzem Czarnym powracali jednak inni władcy. Ostatnie podejście w celu urzeczywistnienia tego pomysłu datuje się na początek lat sześćdziesiątych XIX wieku, kiedy sułtan Abdülmecid I zapowiedział budowę [dwóch kanałów](#). Pierwszy z nich miał powstać pomiędzy Zatoką Asytyjską a jeziorem Sapanca, a drugi miał według planów połączyć jezioro Sapanca z rzeką Sakarya. W zamysle sułtana projekt miał służyć przede wszystkim usprawnieniu transportu drewna do Stambułu i pozostałych ważnych portów Imperium Osmańskiego. Doradcy Abdülmecida szacowali, że dzięki budowie kanału spadną koszty przewozu drewna, co w konsekwencji doprowadzi do zwiększenia podaży tego strategicznego surowca w państwie osmańskim. Z uwagi na trudną sytuację gospodarczą, w jakiej znalazło się w drugiej połowie XIX wieku Imperium, ani Abdülmecid I, ani jego następca Abdulaziz nie byli jednak w stanie wcielić w życie tej ambitnej wizji.

Choć głosy wzywające do stworzenia alternatywy dla Bosforu pojawiały się w tureckiej debacie publicznej wielokrotnie na przestrzeni ostatnich dziesięcioleci, dopiero słowa wypowiedziane 27 kwietnia 2011 roku przez premiera Recepta Tayyipa Erdoğan na scenie Centrum Kongresowego Haliç odbiły się szerokim echem w całej Turcji. Przemawiając na siedem tygodni przed wyborami parlamentarnymi, lider partii rządzącej przedstawił projekt Kanału Stambulskiego jako prawdziwe [remedium](#) na wszystkie problemy Stambułu i jego mieszkańców. Zdaniem Erdoğan inwestycja miała wpłynąć na praktyczne zlikwidowanie ryzyka związanego z transportem materiałów niebezpiecznych przez Bosfor, jakie stwarzały statki przewożące ropę, gaz i chemikalia. Jednocześnie przedsięwzięcie o tak wielkiej skali przyczyniłoby się do utworzenia nowych miejsc pracy, a także wzmocniłoby rolę Turcji jako newralgicznego [węzła tranzytowego](#) w regionie Eurazji. Zgodnie z pierwotnymi założeniami Partii Sprawiedliwości i Rozwoju Kanał Stambulski miał zaczynać swój bieg na wybrzeżu Morza Marmara w okolicy miasta Silivri, skąd planowano dokonać przekopu na linii południe-północ, by po połączeniu kilku rzek płynących przez Trację dotrzeć do Morza Czarnego w pobliżu miejscowości Yalıköy. Powstały w ten sposób kanał liczyłby około 50 kilometrów długości, a więc o prawie 20 kilometrów więcej niż cieśnina Bosfor. Mając jednak 150 metrów szerokości i 25 metrów głębokości Kanał Stambulski byłby dostosowany do wymagań największych tankowców na świecie, zdolnych do jednorazowego przewożenia dwukrotnie większego ładunku ropy niż statki typu Suezmax korzystające obecnie z przeprawy przez Bosfor. Według zapewnień Erdoğan kanał miał zostać ukończony [do 2023 roku](#), czyli na stulecie Republiki Turcji. Koszt realizacji projektu, określanego przez polityków Partii Sprawiedliwości i Rozwoju mianem „szalonego i wspaniałego”, nie powinien przekroczyć z kolei 10 miliardów dolarów.

Pomimo braku wielu istotnych szczegółów dotyczących planowanego przedsięwzięcia oraz licznych wątpliwości wyrażanych przez ekspertów i przedstawicieli organizacji pozarządowych, po zwycięskiej reelekcji w czerwcu 2011 roku premier Erdoğan zobowiązał się do kontynuowania wysiłków na rzecz rozpoczęcia budowy Kanału Stambulskiego. Przez kolejne lata niewiele się jednak w tej kwestii wydarzyło. Ogłoszono co prawda, że [przetarg na głównego wykonawcę](#) inwestycji

zostanie rozpisany do końca 2013 roku, ale władze w Ankarze nigdy nie dotrzymały tego terminu. Politycy Partii Sprawiedliwości i Rozwoju co pewien czas powracali do tematu kanału, niemniej w dalszym ciągu nie przedstawiano żadnych konkretnych rozwiązań w tej sprawie. Dopiero na początku 2018 roku minister transportu, gospodarki morskiej i komunikacji Ahmet Arslan publicznie obwieścił, że rząd planuje zainaugurować budowę Kanału Stambulskiego jeszcze w tym roku. Jako ostateczną lokalizację korytarza wodnego wybrano linię [Küçükçekmece-Sazlıdere-Durusu](#) (Terkos), a zatem około 50 kilometrów bliżej centrum Stambułu niż w pierwotnej wersji. Ponownie okazało się jednak, iż deklaracje polityczne nie miały pokrycia w rzeczywistości, wobec czego prace budowlane i tym razem nie zostały rozpoczęte. W 2020 roku w przestrzeni medialnej pojawiły się natomiast informacje, że budowa Kanału Stambulskiego jest wstrzymywana z powodu oporu banków, które nie godzą się na sfinansowanie projektu ze względu na kwestie środowiskowe, powołując się przy tym na globalny pakt na rzecz zrównoważonego rozwoju. Pogłoski te zostały jednak [natychmiast zdementowane](#) przez członków gabinetu Erdoğan.



Planowany przebieg Kanału Stambulskiego (źródło: wikipedia.org)

Przełom nastąpił wreszcie w kwietniu 2021 roku, kiedy prezydent Turcji Recep Tayyip Erdoğan oznajmił na konwencji Partii Sprawiedliwości i Rozwoju w Ankarze, że proces planowania Kanału Stambulskiego dobiegł końca. Podkreślając fundamentalne znaczenie dla przyszłości całej Turcji tego [największego projektu infrastrukturalnego](#) w historii kraju, Erdoğan powołał się na ustalenia ekspertów, w opinii których powstanie kanału nie wpłynie negatywnie na żadną sferę życia mieszkańców Stambułu. Prezydent odrzucił tym samym krytykę ze strony partii opozycyjnych, naukowców, stowarzyszeń ekologicznych, a także dużej części społeczeństwa, uznając wszelkie głosy sprzeciwu za atak na strategiczne interesy państwa przeprowadzony przez wrogów narodu.

W trakcie przemówienia Erdoğan potwierdził również, że jego celem jest założenie na obu brzegach Kanału Stambulskiego nowego miasta, w którym mogłoby się osiedlić do [500 000 mieszkańców](#). Zgodnie z najbardziej aktualnymi danymi opublikowanymi wiosną 2021 roku przez władze w Ankarze całkowity koszt inwestycji ma wynieść 11 miliardów dolarów. Wedle szacunków instytucji rządowych w trakcie budowy kanału nowe zatrudnienie może znaleźć aż 10 000 osób, a samo sfinalizowanie projektu przyniesie Turcji roczny dochód w wysokości 1 miliarda dolarów. Budowa Kanału Stambulskiego ma nadać nowego impulsu tureckiej gospodarce, a w nieco dłuższej perspektywie umocnić pozycję Turcji jako [światowego centrum handlu morskiego](#).

Aspekty ekonomiczne

Z chwilą ogłoszenia przez polityków Partii Sprawiedliwości i Rozwoju planów stworzenia kanału łączącego Morze Marmara z Morzem Czarnym w Turcji rozpoczęła się ożywiona dyskusja na temat ekonomicznej opłacalności takiego projektu. Początkowo krytycy przedsięwzięcia argumentowali, że zbudowanie korytarza wodnego, którego całkowita długość byłaby mniejsza od cieśniny Bosfor, z obiektywnych względów (ukształtowanie terenu) nie jest po prostu wykonalne, wobec czego propozycja stworzenia dłuższej alternatywy jest pozbawiona sensu. Rządzący odpierali ten zarzut twierdząc, iż dzięki Kanałowi Stambulskiemu [czas oczekiwania statków transportowych](#) na uzyskanie zgody na przeprawę ulegnie znacznemu skróceniu, co pozwoli na obsługiwanie większej liczby jednostek i w konsekwencji przyspieszy ruch na tureckich wodach. Do tej pory nie przedstawiono jednak żadnych szczegółowych wyliczeń w tej sprawie. Kolejnym uzasadnieniem dla konieczności powstania kanału było dążenie do ochrony unikatowego dziedzictwa historycznego Stambułu, którego wartość, zdaniem władz w Ankarze, jest bezcenna i z tego powodu nie można przykładać do niej jakiegokolwiek miary pieniężnej. Członkowie gabinetu Erdoğan'a zapewniają przy tym, że po oddaniu do użytku Kanału Stambulskiego [zyski Turcji z handlu międzynarodowego](#) osiągną nieznane wcześniej poziomy, a wynikający z realizacji tej strategicznej inwestycji wzrost znaczenia państwa przyniesie Turkom niebywały prestiż w skali globalnej. Krytycy zwracają jednak uwagę na ogromne (i najprawdopodobniej wciąż niedoszacowane) koszty projektu oraz na brak przedstawienia rzetelnego bilansu ekonomicznych korzyści i zagrożeń związanych z budową kanału w Stambule. Ponadto [niezależni eksperci](#) wskazują, że udostępniane przez rząd analizy i prognozy potencjalnego wpływu Kanału Stambulskiego na turecką gospodarkę są bardzo powierzchowne oraz nie uwzględniają wielu istotnych zmiennych.

W ostatnich miesiącach ważnym elementem strategii politycznej prezydenta Erdoğan'a oraz Partii Sprawiedliwości i Rozwoju jest kreowanie wizerunku Turcji jako kluczowego państwa na energetycznej mapie świata. W retoryce czołowych polityków partii rządzącej wyjątkowe położenie geograficzne kraju w sąsiedztwie Bliskiego Wschodu, Azji Centralnej i Morza Czarnego predestynuje ją do odgrywania [wiodącej roli](#) we wszystkich inicjatywach koncentrujących się na przesyle surowców strategicznych. W tym kontekście Kanał Stambulski ma umocnić pozycję Turcji jako węzła tranzytowego o fundamentalnym znaczeniu dla całego międzynarodowego sektora energetyki. Przedstawiciele władz w Ankarze przekonują, że dzięki budowie kanału czas transportu ropy lub gazu z portów leżących nad Morzem Czarnym do państw Europy Zachodniej może zmniejszyć się o nawet trzy tygodnie. Należy jednak w tym miejscu zaznaczyć, iż obecnie rozwijane są różne kon-

kurencyjne przedsięwzięcia polityczno-gospodarcze mające na celu ułatwienie przesyłu surowców energetycznych z Azji do Europy. Spośród państw regionu tureckie zapowiedzi dotyczące budowy Kanału Stambulskiego od dawna negatywnie ocenia zwłaszcza [Rosja](#), która obawia się, że powstanie nowej drogi omijającej Bosfor może w przyszłości zaszkodzić jej polityce energetycznej (np. projekt stworzenia systemu rurociągów łączących Rosję z wybranymi państwami europejskimi). Rosjanie w dodatku sugerują, iż w przeciwieństwie do deklaracji polityków Partii Sprawiedliwości i Rozwoju płatny kanał wpłynie w praktyce na podwyższenie cen tranzytu surowców przez tureckie wody terytorialne. W rezultacie ewentualnego wzrostu kosztów związanych z żeglugą przez cieśniny czarnomorskie (tureckie) dotychczasowi partnerzy Turcji mogą być skłonni do korzystania z alternatywnych szlaków lądowych lub morskich (np. Morze Bałtyckie), co zniweczy plany prezydenta Erdoğan, który zdążył już opisać Republikę Turcji niemal w kategoriach [mocarstwa energetycznego](#).

Zdaniem analityków i specjalistów w dziedzinie infrastruktury transportu morskiego finansowanie budowy oraz funkcjonowania Kanału Stambulskiego można zapewnić na [trzy sposoby](#): pokrywanie wszelkich kosztów przez państwo; nałożenie danin i podatków na przepływające statki; połączenie obu metod. Rezygnacja z pobierania opłat za użytkowanie nowego korytarza wodnego z pewnością zachęciłaby przynajmniej część operatorów statków transportowych do wybierania kanału zamiast cieśniny Bosfor. Takie rozwiązanie wpłynęłoby jednak na dalsze zwiększanie nakładów budżetowych na realizację inwestycji, na co Turcję, z uwagi na wspomniany wyżej kryzys gospodarczy, w aktualnej sytuacji zwyczajnie nie stać. Co więcej, decyzja o sfinansowaniu przedsięwzięcia wyłącznie ze środków publicznych oznaczałaby niewątpliwie konieczność ograniczenia (lub nawet wstrzymania) wydatków na pozostałe projekty infrastrukturalne, czego konsekwencją może być wzrost niezadowolenia społecznego. Przy omawianiu tej kwestii warto dodać, że rozwijany przez dwie dekady przez Partię Sprawiedliwości i Rozwoju [model ekonomiczny](#) zakłada cykliczne przeprowadzanie wielkich inwestycji infrastrukturalnych (np. trzeci most bosforski, nowe lotnisko międzynarodowe), co w założeniu na pobudzać kluczowe sektory tureckiej gospodarki (np. budownictwo) i oddziaływać korzystnie na konsumpcję wewnętrzną. W żaden sposób nie rozwiązuje to jednak strukturalnych problemów Turcji (zadłużenie zagraniczne, deficyt na rachunku obrotów bieżących, wysoka inflacja itp.). Świadomi zagrożeń związanych z ustanowieniem darmowego przepływu przez Kanał Stambulski rządzący ogłosili, że podstawowym [źródłem finansowania przedsięwzięcia](#) będą opłaty uiszczane przez przepływające statki. Wysokość stawek ma być ustalana zgodnie z rozmiarem jednostki, jej rodzajem oraz przewożonym ładunkiem. Największym wyzwaniem stojącym przed władzami w Ankarze będzie tym samym skuteczne przekonanie wszystkich zainteresowanych stron do korzystania właśnie z kanału. Ze względu na obowiązywanie zasady swobodnej żeglugi Turcja nie może bowiem zamknąć cieśniny Bosfor dla ruchu tranzytowego i zmusić operatorów statków handlowych do przepływania przez Kanał Stambulski. Jakkolwiek próba narzucenia podobnego rozwiązania przyczyni się do wzrostu napięć między Turcją a państwami czerpiącymi zyski z handlu czarnomorskiego.

Aspekty prawnomiędzynarodowe

W tym kontekście dodatkowym ograniczeniem dla Turcji są zapisy konwencji z Montreux, która reguluje prawo morza w cieśninach tureckich i na Morzu Marmara. Sygnatariuszami podpisanego w [1936 roku](#) porozumienia były państwa regionu (Turcja, Grecja, Bułgaria, Rumunia, Jugosławia)

oraz mocarstwa światowe (Francja, Wielka Brytania, ZSRR, Japonia). Traktat został opracowany w celu zmiany ówczesnego reżimu prawnomiędzynarodowego wprowadzonego na mocy traktatu lozańskiego z 1923 roku. W oparciu o postanowienia przyjęte na [konferencji w Lozannie](#) pokonana w wyniku I wojny światowej Turcja nie miała żadnej kontroli nad ruchem statków i okrętów wojennych w cieśninach Bosfor i Dardanele. W obliczu zaostrzającego się w latach trzydziestych XX wieku sporu międzynarodowego dalsze utrzymywanie tego stanu prawnego poważnie zagrażało pokojowi w Europie z uwagi na ekspansywną politykę nazistowskich Niemiec i faszystowskich Włoch. W preambule konwencji z Montreux zapisano w związku z tym, że nadrzędną intencją twórców porozumienia była chęć zapewnienia bezpieczeństwa wszystkim państwom położonym nad Morzem Czarnym, a zwłaszcza Republice Turcji. Zgodnie z regulacjami dotyczącymi zasad przechodzenia przez cieśniny czarnomorskie usankcjonowano swobodę żeglugi statków (z wyłączeniem okresów wojen) oraz zezwolono na przepływ okrętów pod warunkiem uprzedzenia władz w Ankarze o takim zamiarze. Ponadto traktat przyznawał państwom leżącym nad Morzem Czarnym preferencyjne warunki w zakresie korzystania z cieśnin tureckich. Co ważne, [reżim konwencji z Montreux](#) obowiązuje także kraje niebędące stroną porozumienia. W 1994 roku do traktatu został dodany załącznik precyzujący dopuszczalną liczbę jednostek, które w tym samym czasie mogą znajdować się na wodach Bosforu i Dardaneli. Po wdrożeniu nowych przepisów nastąpił znaczny spadek poważnych wypadków, do jakich dochodziło w XX wieku w cieśninach czarnomorskich.

Odkąd w tureckiej przestrzeni publicznej zaczęły pojawiać się informacje na temat planowanej budowy kanału w Stambule wielu ekspertów i komentatorów wyraziło pogląd, że jednym z zasadniczych celów projektu jest ominięcie konwencji z Montreux. Zwracano przy tej okazji uwagę na fakt, iż o ile w przypadku cieśnin swoboda przejścia jest uregulowaną prawnie zasadą, to funkcjonowanie kanałów międzynarodowych nie jest obwarowane podobnymi przepisami. Oznacza to między innymi, że warunki korzystania z tych [sztucznych dróg morskich](#) mogą być określane przez państwa, na terenie których zostały one zbudowane. Przewidywania niektórych obserwatorów potwierdziły się w styczniu 2021 roku, kiedy prezydent Erdoğan ogłosił, iż Kanał Stambulski nie będzie podlegał reżimowi cieśnin Bosfor i Dardanele. Kilka tygodni później przewodniczący tureckiego parlamentu Mustafa Şentop zasugerował nawet, że Turcja w każdej chwili może [wycofać się z konwencji](#) z Montreux, jeżeli władze uznają taką decyzję za słuszną. W odpowiedzi na te zapowiedzi ponad stu emerytowanych oficerów tureckiej marynarki wojennej (w tym kilku admirałów) wystosowało list otwarty do rządzących, w którym zaapelowali o zweryfikowanie planów odnośnie do budowy kanału. Wojskowi podkreślili, że traktat z Montreux zajmuje znaczące miejsce w historii Turcji, ponieważ od chwili wdrożenia jego zapisów międzynarodowa pozycja państwa uległa znaczącej poprawie. List emerytowanych oficerów został jednak zignorowany przez władze, a następnie [niektórych spośród jego sygnatariuszy aresztowano](#) pod zarzutem wystąpienia przeciwko bezpieczeństwu państwa i porządkowi konstytucyjnemu.

Część badaczy tej problematyki uważa, że wysyłane przez administrację prezydenta Erdoğan'a sygnały dotyczące możliwości wystąpienia Turcji z konwencji z Montreux są skierowane wyłącznie na użytek polityki wewnętrznej i służą ciągłej mobilizacji elektoratu. Rządzący w Ankarze muszą mieć przecież świadomość, iż postanowienia podpisanego niemal sto lat temu porozumienia w największym stopniu [zabezpieczają interesy](#) właśnie ich państwa, chroniąc Turcję przed naciskami ze strony innych mocarstw (szczególnie w razie wybuchu konfliktu zbrojnego w regionie).

Ponadto należy pamiętać, że zapisy traktatu z Montreux obejmują nie tylko cieśninę Bosfor, ale mają zastosowanie także do Cieśniny Dardaneelskiej i Morza Marmara. Gdyby więc Turcy rzeczywiście dążyli do stworzenia kanału, na funkcjonowanie którego w żaden sposób nie oddziaływałyby regulacje ustanowione na mocy konwencji, musieliby połączyć [bezpośrednio Morze Czarne z Morzem Egejskim](#), co z praktycznego punktu widzenia jest pomysłem absurdalnym. Poza tym nawet hipotetyczne wyjście Turcji z układu o prawie morza w cieśninach tureckich nie unieważni zasady swobody żeglugi na tym obszarze, ponieważ międzynarodowe ustawodawstwo w tej sprawie będzie nadal obowiązywać. Wydaje się więc, że w kwestii opracowania reguł korzystania z Kanału Stambulskiego Turcja jest w znacznym stopniu uzależniona od woli państw czarnomorskich, których uprawnienia w zakresie poruszania się pomiędzy morzami Czarnym a Egejskim są zagwarantowane w [legislacji międzynarodowej](#). W związku z tym wszelkie rozstrzygnięcia dotyczące przepływu przez kanał w Stambule powinny zostać przyjęte na drodze kompromisu i przy aprobacie zainteresowanych stron.

Aspekty środowiskowe i społeczne

Większość przeciwników budowy Kanału Stambulskiego wskazuje jednak, że najbardziej negatywne skutki inwestycja przyniesie w sferze ekologicznej. W ostatnich latach krytycy projektu przedstawili [szereg dowodów](#) na poparcie tego stanowiska. Po pierwsze, w północnej części Stambułu znajdują się kompleksy leśne, które uznawane były dotąd za obszar absolutnie chroniony ze względu na swoje fundamentalne znaczenie dla miasta (np. filtrowanie powietrza, pochłanianie zanieczyszczeń i dwutlenku węgla, zatrzymywanie wody opadowej). Planowany przekop i towarzyszące mu działania infrastrukturalne zagrażają przetrwaniu dużej części tego bezcennego drzewostanu. Z kolei tereny położone na zachód od centrum Stambułu słyną z żyznych gleb, wobec czego stanowią zaplecze rolnicze dla całej europejskiej części Turcji. Dodatkowo trasa kanału ma przebiegać przez strategicznie ważne zbiorniki podwodne, które zapewniają mieszkańcom Stambułu w dostęp do wody pitnej. Kolejne niebezpieczeństwo wiąże się z możliwym zaburzeniem unikalnego systemu hydrodynamicznego cieśnin czarnomorskich. Ze względu na różnice w poziomie zasolenia między Morzem Egejskim a Morzem Czarnym prądy płynące przez cieśniny Bosfor i Dardanele doprowadziły do wykształcenia się wyjątkowego ekosystemu w Morzu Marmara. Zdaniem [profesora Cemala Saydama](#) z Uniwersytetu Hacettepe w Ankarze zbudowanie Kanału Stambulskiego spowoduje poważne zakłócenie równowagi biologicznej w regionie, co w niedługiej perspektywie może skutkować nawet wymarciem większości ryb w Morzu Marmara. W tym kontekście byłaby to jedna z największych katastrof ekologicznych spowodowanych przez działalność człowieka w całej historii ludzkości. Wśród [pozostałych zagrożeń](#) związanych z powstaniem kanału przeciwnicy inwestycji wymieniają również degradację chronionego na mocy tureckiego prawa jeziora lagunowego Küçükçekmece i zniszczenie znajdujących się na jego wybrzeżu zabytków kultury (prehistoryczne osady jaskiniowe, ruiny starożytnego miasta Bathonea), odcięcie wielu gatunków zwierząt od swoich naturalnych biotopów w wyniku przekształcenia części Stambułu w wyspę oraz zwiększenie ilości azotanów i fosforanów w Morzu Marmara przy równoczesnym obniżeniu poziomu tlenu w jego wodach.

W reakcji na liczne wątpliwości zgłaszane przez gremia eksperckie i organizacje pozarządowe władze w Ankarze rozpoczęły kampanię informacyjną, której celem było przekonanie opinii publicznej o braku jakiegokolwiek negatywnego wpływu Kanału Stambulskiego na środowisko naturalne.

Politycy Partii Sprawiedliwości i Rozwoju powoływali się przy tym na [raporty i analizy](#) przygotowane na zlecenie gabinetu Erdoğan'a przez niezależnych specjalistów. Wskazując na pozytywne aspekty związane z realizacją przedsięwzięcia rządzący argumentowali, że uwolniony od ruchu tranzytowego Bosfor stanie się centrum rekreacji wodnej dla mieszkańców Stambułu, co wpłynie korzystnie na życie społeczne metropolii. Ponadto powtarzano znane już zapewnienia o wyeliminowaniu ryzyka wypadków i wycieków substancji niebezpiecznych bezpośrednio do cieśniny. W retoryce prezydenta Erdoğan'a i jego współpracowników większość obecnych problemów Stambułu (m.in. przeludnienie, trudności komunikacyjne, hałas, zanieczyszczenia komunalne i przemysłowe) zostanie rozwiązanych dzięki budowie [nowego miasta](#) zlokalizowanego na obu brzegach Kanału Stamburskiego. Według zapowiedzi polityków partii rządzącej w mieście satelickim, które ma reprezentować nowoczesne oblicze Turcji, będzie mogło osiedlić się maksymalnie 500 000 ludzi. Projekt urbanistyczny zakłada, że miejska infrastruktura zostanie dostosowana do wszystkich potrzeb przyszłych mieszkańców (szerokie ciągi komunikacyjne, liczne centra handlowe, strefy relaksu i rekreacji, parki publiczne), a w celu zmniejszenia gęstości zaludnienia wysokość budynków nie będzie mogła przekraczać pięciu pięter. [Eksperci i miejscy aktywiści](#) nie podzielają jednak optymizmu rządzących, ponieważ w ich opinii budowa nowego miasta przyczyni się raczej do wzrostu migracji z ubogich regionów Anatolii na przedmieścia Stambułu (zgodnie z oficjalnymi danymi w metropolii mieszka obecnie ponad 15 milionów ludzi), co w konsekwencji sprawi, że aktualne problemy największego miasta Turcji tylko się pogłębią.

Niezwykle niepokojący wydzźwięk mają także wyniki opracowań na temat wpływu inwestycji na ryzyko wystąpienia trzęsienia ziemi w regionie Stambułu. Zdaniem twórców specjalistycznych analiz poświęconym temu zagadnieniu projekt kanału przebiega przez tereny bardzo problematyczne [pod względem sejsmicznym](#). Tak ekstremalna ingerencja w środowisko naturalne, polegająca na budowie samego przekopu, ale również nowego miasta oraz całej infrastruktury dodatkowej (drogi, mosty, porty itp.) prawdopodobnie spowoduje wzrost aktywności płyt tektonicznych, na styku których położona jest Turcja. Przewiduje się, że w zależności od skali zjawiska może dojść do zawalenia się wielu budynków, masowych osunięć ziemi (zwłaszcza na brzegach kanału), a nawet do zalania rozległych obszarów lądowych wskutek fal tsunami. [Sejsmolodzy](#) zauważają przy tym, że rządowe studia wykonalności projektu albo w ogóle nie uwzględniały powyższych zagrożeń, albo czyniły to w zdecydowanie niewystarczającym stopniu. Władze w Ankarze naturalnie odrzucają te oskarżenia, choć należy zaznaczyć, że realizacja wszystkich większych inwestycji w Turcji (szczególnie w zachodniej części kraju) musi być zawsze poprzedzona przeprowadzeniem drobiazgowych analiz dotyczących uwarunkowań sejsmicznych i tektonicznych.

Jednym z największych krytyków powstania Kanału Stamburskiego jest związany z opozycyjną Republikańską Partią Ludową [burmistrz Stambułu Ekrem İmamoğlu](#), który już w grudniu 2019 roku stwierdził, że plany władz centralnych godzą w interesy mieszkańców miasta oraz poważnie zagrażają przyszłości metropolii. Miesiąc później urząd miejski w Stambule zorganizował cykl paneli i warsztatów, w trakcie których naukowcy i eksperci debatowali nad możliwym oddziaływaniem kanału na stan środowiska naturalnego oraz różne aspekty życia społecznego. W opublikowanym następnie [raporcie](#) można przeczytać, że według prognoz budowa Kanału Stamburskiego wiązałaby się z wycięciem 200 000 drzew, zniszczeniem 136 milionów metrów kwadratowych gruntów rolnych, utratą 33 milionów metrów sześciennych wody pitnej (degradacja licznych jezior słodkowodnych i zbiorników retencyjnych). Po ukończeniu inwestycji poszerzą się też miejskie wyspy

ciepła w Stambule, a zmianie ulegnie cały mikroklimat regionu (np. termodynamika, ciśnienie, prądy wiatrowe). W opinii badaczy projekt Kanału Stambulskiego w dużym stopniu zupełnie ignoruje kwestie ekologiczne i nie uwzględnia wpływu przedsięwzięcia na przyspieszenie zmian klimatycznych. Z kolei faktyczne [pominięcie wymiaru społecznego](#) w fazie konsultacji sprawia, że w przypadku zrealizowania przedsięwzięcia wiele branż zostanie poszkodowanych, a kilka z nich może zupełnie zniknąć (np. rolnicy i rybacy). Niekontrolowane przekształcenie struktury społeczno-gospodarczej w regionie Stambułu (m.in. w rezultacie migracji) w dalszej perspektywie może przyczynić się nawet do pogorszenia jakości życia w tej części Turcji.

Podsumowanie

Rozpatrując tak ogromne przedsięwzięcie, jakim bez wątpienia jest Kanał Stambulski, warto dokonać analizy korzyści i strat związanych z ewentualnymi implikacjami dla realizacji tego projektu. Do [pozytywnych skutków](#) budowy kanału należy przede wszystkim zmniejszenie ruchu statków w Bosforze, co w konsekwencji zredukuje ryzyko wypadków na wodach cieśniny, a także przysłuży się lepszej ochronie historycznego dziedzictwa Stambułu. Pomoże to również w pełniejszym włączeniu Bosforu do systemu transportu miejskiego ułatwiając w ten sposób komunikację w granicach tej zawsze zatłoczonej metropolii. Nadzieje mieszkańców miasta mogą budzić też zapowiedzi rządzących dotyczące stworzenia strefy rekreacji i sportu, która miałaby objąć swoim zasięgiem dużą część cieśniny Bosfor. Korzyści dla [całego obszaru metropolitalnego](#) może przynieść także powstanie nowego miasta, pod warunkiem jednak, że zgodnie z deklaracjami czołowych polityków Partii Sprawiedliwości i Rozwoju zostanie ono zbudowane w oparciu o nowoczesne rozwiązania transportowe, energetyczne i środowiskowe. Ponadto oczywistym jest, iż w okresie krótkoterminowym inwestycja o tak dużej skali stanowić będzie pozytywny bodziec dla sektora budownictwa, który jest jednym z motorów tureckiej gospodarki. Niemniej nie należy raczej liczyć na to, że budowa Kanału Stambulskiego pozwoli Turcji na wyjście z kryzysu ekonomicznego. Natomiast z uwagi na nadal nieokreślone zasady użytkowania tej drogi wodnej trudno oceniać wiarygodność rządowych szacunków odnośnie do [prognozowanych zysków](#) związanych z opłatami za korzystanie z przeprawy przez kanał.

Mimo pewnych zalet, z realizacją projektu wiąże się cały katalog [wyzwań i zagrożeń](#), które sprawiają, że opłacalność (oraz realność) wcielenia w życie wizji prezydenta Erdoğan jest mocno wątpliwa, przynajmniej w swojej bieżącej formie. Począwszy od kwestii dotyczących niejasnego sposobu finansowania przedsięwzięcia, poprzez wpływ na wzrost napięć na arenie międzynarodowej ze względu na próbę ominięcia zapisów konwencji z Montreux, aż po poważne ryzyko wyrządzenia nieodwracalnych szkód ekologicznych i społecznych, widać wyraźnie, iż Kanał Stambulski stanowi prawdziwy test sprawczości dla [Partii Sprawiedliwości i Rozwoju](#). Dotychczas władze w Ankarze nie przedstawiły konkretnej strategii, która zawierałaby kroki, jakie gabinet Erdoğan zamierza podjąć, by przekonać swoich międzynarodowych partnerów do korzystania z nowego kanału. Jak już wspomniano wyżej, wszelkie działania na rzecz narzucenia państwu czarnomorskim rozstrzygnięć wypracowanych unilateralnie przez Turcję zagrażają regionalnemu łaadowi. Porozumienie z Montreux nie jest zresztą jedyną umową międzynarodową, która może być naruszona wskutek budowy Kanału Stambulskiego (np. konwencja o ochronie Morza Czarnego przed zanieczyszczeniem, konwencji o ochronie dzikiej przyrody i naturalnych siedlisk w Europie, konwencja o różnorodności biologicznej), na co uwagę zwracają politycy z niektórych państw regionu

oraz przedstawiciele [organizacji ekologicznych](#). W dodatku zastrzeżenia wobec projektu zgłasza także Unia Europejska powołując się na przepisy w zakresie środowiska przybrzeżnego i morskiego. Niemal każde przedsięwzięcie oddziałujące na zaburzenie równowagi ekologicznej jest w dzisiejszych czasach szczególnie mocno piętnowane, co w analizowanej sytuacji może skończyć się powstaniem poważnych napięć dyplomatycznych. W tym względzie niechęć rządu Erdoğan do podjęcia jakiegokolwiek dialogu w sprawie realizowanej inwestycji działa na niekorzyść Turcji, która jest tym samym coraz bardziej osamotniona na arenie międzynarodowej.

Przy założeniu, że projekt Kanału Stambulskiego nie jest tylko nośnym hasłem służącym mobilizacji wyborców (w aktualnej sytuacji ta hipoteza jest coraz mniej wiarygodna), prezydent Erdoğan oraz politycy Partia Sprawiedliwości i Rozwoju powinni dołożyć wszelkich starań, by rzetelnie wyjaśnić każdą wątpliwość związaną z planowaną inwestycją. Z uwagi na ciągły brak wielu istotnych informacji dotyczących kanału nie jest żadnym zaskoczeniem, że projekt budzi tak [duże kontrowersje](#) zarówno w samej Turcji, jak i za granicą. Bez większej otwartości na debatę o wadach i zaletach Kanału Stambulskiego przedsięwzięcie nigdy nie uzyska szerokiego poparcia. Wydaje się, że ewentualny sukces w tej mierze zależy od umiejętnego porozumienia się z kluczowymi partnerami (zwłaszcza z Rosją), ponieważ ruch tranzytowy przez cieśniny tureckie jest zbyt ważny w sferze globalnej, by jego zasady były określane tylko przez jedno państwo (nawet tak bardzo przekonane o swojej potędze, jak współczesna Turcja). Z dotychczasowych ustaleń jednoznacznie wynika, że obecny projekt kanału jest zdecydowanie niedopracowany i wymaga głębokich zmian, które mogą być wprowadzane właśnie na drodze konsultacji krajowych i międzynarodowych. Z obiektywnych względów kompromis w sprawie budowy Kanału Stambulskiego wpłynąłby na umocnienie pozycji Turcji w regionie, nawet jeśli wymagałoby to od władz w Ankarze poczynienia sporych ustępstw. Ustalenie [reżimu prawnego](#) dla nowego kanału jest wobec tego kluczową kwestią, która zdeterminuje przyszłość całej inicjatywy. Gotowość do wsłuchania się w głosy polityków, prawników, ekologów i miejskich aktywistów pokazałaby też bardziej koncyliacyjne oblicze Partii Sprawiedliwości i Rozwoju, co w efekcie może przyczynić się do obniżenia temperatury sporu politycznego w Turcji. Historia wielkich inwestycji infrastrukturalnych realizowanych w ostatnich latach przez rząd Recepta Erdoğan (np. [nowe lotnisko w Stambule, trzeci most bosforski](#)) ukazuje jednak, że rządzący rzadko biorą pod uwagę krytyczne opinie i za wszelką cenę dążą do wcielenia w życie swoich arbitralnych decyzji. W przypadku Kanału Stambulskiego taka postawa grozi wybuchem poważnych konfliktów wewnętrznych i międzynarodowych. Nie wiadomo, czy w aktualnej konfiguracji geopolitycznej prezydent Erdoğan jest na to przygotowany.