

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН

УДК 276.45

П. Ігнат'єв, д-р політ. наук, проф.,
П. Бовсунівський, канд. політ. наук, доц.
Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ, Україна

АНАЛІЗ СКЛАДОВИХ ТУРЕЦЬКОГО ЕКОНОМІЧНОГО ДИВА

Проаналізовано досягнення турецької економіки останнього десятиліття, а також охарактеризовано ключові галузі, що сприяють прискоренням темпам її зростання. З'ясовано основні механізми стимулювання розвитку країни через інфраструктурні інвестиції на кшталт транспортних коридорів.

Ключові слова: Туреччина, туризм, авіаперевезення, будівельні корпорації, інфраструктурні інвестиції, канал "Стамбул".

Постановка проблеми. Турецька економіка розвивається швидкими темпами, що змусило багатьох експертів заговорити про економічне диво. Нині вона посідає 17 місце у світі за розміром ВВП, але правляча еліта на чолі з Реджепом Таїпом Ердоганом робить усе можливе, щоб вивести Туреччину до переліку десяти провідних країн уже в 2023 р. за рахунок досягнення експортного показника в 500 млрд дол на рік і ВВП у 2 трлн дол. Прогрес на цьому шляху стає дедалі помітнішим, адже завдяки колосальним будівельним проектам Туреччина нині посідає друге місце у світі після КНР за темпами щорічного зростання ВВП. У роки правління Р. Ердогана прибуток на душу населення збільшився із 3,5 тис. до 11 тис. дол. на рік, а ВВП зріс із 236 млрд у 2002 р. до 863 млрд дол. у 2017 [1].

Мета статті – дослідити ключові причини та чинники, які сприяють активному економічному зростанню в Туреччині, зосередившись на конкретних галузях економіки країни та інфраструктурних проектах, що мають найбільше значення для офіційної Анкари і стосуються національних інтересів України.

Аналіз основних досліджень і публікацій. У своїй науковій праці автори спирались на актуальну інформацію 2017–2018 рр., розміщену в провідних ЗМІ Туреччини "Hurriyet Daily News" і "Daily Sabah", а також на дані з відомих світових інформаційних ресурсів "Guardian" і "Xinhua".

Виклад основного матеріалу дослідження. Туреччина займає площу 783 тис. кв. км і контролює Чорноморські протоки. Це країна гір і пагорбів, що омивається Чорним, Мармуровим, Середземним і Егейським морями. Її територія, розташована на роздоріжжі між Європою та Близьким Сходом, Кавказом та Іраном, має важливе геополітичне значення. За чисельністю населення, що перевищує 80 млн чоловік, Туреччина може вважатися демографічним велетнем. Стамбул – єдине велике 15-мільйонне місто, розташоване на двох континентах. У країні є й інші великі урбанізовані центри, оскільки 5,5 млн чоловік мешкають в Анкарі та ще 4,3 млн – в Ізмірі. Загалом вважається, що 92,5 % турків живуть у містах, що є найвищим показником в Азії поруч із Сінгапуром. Така концентрація населення дозволяє говорити про домінування в економіці промисловості та сфери послуг. Крім того, кількість працездатних людей середнього і молодого віку оцінюється в 55 млн чоловік, а саме це можна вважати доволі важливим критерієм інвестиційної привабливості країни [2].

Візитною картою Туреччини є будівельні корпорації, адже за кількістю цих великих суб'єктів господарювання вона поступається тільки Китаю. Країні належать 46 із 250 ТНК, тоді як КНР – 65, а США – 43. У 2016 р. галузь заробила 25,6 млрд дол., обслуживши 5,5 % світового ринку будівельних замовлень [3]. Відомо, що в період із 1972 по 2016 рр. турецькі підприємства здійснили 8838

проектів у 108 країнах. Найбільшими замовниками їхніх послуг стали Російська Федерація (19,7 %), Туркменістан (14,7 %), Лівія (8,9 %) [4]. Провідними гравцями в цій галузі вважаються "Enka Construction and Industry", "Rönesans Construction", "TAV Construction", а також "Polimeks İnşaat Taahhüt ve Sanayi" [5].

У чому полягає причина популярності турецьких будівельних корпорацій? Набуття членства Туреччиною в НАТО у 1952 р. послужило причиною для появи перших будівельних проектів у галузі розбудови військової інфраструктури, до яких підрядниками долучилися місцеві суб'єкти господарювання. Згодом розвитку галузі сприяли близькосхідні нафтові шоки 1973 та 1979 рр., що актуалізували потребу в будівництві різноманітних об'єктів у пустельних монархіях Перської затоки та в Лівії. Нарешті, розпад СРСР дав нагоду турецьким корпораціям вийти на ринки 15 нових країн, де не було традицій будівництва готелів, аеропортів і якісного житла для громадян. Пострадянські країни опинилися в цьому переліку не випадково, адже вони мали панельні багатоповерхівки, низькоякісну рекреаційну інфраструктуру та аеропорти з незначною пропускною спроможністю. Серед найбільш знакових досягнень турецьких будівельників у цій галузі варто назвати розбудову Астани як нової футуристичної столиці Казахстану, а також єдиного у світі повністю мармурового міста в новій частині Ашхабада. Крім цього, житлові квартали Баку поза межами історичного центру також були повністю забудовані завдяки ТНК із Туреччини.

У подальшому значні перспективи для галузі відкриває відбудова Іраку, адже турецькі корпорації вже добре знають цей ринок завдяки проектам в іракському Курдистані. У 2017 р. Туреччина також скористалася регіональною ізоляцією Катару, який здійснює підготовку до проведення Чемпіонату світу з футболу в 2022 р., щоб захопити його ринок будівельних послуг. Крім того, політика Реджепа Таїпа Ердогана з відкриття низки мегаоб'єктів до століття з дня проголошення Республіки передбачає входження Туреччини до переліку 10 найбільш розвинених країн світу шляхом інвестування 400 млрд дол. у будівництво інфраструктури [6].

Розвинена будівельна галузь забезпечує роботу суміжні сфери економічної активності, насамперед металургійну і виробництво будівельних матеріалів. Зокрема, Туреччина є світовим лідером із виготовлення мармурової плитки, цементу, металопрокату для будівництва, звичайного та декоративного скла, керамічної плитки. Ще в добу грецької колонізації колоністи прибували на землі Малої Азії, будучи зацікавленими покладами мармуру, необхідними для спорудження міст-полісів. Нині турецька провінція Мугла зі 120 родовищами і 140 фабриками вважається другим найбільшим виробником мармуру у світі після регіону Каррара в Італії [7]. Виготовлення ж керамічної плитки було тра-

диційним заняттям майстрів ще в Османській імперії завдяки значним покладам глини і каоліну. Основним осередком продажу різнокольорової кераміки вважалося місто Ізнік, розташоване недалеко від Стамбула.

Громадянські війни в близькосхідному регіоні збільшують привабливість Туреччини як надійного місця для придбання житлової нерухомості. Жителі Ірану, Іраку, Сирії, Лівії, а також бідних на розваги Саудівської Аравії, Кувейту та Катару є основними покупцями будинків і квартир у країні. Останніми роками Туреччина щорічно залучала до цієї галузі інвестиції обсягом понад 4 млрд дол., а прогноз місцевих економістів, оприлюднений наприкінці 2017 р., свідчить, що цей показник може сягнути й 5 млрд. Характерно, що турецьке законодавство дозволяє отримати громадянство після придбання будинку за 1 млн дол., а також позбавляє необхідності оплачувати 18-відсотковий податок на нерухомість у процесі купівлі нового житла іноземцями [8].

У Туреччини є належні передумови для розвитку туристичної галузі завдяки наявності 17 місць під захистом ЮНЕСКО і ще 71-ї пам'ятки в тимчасовому переліку цієї організації [9]. Іншою перевагою країни є кількість пляжів, що нагороджені "блакитним прапором" або відзнакою, яка позначає найкращі пляжні райони світу. У 2017 р. у Туреччині таких клаптиків суші нараховувалося 454, а за цим показником вона посідала третє місце у світі після Іспанії та Греції. Цікаво, що 200 "голубих" пляжів розташовані в популярному туристичному регіоні навколо Анталії, яка є лідером за цим показником [10]. Популярності країні як туристичному напрямку додає і Стамбул, що є найбільш наближеним до Європи екзотичним містом ісламу з великими п'ятничними мечетями в кожному кварталі, першим універмагом світу з 4000 крамниць на 61 вулиці під дахом і візантійською архітектурною спадщиною з її мозаїками. Перебуваючи в Стамбулі, туристи охоче замовляють круїзи протокою Босфор, через яку постійно рухаються великі контейнеровози.

Тому не викликає подиву той факт, що Туреччина традиційно перебуває в переліку 10 найбільш популярних осередків відпочинку серед мандрівників. По-перше, межуючи з близькосхідним регіоном, вона пропонує туристам із країн, де розваги відсутні, нічні клуби, алкогольні напої та екслюзивні курорти. Для жителів 80-мільйонного Ірану молодого віку – це найближча ліберальна курортна країна, тому в 2017 р. 2,5 млн іранців відвідали Туреччину. Характерно, що Іран також "постачає" туристів у березні, коли на турецьких курортах низький сезон, але іранці святкують Новруз [11]. Громадяни монархії Перської затоки подорожують на північ Туреччини, де влітку не дуже спекотно, а температура води в Чорному морі часто залишається помірною. Будучи сусідом пострадянських країн, Туреччина пропонує високий рівень сервісу з готелями, що працюють за принципом "все включено". Це особливо актуально для жителів азіатської частини Росії, що не мають доступу до курортної інфраструктури світового рівня, але можуть без віз подорожувати на турецькі курорти. Як наслідок, у 2017 р. громадяни Росії стали найбільшим контингентом туристів у цій країні з показником 4,72 млн осіб, а вслід за ними розташувалися німецькі громадяни, кількість яких становила 3,5 млн осіб [12]. Крім відпочивальників, яким подобається спекотний турецький клімат, до Туреччини охоче подорожують і етнічні турки, що живуть у Німеччині ще з початку 1961 р. і мають німецьке громадянство, адже чисельність турецької общини в цій країні оцінюється в 3 млн. Загалом для туристів із Західної Європи Туреччина виступає більш дешевою альтернативою таким країнам

Середземного моря, як Італія, Іспанія та Греція, де використовують дорогу валюту євро. Нарешті, вона – єдиний у світі гравець на ринку туристичних послуг, що пропонує авіаперельоти на Північний Кіпр, де пляжі значно кращі, ніж на Південному. Порти Стамбул, Ізмір і Кушадаси входять до переліку найбільш завантажених круїзних терміналів Європи завдяки їхньому поєднанню лайнерами зі знаменитими грецькими островами Кікладами та європейськими містами середземноморських країн.

Отже, турецька модель гостинності ефективно функціонує завдяки чотирьом чинникам: 1) ефективному авіаційному сполученню з більшістю туристичних ринків Європи та Азії; 2) поміркованій ціні послуг і наявності знижок у дорогих готелях; 3) значній концентрації культурних пам'яток, що належать до різних історичних епох; 4) спрощеному візовому режиму чи відсутності віз для громадян стратегічних країн, які "постачають" найбільше туристів. Варто також зазначити, що Туреччина є одним із світових лідерів у галузі гостинності завдяки наявності 1,25 млн. готелів будь-якої категорії [13].

Зрештою, вигідне географічне розташування визначає легку доступність турецьких курортів для іноземців. Маючи чотири моря і межуючи з Близьким Сходом, Південною Європою та Південним Кавказом, ця країна перебуває на умовному роздоріжжі авіаційних маршрутів між Європою та Азією. За інформацією прем'єр-міністра Беналі Йилдирима, у 2003 р. літаки "Turkish Airlines" здійснювали перельоти до 60 країн, тоді як у 2017 р. – уже до 159. Нині ця авіакомпанія обслуговує 350 міст по всьому світу, що є абсолютним рекордом, тому іноземці, часто не подорожуючи до Туреччини, усе-таки залишають транзитну зону аеропортів і починають відвідувати Стамбул під час перерви між рейсами [14].

Тенденція останніх років свідчить, що за винятком кризового 2016 р., коли мала місце спроба державного перевороту, країна заробляла завдяки галузі гостинності щонайменше 30 млрд дол. на рік. У Туреччини є ще додатковий резерв для збільшення кількості відвідувачів серед китайських, індійських та індонезійських туристів, тому саме в цих державних акторах вона проводить активні рекламні кампанії. У 2017 р. турецькі готелі обслужили 32,4 млн іноземців, але стратегічною метою її політичної еліти є показник близько 50 млн [15].

Туреччина позиціонує себе як осередок медичного туризму, оскільки тут налагоджені ефективні операції з пересадки волосся. Облісіння – типова проблема мешканців Близького Сходу чоловічої статі, тому вони охоче їдуть до Стамбула на лікування, бо ця процедура коштує тут у середньому 2000 євро. Крім того, доволі популярними є курси лікування злویзкісних новоутворень і серцевих захворювань, а також трансплантації донорських органів. За кількістю місць відпочинку з гарячою мінеральною водою з корисними властивостями Туреччина посідає 7 місце у світі, оскільки має близько 1100 мінеральних джерел. При цьому туристи можуть приїжджати до країни для здійснення операцій, користуючись пільгами на авіаперельоти від "Turkish Airlines", а потім відновлюватись після хірургічного втручання у спа-готелях [16]. Цікаво, що допоміжний персонал у клініках розмовляє німецькою, англійською, арабською і російською мовами, бо він має досвід постійної або сезонної роботи на туристичних курортах.

Турецький кінематограф активно популяризує країну у світі. Історичні серіали про Османську імперію чи драми про кохання експортують на пострадянський простір, на Балкани і на Близький Схід. У 2017 р. завдяки їхньому прокату було зароблено 350 млн дол. [17]. У Німеччині, Бельгії та Нідерландах часто демонстру-

ють короткі рекламні стрічки, присвячені основним архітектурним принадам Туреччини. У них закликають етнічних турків відпочивати чи одружуватися на території колишньої батьківщини.

Розвитку туризму також сприяють великі інфраструктурні проекти, приурочені до 2023 р., коли Туреччина святкуватиме століття проголошення Республіки. Насамперед, це будівництво тунелів і підвісних мостів для поєднання різних берегів протоки Босфор. У 2016 р. у Стамбулі відкрився Євразійський тунель протяжністю 14,6 км, одна з ділянок шляху якого пролягала під Босфором на глибині 106 м. Цей транспортний коридор відзначається пропускнуою спроможністю, що становить 120 тис. автомобілів на добу. У тому ж році був збудований третій підвісний міст через Босфор загальною довжиною в 1408 м, що має 8 смуг для автомобільного і 2 смуги для залізничного транспорту, будучи водночас найширшим у світі. Його назвали на честь Султана Селіма [18]. У планах Р. Ердогана спорудження найдовшого у світі підвісного моста "The Çanakkale 1915" через знамениту протоку Дарданелли. Роботи невдовзі розпочнуться у регіоні, розташованому за 200 км на південний захід від Стамбула, а його урочисте відкриття заплановано на 2023 р. [19].

Стамбульський Новий аеропорт (СНА), будівництво якого ведеться з 2015 р., має стати найбільшим у світі. Планується, що він зможе обслуговувати 200 млн пасажирів і використовувати 6 злітно-посадкових смуг для літаків. Через рік має відкритися його перша черга, яка наприкінці 2017 р. була готова на 73 %, а наявні в ній потужності поки будуть розраховані на 90 млн пасажирів. Коли ж у 2028 р. буде завершено весь проект, цей об'єкт інфраструктури повинен створити величезну кількість робочих місць, оскільки він працевлаштує 250 тис. чоловік, які протягом доби зможуть обслуговувати 3000 авіалайнерів [20]. Таким чином, Стамбульський Новий аеропорт має випередити світового лідера в цій галузі – міжнародний аеропорт Хартсфілд-Джексон в Атланті (США), бо нинішні аеропорти Стамбула "Ататюрк" і "Сабіха" не мають належної території для розширення.

Розвиток аеропортової інфраструктури відбувається одночасно зі зростанням парку авіалайнерів. "Turkish Airlines", що були створені в 1933 р. із скромним флотом, що складався із 5 літаків, нині посідають перше місце у світі за кількістю міжнародних рейсів. Цей авіаперевізник також доволі активний на рекламному ринку, бо постійно залучає до кампаній таких зірок спорту чи кіно, як Кевін Костнер, Морган Фрімен, Ліонель Мессі, Кобі Браянт і Дідьє Дрогба [21]. Доволі влучним видається і його рекламне гасло "Turkish Airlines: Widen Your World", оскільки воно апелює до глобалізації транспортних перевезень і бажання пасажирів побачити нові країни.

У 2017 р. "Turkish Airlines" експлуатували 320 літаків, а в період з 2011 по 2016 р. вони визнавалися найкращими в Європі [22]. Ця компанія безпосередньо суперничає з перевізниками за близькосхідного регіону на кшталт "The Emirates" та "Qatar Airways", бо у низці випадків має ті самі маршрути. Конкурентними перевагами турецьких авіакомпаній вважаються: перетворення Стамбула, розташованого як в Європі, так і в Азії, на осередок базування авіаційного флоту, щорічне перевезення понад 30 млн іноземних туристів, що летять на відпочинок до Туреччини, обслуговування представників п'єсатимільйонної турецької діаспори в Європі та колосального населення власне самої Туреччини, чисельність якого дорівнює 80 млн чоловік. Крім того, місцеві авіакомпанії нині поєднують більшість країн Африки, від якої турецькі землі відокремлює тільки Середзе-

мне море, із колишніми європейськими метрополіями. Загалом Туреччина має вигідне географічне розташування, адже 55 країн перебувають у межах перельоту дешевих в експлуатації середньомагістральних літаків родини "Боїнг"-737 і "Аеробус"-А-320. Як наслідок, у 2017 р. авіакомпанія "Turkish Airlines" обслужила 68,6 млн пасажирів [23].

Крім "Turkish Airlines", на турецькому ринку працюють доволі успішні її конкуренти "Pegasus" і "Atlas Global". Бюджетний перевізник "Pegasus", що літає до 40 країн, використовує аеропорт "Сабіха" в Стамбулі й має парк із 77 літаків, з яких 44 представлені популярною авіаційною машиною "Боїнг"-737-800 [24]. У свою чергу, "Atlas Global" послуговується 26 авіалайнерами переважно виробництва корпорації "Аеробус" і здійснює перельоти до 35 країн [25]. Якщо "Turkish Airlines" можна назвати глобальним гравцем, то інші дві авіакомпанії більше спеціалізуються на обслуговуванні пасажирів, що летять до Туреччини як туристи.

Виявом ефективної стратегії місцевих авіаліній є показники "аеропортових воріт" Стамбула як осередка їхнього базування. Так, у 2017 р. аеропорт імені Мустафи Кемаля Ататюрка обслужив 63,9 млн пасажирів, ставши п'ятим найбільш завантаженим в Європі. Його сусід "Сабіха" пропустив через свої термінали 25 млн чоловік, а отже, разом вони забезпечили пасажиропотік майже у 89 млн осіб, який є недосяжним для більшості європейських країн [26].

Ще однією економічною особливістю цієї країни є розвинена автомобільна промисловість. Вивезення легкових машин на зовнішні ринки в середньому приносить 23,9 млрд євро на рік і формує найбільшу статтю товарного експорту. Переважно така техніка виготовляється за ліцензією і 75–80 % її згодом експортують, так само, як і запасні частини до неї. Столицею автомобілебудування є провінція Бурса, де знаходяться заводи виробників "Oyak Renault" і "Tofaş Fiat". Провідним експортером такої продукції вважається американсько-турецьке спільне підприємство "Ford Otosan", а вслід за ним ідуть "Oyak Renault" і "Tofaş" [27]. Будучи одним із найбільших виробників металопрокату у світі та маючи дешеву грошову одиницю ліру, Туреччина є привабливим місцем для відкриття заводів західними автомобільними корпораціями, які намагаються зробити виробництво більш дешевим. Її унікальне географічне розташування дозволяє з легкістю постачати автомобілі та запчастини як до Африки, так і до Південної Європи та Близького Сходу. Однак тенденцією останніх років є знецінення ліри, яке призводить до скорочення попиту на автомобілі власне на турецькому ринку.

На пострадянському просторі країну добре знають завдяки її текстильній галузі, завдяки якій вона входить до переліку із п'яти найбільших експортерів одягу, конкуруючи з КНР, Індією та Бангладеш. Туреччина перетворилася на осередок виготовлення джинсового одягу європейськими і північноамериканськими компаніями завдяки власній бавовні, географічній близькості до Західної Європи, розвиненому транспортному сполученню і порівняно низькій погодинній платні робітницям текстильних фабрик. Серед найвідоміших компаній, що працюють у цій галузі, варто відзначити ТНК "Colin", "Mavi" і "Taipa". Обсяги експорту одягу і тканин у 2016 р. наближалися до показника в 30 млрд дол., а в 2023 р. він має перевищити 50 млрд дол. Найбільшим осередком торгівлі подібною продукцією вважається район Стамбула Мертер, де працюють 10 тис. крамниць [28].

Крім джинсового одягу, країна також спеціалізується на простиррадлах, рушниках, шарпетках і килимах. Головним ринком для турецьких експортерів уже тради-

ційно є європейський. У 2017 р. країнам-членам ЄС було продано одягу на суму в 12,2 млрд дол., що становило 71,4 % від усього турецького експорту цього виду продукції. Основними ж споживачами одягу стали громадяни Німеччини, Іспанії та Великої Британії [29].

Країну можна назвати і близькосхідним продовольчим кошиком. Вона відома як батьківщина тюльпанів і черешні, а в місті Стамбул працювали перші у світі кав'ярні. Саме османські війська подарували Європі каву, кинувши в 1683 р. обоз із кавовими зернами біля воріт Відня. Північні регіони країни навколо міста Різе з великою кількістю дощових опадів ідеальні для вирощування чайного куща. Іншою спеціалізацією Туреччини вважаються горішки та сушений виноград і абрикоси. Завдяки великій кількості сонячних днів і порівняно теплому клімату, країна виступає одним із провідних постачальників томатів, огірків, лимонів і мандаринів до Європи в осінньо-зимовий період. Офіційна Анкара є учасником угоди про митний союз з ЄС від 1995 р., яка охоплює тільки промислові товари, тому вона вимагає включити до неї нові положення про сферу послуг і сільськогосподарську продукцію [30]. Спільний кордон з близькосхідними країнами дозволяє експортувати до них зерно, муку, цитрусові та гранати. У свою чергу, стамбульські ринки є головним осередком збуту спецій, фініків і парфумів з Арабського Сходу.

Маючи найбільші збройні сили в НАТО, другі після американських, Туреччина розвиває галузь виготовлення військових матеріалів. Задум Р. Ердогана полягає в тому, щоб досягнути незалежності від західних постачальників озброєнь, які з осудом ставляться до військових операцій проти курдів, і водночас зробити Туреччину високотехнологічною державою. Країна пережила ембарго США в 1974 р., коли вона наважилася використовувати американську техніку під час захоплення територій Північного Кіпру. Нині Туреччина має такі унікальні розробки, як основний бойовий танк ALTAY, який є продуктом партнерства з Південною Кореєю, засоби радіолокаційної боротьби KORAL, систему залпового вогню Jobağa, спільний італійсько-турецький гелікоптер T-129 ATAK тощо. Частка виготовленої в Туреччині військової продукції для збройних сил становить 70 % і продовжує зростати [31].

Загалом, у 2017 р. експорт товарів Туреччиною оцінювався в 157,1 млрд дол., імпорт – у 234 млрд дол., а серед основних торговельних партнерів були Китай, Німеччина, Іран, Ірак і Російська Федерація [32].

Проблемною для Туреччини є необхідність імпортувати нафту і природний газ, тому в 2017 р. на подібні потреби було витрачено 37 млрд дол. [33]. Однак вигідне географічне розташування дозволяє офіційній Анкарі отримувати енергоносії із сусідніх державних акторів, адже ця країна межує з двома газовими велетнями світу – Російською Федерацією та Іраном, а також з багатьма нафтою країнами Південного Кавказу і з Іракським Курдистаном. Завдяки такому сусідству Туреччина намагається стати найважливішою транзитною країною Азії та посилити своє значення для Європи. Для цього вона перебирає на себе функцію "енергетичного моста". Прикладами подібних проектів можуть бути "Південнокавказький" газопровід Баку – Тбілісі – Ерзурум, нафтопровід Баку – Тбілісі – Джейхан, а також газопровід Іран – Туреччина.

Контроль Туреччини над Босфором не дає можливості Україні імпортувати в значних обсягах енергоносії цим водним шляхом. Негативним для нашої країни є й будівництво 939-кілометрового подвійного газопроводу "Турецький потік" з пропускною спроможністю 31,5 млрд кубометрів газу на рік з Краснодарського

краю РФ через Чорне море до північного заходу Туреччини. Реалізація цього проекту, що розпочався в 2017 р. і має бути завершений в 2019 р., є частиною стратегічного плану Росії з позбавлення України статусу транзитера газу до Європи, що разом з "Північним потоком"-2 повинен виконати це завдання. Разом із тим, новий газопровід вигідний Туреччині з точки зору інфраструктурних інвестицій та підвищення ролі транзитера для Південної та Південно-Східної Європи [34].

Іншим вагомим будівництвом, що стосується України, є початок спорудження штучного Босфорського каналу, проект якого був уперше представлений в червні 2011 р. під назвою "Стамбул". Канал із пропускною спроможністю 160 суден на день пов'яже Чорне море з Мармуровим через озеро Кючюкчекмедже. Уже заплановані розміри нового водного шляху з такими параметрами: довжина 43 км і ширина 400–500 м, які дозволять проводити через нього нафтові танкери з удвічі більшим тоннажем, ніж судна, які можуть пройти через Босфор [35]. Нині найбільший плавзасіб, що здатний рухатися через Чорноморські протоки, належить до класу "Suezmax". У випадку введення в експлуатацію Стамбульського каналу максимальний розмір судна збільшиться до танкера класу VLCC (Very large crude carrier), який є приблизно вдвічі більшим, ніж Suezmax. Завдяки цьому порти України зможуть обслуговувати великі танкери і перевізників зрідженого газу після проведення відповідних підготовчих днопоглиблювальних робіт і створення належної інфраструктури [36]. Крім того, Туреччина не стане заперечувати проти транзиту до України суден із нафтою і зрідженим газом цим шляхом, оскільки він буде платним.

За твердженням проектувальників, що підготували основні розрахунки в 2015 р., канал "Стамбул", який проходитиме через європейську частину Стамбула і перетворить її на острів, стане не тільки джерелом додаткового заробітку для Туреччини, але й основною артерією нового логістичного міста в межах уже існуючого мегаполіса, яке матиме населення близько 7,5 млн осіб. З іншого боку, екологи попереджають, що будівництво каналу зашкодить екосистемам обох морів, є небезпечним через сейсмічну активність у районі Стамбула, а в західній частині міста неодмінно виникне дефіцит прісної води. Згідно з планом будівництва через канал "Стамбул" має бути побудовано 10 мостів. Усього до проекту буде залучено понад 5000 осіб, а запланований час його завершення припадає на 2023 р. Для вирішення технічних питань у середині 2017 р. Туреччина підписала угоду з Панамою про співпрацю в будівництві та експлуатації каналів. Тому за масштабом і кількістю залучених іноземних фахівців цей грандіозний проект може бути порівняний із Суецьким і Панамським каналами [37]. Крім пропагандистського ефекту для правлячої Партії справедливості і розвитку, "будівництво століття" вирішує й інші завдання. Так, у тендерах проекту переможцями стають лояльні владі бізнесмени, які згодом долучаються і до інших починань Р. Ердогана.

Разом із тим, далеко не всі економісти погоджуються з тим, що канал "Стамбул" позитивно вплине на турецьку економіку, оскільки зовнішній борг країни перевищує 438 млрд дол. і продовжує зростати через витратні мегапроекти [38]. Як доказ скептики наводять приклади інших об'єктів, ефективність роботи яких виявилася набагато нижчою за прогнози через значну плату, яку треба сплачувати за їхнє користування.

Висновки. Вражаючи досягнення в соціально-економічному поступі Туреччини базуються на успішному розвитку як уже традиційних галузей економіки, таких як сільське господарство, автомобілебудування,

обробна та легка промисловість, так і відносно нових, що належать до сфери послуг. Це туризм, перевезення вантажів і транзит пасажирських та енергетичних потоків і Європи в Азію та Африку. Останнім часом для підтримання високих темпів економічного зростання правляча Партія Справедливості та розвитку зробила ставку на реалізацію інфраструктурних мегапроектів на кшталт побудови аеропортів, підвісних мостів, тунелів і багатосмугових магістралей. З-поміж великих об'єктів інфраструктури вирізняється своїми масштабами проект штучного Босфору, що зрештою може стати вигідним для України завдяки збільшенню розмірів і тоннажу суден, які долатимуть цей водний шлях. Поряд з економічною доцільністю важливим у реалізації великих інфраструктурних проектів є також елемент престижу та геополітики, що збільшує популярність Реджепа Таїпа Ердогана та його політичної сили всередині країни і за її межами.

Список використаних джерел:

1. Latest development plan to serve Turkey's goal to enter top-10 global economies // Daily Sabah. – 2018. – February, 22.
2. Turkey's population hits new high, over 80 million // AA.com.tr. – 2018. – February, 1 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://aa.com.tr/en/economy/turkeys-population-hits-new-high-over-80-million/1050315>.
3. Turkey named world's second-largest contractor // Daily Sabah. – 2017. – August, 18.
4. Turkish companies' foreign construction projects plunge amid problems in main markets // Hurriyet Daily News. – September, 2016.
5. Turkey's construction sector to maintain its significant role in the economy, with several large projects under way [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://oxfordbusinessgroup.com/overview/turkeys-construction-sector-maintain-its-significant-role-economy-several-large-projects-under-way>
6. The Istanbul Canal: The Next Turkish Megaproject // Webuildvalue. – 2017. – November 22 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.wbuildvalue.com/en/infrastructures/the-istanbul-canal-the-next-turkish-megaproject.html>.
7. Turkey's Muğla exports marble to 60 countries // Hurriyet Daily News. – 2018. – February, 14.
8. Turkey sees 22 % spike in property sales from foreign home buyers // Global Mansion. – 2018. – January, 29 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.mansionglobal.com/articles/87185-turkey-sees-22-spike-in-property-sales-from-foreign-home-buyers>
9. Turkey betting on The Year of Troy to boost tourism // ETN news [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.eturbonews.com/175988/turkey-betting-year-troy-boost-tourism>
10. Blue flag beaches in Turkey [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.goturkeytourism.com/things-to-do/blue-flag-beaches-in-turkey.html>
11. Turkey top tourism destination for Iranians in 2017 // Daily Sabah. – 2018. – February, 11.
12. Turkey hopes 12M tourists for Mediterranean resort city // AA.com.tr. – 2018. – February, 20.
13. The rise and rise of Turkey's hotel industry // Property Turkey [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.propertyturkey.com/blog-turkey/the-rise-and-rise-of-turkeys-hotel-industry>

14. Turkish civil aviation growth 'remarkable': PM Yildirim // AA.com.tr. – 2017. – September 29 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://aa.com.tr/en/economy/turkish-civil-aviation-growth-remarkable-pm-yildirim/922696>
15. It is now time for Turkey's tourism sector to rise revenue // Hurriyet Daily News. – 2018. – February, 9.
16. Turkey to reach 15b in revenue from thermal tourism // Daily Sabah. – 2017. – December, 22.
17. Turkish TV series exceed 350 million in exports // Daily Sabah. – 2017. – December, 22.
18. 2016: Turkey's year of mega-projects // Daily Sabah. – 2017. – January, 1; Istanbul's third bridge completed in record time as last bridge deck installed // Daily Sabah. – 2016. – March, 6.
19. 4,000 people to work in construction of 1915 Çanakkale Bridge: Consortium member // Hurriyet Daily News. – 2017. – April, 7.
20. Istanbul new airport to accommodate 3000 flights per day // Daily Sabah. – 2018. – February, 11.
21. Turkish Airlines CEO looks to reclaim Istanbul's historic transport hub // Arabian Business. – 2017. – December, 7.
22. Turkish Airlines to purchase 3 aircrafts from Boeing // AA.com.tr. – 2017. – December, 29.
23. Turkish airlines hit 68,6 m passenger record in 2017 // The Guardian. – 2018. – January, 19.
24. Pegasus. Fleet information // Pegasus airlines [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.flypgs.com/en/about-pegasus/fleet-information>
25. About us // Atlas Global. – Режим доступу до сайту: <https://www.atlasgbl.com/en/about-us/>
26. Turkish Airlines second in Europe in daily flights // Daily Sabah. – 2018. – February, 8.
27. Automotive makers lead Turkey's top exporters' list // Daily Sabah. – 2017. – June, 9.
28. Turkey's annual textile, apparel exports nearing \$30B // Daily Sabah. – 2017. – October, 29.
29. Turkish apparel exports under pressure in EU // Knitting Industry. – 2018. – February, 5.
30. Turkey Deserves a Better EU Trade Deal // Bloomberg. – 2017. – April, 12. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.bloomberg.com/view/articles/2017-04-12/turkey-deserves-a-better-eu-trade-deal>
31. Spotlight: Turkey's defense industry shows muscles in Afrin operation // Xinhua. – 2018. – March, 2. – Режим доступу до сайту: http://www.xinhuanet.com/english/2018-02/03/c_136945402.htm
32. Second highest export volume in Turkey's history recorded in 2017 // Daily Sabah. – 2018. – January 2.
33. Turkey's trade deficit widens 38 per cent to 77 billion in 2017-ministry // Hurriyet Daily News. – 2018. – January, 2.
34. Over 50 percent of construction on first Turkish Stream pipeline completed // Hurriyet Daily News. – 2018. – January, 29.
35. Istanbul's new Bosphorus canal 'to surpass Suez or Panama' // The Guardian. – 2011. – April.
36. Игорь Гошовский, Второй Босфор: зачем Эрдогану еще один канал в Черное море // Ports.com.ua [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://ports.com.ua/articles/vtoroy-bosfor-zachem-erdoganu-eshche-odin-kanal-v-chemoe-more>.
37. Ильшат Саатов, Остров Стамбул Новый Босфор – национальный проект Эрдогана для "новой Турции" // Новая Газета. – 2018. – №12 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.novayagazeta.ru/articles/2018/02/05/75391-ostrov-stambul>
38. Turkey's external debt stock stands at \$438B // Yenisafak. – 2017. – December, 29.

Надійшла до редколегії 25.08.18

П. Игнатъев, д-р полит. наук, проф.

П. Бовсуновский, канд. полит. наук, доц.

Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ, Україна

АНАЛИЗ СОСТАВЛЯЮЩИХ ТУРЕЦКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО ЧУДА

Проанализированы достижения турецкой экономики последнего десятилетия, охарактеризованы ключевые отрасли, которые движут страну вперед и причины их успеха; Выявлены основные механизмы стимулирования развития страны через инфраструктурные инвестиции. В частности, авторы критически анализируют проект канала "Стамбул", реализуемый сейчас с точки зрения украинских интересов.

Ключевые слова: Турция, строительство, инфраструктурные инвестиции, канал "Стамбул".

P. Ignatiev, Professor, Doctor of Sciences (Political science),

P. Bovsunivskyi, Associate Professor, PhD. (Political science)

Taras Shevchenko National University of Kyiv, Kyiv, Ukraine

ANALYSIS OF TURKISH GROWTH MIRACLE COMPONENTS

The article analyzes the achievements of the Turkish economy in the last decade, describes the key sectors that move the country forward and the reasons for their success; The main mechanisms of stimulating the country's development through infrastructure investments are also found out. In particular, the authors critically analyze the project of the Istanbul channel, which is currently being implemented in terms of Ukrainian interests.

Key words: Turkey, construction, infrastructure investments, Istanbul channel.