

DOI 10.24412/1829-0450-2025-4-158-166
УДК 327.5+620.9+656

Поступила: 17.11.2025г.
Сдана на рецензию: 19.11.2025г.
Подписана к печати: 16.12.2025г.

РОЛЬ ЭНЕРГОТРАНСПОРТНОЙ ПОВЕСТКИ В ФОРМИРОВАНИИ КОНСТАНТ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ТУРЦИИ: АНАЛИЗ ОФИЦИАЛЬНОГО ДИСКУРСА ПО ЗАЩИТЕ И РАЗВИТИЮ КРИТИЧЕСКИХ ИНФРАСТРУКТУР В КОНТЕКСТЕ ЕВРАЗИЙСКОГО ТРАНЗИТА (2009–2025гг.)¹

М.Г. Аванесян

Российско-Армянский (Славянский) университет
mikayelava@tutanota.com
ORCID: 0000-0003-4769-9026

АННОТАЦИЯ

Данная статья посвящена основным этапам становления энерготранспортного дискурса в официальных планах и стратегиях правительства Турции за последние пятнадцать лет. Представлены основные генезисы возникновения «хабовой» («узловой») геостратегии, внутренние вызовы для политического руководства государства в контексте планирования и реализации крупнейших транс-региональных энергетических и логистических проектов. В формировании основных констант энерготранспортной политики отображаются трансформации в представлении развития соответствующих областей, их смысловой и содержательной насыщенности. Анализ ключевых слов позволяет оценить уровень преобразований в представлении турецкого политического дискурса. Кроме того, анализ дискурсивных особенностей энерготранспортного аспекта в официальных стратегиях является индикатором состоятельности тех проектов, в которых Турецкая Республика представляется ключевой. В статье также содержатся элементы «доктринального» подхода в создании официальной стратегии, соотношения развития дискурса исходя из временных достижений и намечаемых целей.

Ключевые слова: политический дискурс, энергетика, транспортная политика.

Введение

Концептуальное осмысление значения критических инфраструктур важно в формировании основных стратегических положений национальной

¹ Исследование выполнено при поддержке Комитета по высшему образованию и науке МОНКС РА в рамках базового финансирования.

безопасности. Турция, как одна из наиболее развитых индустриальных стран региона декларирует основные принципы становления определенных сфер исключительно через планово-отчетные мероприятия, которые реализуются уже больше двадцати лет. Одной из задач данного исследования является отображение важности реализации Турецкой Республикой стратегических постулатов и целей в энерготранспортной области и в формировании *консолидирующего* дискурса. Политическая форма коммуникаций в Турции, несмотря на свою систему однородности, демонстрирует реалистические подходы в составлении, реализации и интерпретации официальных стратегий и документов. Обращая во внимание фактор цифровизации, необходимо отметить, что на современном этапе Турция придерживается *доктринального* подхода, то есть – проецирование будущих инициатив на концептуальные программы и стратегии.

Исходя из этого, цель данной статьи заключается в демонстрации конструктивной важности стратегического подхода в формировании энерготранспортной повестки на примере политического дискурса Турции. Необходимо констатировать, что данное исследование сфокусировано на анализе официального дискурса (и иных краеугольных стратегических линий), а не на акцентировании эффективности данных стратегий (*более того, их оценок*). Кроме того, предполагается исследовать следующие задачи:

- оценка уже состоявшихся государственных стратегий в энерготранспортных областях;
- демонстрация уровня однородности политического дискурса по терминологической и концептуальной насыщенности.

Методологическая основа данной статьи исходит из необходимости рассмотрения особенностей *дискурс-анализа* в политологических исследованиях. В контексте Турции данный метод позволяет выдвигать определенные тезисы развития энерготранспортного сектора, риторики официальных институтов в вопросах смысловой нагрузки и связывания некоторых идеологических аспектов. Для определения генезиса развития (*или трансформаций*) ключевых слов в энерготранспортных *концептах* применяется метод *контент-анализа* (Табл. 2). Генезисы основных внешнеполитических ориентиров, истории государственных подходов в формировании национальных ориентиров (см. Этапы развития и Табл. 2) были обособлены в рамках *сравнительного (компаративистского) анализа*.

Представленные стратегии, которые были приняты Правительством Турции отражают действительную идеологическую повестку по реализации мегапроекта «узловой» (*или «хабовой»*) геоэкономики. Под данную концепцию были реализованы различные методологические мероприятия, связанные с доктринальной унификацией. После 2014 года ответственными государ-

ственными учреждениями Турции были предприняты существенные попытки по интеграции различных концепций по развитию энерготранспортного сектора, в том числе и благодаря изучению опыта ЕС, обобщенного после реализации проекта “TRACECA”. Несмотря на отсутствие каких-либо практических перспектив по углублению евроинтеграции, созданное еще в начале 2000-х годов «Агентство по регулированию энергетического рынка» (“EMRA”), продолжило свою работу. Указанная структура занималась приватизацией не только целого сектора, но и сопутствующих инфраструктур. Либерализация энергетического рынка затронула также и транспортную составляющую, а в интервале 2015–2021 гг. данный курс ознаменовал переход на неолиберальные основы развития критических инфраструктур. Кроме того, произошли и некоторые изменения в понимании энерготранспортного дискурса в Турции на официальном уровне (*эмпирический анализ лексики*), а именно – отход от концептуально аморфных значений энерготранспортных «центров» и «коридоров» к более централизованному «узлу» («хабу») [1].

Официальные стратегии в областях энергетики и транспорта: сравнительный анализ в дискурсивных представлениях

Государственные представления (*как дискурсивные конструкции*) о будущей энерготранспортной стратегии варьировались исходя из курсов правящей партии «Справедливость и развитие», сложившихся в течение времени. При рассмотрении дискурсивных особенностей Правительством Турции необходимо выделить три основных этапа.

Первый этап (2009–2014) характеризуется позиционированием страны в качестве нового плацдарма развития энерготранспортных инициатив в формате Европа-Азия, значительным уровнем европоцентричности.

Второй этап (2015–2019) осмысляется в попытках трансформации текущих транс-региональных проектов в национальные, из призмы геоэкономического суверенитета Турции.

Третий этап (2019) символизирует начало новой геостратегической эпохи – энерготранспортного суверенитета, характеризуется концентрацией критической инфраструктуры в Турции.

Основные стратегические константы в энерготранспортном дискурсе видоизменялись в течение времени, исходя из логики официального политического курса. Для представления основных позиций по определению геоэкономических интересов Турции необходимо провести сравнительный анализ официальных стратегий. Как уже было указано, на первом этапе становления энерготранспортный дискурс характеризовался представлением Турции как объекта в проектах Европейского союза.

Девятый план развития (2007–2013), представленный государственной плановой организацией, выдвинул три главных фундаментальных тезиса

стратегического развития: транзитный коридор ЕС, безальтернативность евроинтеграции, а также диверсификация (или же “Arz Güvenliği” – тур. – «Безопасность поставок») [2]. Государственная стратегия в области энергетической политики (2010–2014гг.) характеризуется аналогичными процессуальными векторами, с менее концептуально содержательными тезисами: энергетический проект «Италия-Греция-Турция» (или же “Nabucco”), становления проектов по построению «географического узла» и его монетизация, тотальная либерализация энергетического сектора [3].

Второй этап становления энерготранспортного дискурса осмысляется сквозь призму институционализации соответствующей сферы в форме национализации курса либерализации (*который в дальнейшем трансформировался в неолиберальный курс, прим. автора*). Новый стратегический план Минэнерго Турции (2015–2019) выдвигает тезисы о капитализации энергетических потоков в государственный бюджет, дедуктивного подхода к регулированию цен, а также – укреплению национального суверенитета через развитие малых ГЭС [4]. Иным фундаментальным документом является «Десятый план развития» (2014–2018), изданный уже Министерством развития Турции, актуализирует тезисы о планомерном переходе к энерготранспортному суверенитету. Во-первых, внешнеполитический отход от интеграции ЕС не является резким (в том числе, реализация проекта «Трансанатолийского коридора»). Во-вторых, отмечается появление атомной энергетики (совместно с российским «Росатомом»). В-третьих, исходя из логики соответствующего плана Минэнерго Турции, появляется значение термина «локализация местных ресурсов» (тур. “Yerli kaynaklar”, прямой предшественник идеологемы «национальной энергии» – прим. автора), символизирующий начало этапа энерготранспортного суверенитета [5]. Принципиальные изменения также произошли в стратегическом плане (2014–2018) Минтранса Турции. Среди различных перспективных направлений отмечается завершение железнодорожной линии «Баку-Тбилиси-Карс» формированием транспортных ответвлений – логистических центров (тур. Lojistik Merkez), а также поддержка участия в европейском проекте «TRACECA» [6].

Несмотря на корреляцию основных стратегических подходов, геоэкономические константы Турции зачастую радикально трансформируются. К примеру, на третьем этапе модернизации энерготранспортного дискурса в стране наблюдалась тенденция к интеграционной изменчивости, от ЕС к собственной геостратегической важности. К примеру, «Одиннадцатый план развития» (2019–2023), издаваемый уже управлением стратегии и бюджета Администрации Президента Турции предусматривает постепенный отказ от применения концепции в геостратегии «Коридор» к более обширному «Центр перевалки» (тур. “Aktarma Merkezi”). В транспортном аспекте абсолютизируется роль «Срединного коридора», который развивается в рамках турецкого

дискурсивного обсуждения над европейскими “TEN-T”, “VIKING”, “TRACECA” [7]. Другой документ – «Двенадцатый план развития» (2024–2028) концентрирует внимание на развитии малых атомных электростанций, использовании природного угля (*который добывается в Турции*), в призме национальной энергетики: среди транспортно-логистических инициатив «Срединный коридор» не обсуждается, а представляется ближневосточный «Путь Развития» (тур. “Kalkınma Yolu”) [8].

Энергетические стратегии министерства энергетики и природных ресурсов Турции тоже регламентируют определенные дифференцированные подходы в формировании политического дискурса. Примечательно, что в рамках генеральных планов наблюдаются тенденции перехода к курсу национального неолиберализма, отображающееся в некоторых особенностях. В энергетическом контексте укрупнение национальных мощностей по хранению, передаче и добыче нефтегазовых ресурсов, также формируется официальная позиция по созданию «хабовой» («узловой») геостратегии – создание крупнейшего регионального центра по обработке нефтегазовых ресурсов. Примечательно, что актуализируются вопросы развития атомной энергетики (АЭС «Аккую»), а в актуальной стратегии – построение других малых атомных реакторов), а также усиление дискурса декарбонизации (зеленой энергетики) к 2028г. [9], [10].

Отметим, что транспортный дискурс за последние восемь лет также претерпел определенные трансформации. Как уже было указано, «Срединный коридор» (*который, по сути, является одним из ответвлений китайского проекта «Один пояс, один путь»*) является структурально императивным в геоэкономическом воззрении официального политического дискурса Турции, однако новые концепции, разработанные профильным министерством до 2028г., подчеркивают важность уже так называемого «Зангезурского коридора», как важного узла в диверсификации транспортной логистики. Тем не менее, если сравнивать два плана (2019–2023, 2024–2028), то становится ясно, что официальный дискурс преследует цель показать необходимость интеграции турецкой промышленности в действующие региональные транспортные коридоры [11], [12].

Необходимо подчеркнуть, что транспортные планы занимают определенную нишу в формировании стратегических интересов в Турции. Важнейшим документом по преобразованию данного дискурса является «Мастер-план транспорта и логистики 2053», в преамбуле которого закреплён принцип достижения лидерства Турции в глобальных транспортных и логистических проектах. Кроме того, проект «Срединного коридора» доведен до уровня основной геоэкономической идеологии в сочетании с проектом «Один пояс,

один путь». Кроме того, отмечается важность развития железнодорожных сообщений в Турции, как некий этап обеспечения конкурентоспособности на пути Европы-Азии [13].

Таблица 1. Основные партнеры и векторные ориентиры (выжимка из планов из стратегий) [1–13].

Этап / Модель	Период	Векторный ориентир (в энергетике)	Векторный ориентир (по транспорту)
I. Либерализм (этап Евроинтеграции)	2009–2013	Европейский Союз, Азербайджан	Европейский Союз (ЕС)
II. Неолиберализм (открытый рынок)	2014–2018	Азербайджан, Российская Федерация, Иран	Китай, Центральная Азия
III. «Национальный Либерализм» (этап суверенности)	2019 – н.д.	Российская Федерация, страны Ближнего Востока	Китай, страны Ближнего Востока, Центральная Азия

Таблица 2. Эволюция применения терминов (для определения изменений в дискурсе) [1–13].

Период	«Коридор»	«Хаб / Центр»	«Суверенитет»	«Многовекторность»
2009–2013	Высокая	Низкая (<i>не несет той смысловой нагрузки</i>)	Средняя	Высокая
2014–2018	Средняя	Этап Роста (<i>рассматривается и представляется впервые</i>)	Этап роста	Средняя
2019–2028	Низкая (в энергетике) Высокая (в логистике)	Высокая	Высокая	Высокая

Несмотря на увеличивающийся уровень тенденции суверенизации, необходимо отметить, что актуальные константы турецкой энерготранспортной геостратегии развивались в логике европейского либерального политического дискурса. Отчасти данный курс можно приписать не только к будущим гипотетическим перспективам усугубления отношений с ЕС, а скорее к поддержанию должного уровня конкурентоспособности внутренних инфраструктур и рынков к перспективам полной реализации «хабовой» («узловой») стратегии. «Десятый план развития» содержит в себе ключевой элемент примера системы европейской либерализации – “ENTSO-E” (европейской системы обмена электроэнергией) [14], в котором Турция на данный момент находится в статусе наблюдателя. Учитывая данный факт, в последующих

планах и стратегиях Турции, наблюдаются элементы технократизации (*цифровизации*) регулирования рыночной политики электроэнергии. С 2015г. в г. Стамбуле постоянно действует биржа “EPIAS” [15], целью которой является определение ценовых предложений на рынке электроэнергии.

Учитывая предыдущие особенности в формировании политического дискурса, энерготранспортный компонент в геостратегии Турции имеет отличительные особенности. В своей статье Ёзкайнак Б. и другие отмечают некоторые особенности энерготранспортного фактора в политическом дискурсе Турции: во-первых, описывая концептуальную значимость, авторы прибегают к определенной «*секьюритизации*» термина энергетической безопасности; во-вторых, поддерживается технократический аспект в формировании национальных планов; в-третьих, производятся подмены основных векторов в пользу националистических особенностей – через нарративы и переход к добавлению слоганов «*Milli*» (переводя с турецкого языка – *национальный*) [16]. В другой статье Озен Х. демонстрируются и некоторые элементы вестернизации дискурса вокруг энерготранспортных стратегий: к примеру, активно поддерживается курс «зеленой энергии», однако, как считает автор, дискурс нацелен на сокрытие искренних проблем экологичности (в частности, выбросов CO₂), а также попытки легитимировать предприятия лиц, связанных с руководством; кроме того, поддерживается идея «*секьюритизации*», так как правящая партия «Справедливость и развитие» предпринимает попытку предоставить энергетическую безопасность Турции как элемент борьбы с внешними акторами [17].

Заключение

Политический дискурс в Турции существенно трансформировался в период правления партии «Справедливость и развитие». Энерготранспортные проекты и программы являются прямым отображением внешнеполитических векторов каждой эпохи. Необходимо констатировать, что современный вектор суверенизации сложно представить в рамках политического популизма. Возможные направления будущего развития дискурса будут сконцентрированы под идеями конформизма, но с определенными политическими подоплеками. Учитывая резкую трансформацию на националистический крен, энерготранспортный дискурс Турции в будущем актуализирует элементы легитимации определенных реакционистских действий. На современном этапе уже наблюдаются такие тенденции в формировании «узловой» («хабовой») геостратегии: установление референтных цен на транзитный товар, использование местных индустриальных мощностей, увеличение значимости местной инфраструктуры. Данные тенденции нацелены на укрупнение внутреннего экономического потенциала для реализации более глобальных инициатив, каковыми и является «хабовая» («узловая») стратегия.

ЛІТЕРАТУРА

1. Bilgin M. Turkey's energy strategy: What difference does it make to become an energy transit corridor, hub, or center? // "Energy Policy", № 23 (May), 2010. PP. 113–128. ISSN 1696–2206. URL: <https://www.redalyc.org/pdf/767/76715004007.pdf>
2. Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007–2013). Ankara: Devlet Planlama Teşkilatı, 2006. 256p.
3. T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı. Stratejik Plan (2010–2014). Ankara: Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, 2010, 144p.
4. T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı. 2015–2019 Stratejik Planı. Ankara: T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, 2015, 129p.
5. T.C. Kalkınma Bakanlığı. Onuncu Kalkınma Planı (2014–2018). Ankara: T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2013, 198p.
6. T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. Stratejik Plan (2014–2018). Ankara: T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2014. 124p.
7. T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı. On Birinci Kalkınma Planı (2019–2023). Ankara: T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2019, 191p.
8. T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı. On İkinci Kalkınma Planı (2024–2028). Ankara: T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2023, 241p.
9. T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı. 2019–2023 Stratejik Planı. Ankara: T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, 2018, 163p.
10. T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı. 2024–2028 Stratejik Planı. Ankara: T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, 2023, 195p.
11. T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. 2019–2023 Stratejik Planı. Ankara: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2019, 92p.
12. T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. 2024–2028 Stratejik Planı. Ankara: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2024, 156p.
13. T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı: 2053. Ankara: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2022, 243p.
14. T.C. Kalkınma Bakanlığı. Onuncu Kalkınma Planı (2014–2018). Ankara: T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2013. 198p. P. 105.
15. Şenerdem E., Akkemik K. Evaluation of the reform in the Turkish electricity sector: a CGE analysis // "International Journal of Economic Policy Studies". Vol. 14, № 2, 2020. PP. 389–419.
16. Özkaynak B., Turhan E., Aydın C. The Politics of Energy in Turkey: Running Engines on Geopolitical, Discursive, and Coercive Power // "The Oxford Handbook of Turkish Politics" / ed. Tezcür G. M. Oxford: "Oxford University Press", 2020. PP. 225–248. DOI: 10.1093/oxfordhb/9780190064891.013.29.
17. Ozen H. Why is 'clean' energy opposed? The resistances to geothermal energy projects in Turkey // "Environment and Planning E: Nature and Space". Vol. 7, № 4, 2024. PP. 1580–1600.

**THE ROLE OF THE ENERGY-TRANSPORT AGENDA IN
FORMING CONSTANTS OF TURKEY'S NATIONAL
SECURITY: AN ANALYSIS OF THE OFFICIAL DISCOURSE
ON THE PROTECTION AND DEVELOPMENT OF CRITICAL
INFRASTRUCTURES IN THE CONTEXT OF EURASIAN
TRANSIT (2009–2025)**

M. Avanesyan

Russian-Armenian (Slavonic) University

ABSTRACT

This article is devoted to the main stages of the formation of the energy-transport discourse in the official plans and strategies of the Turkish government over the past fifteen years. The main genesis of the “hub” geo-strategy is presented, along with the internal challenges for the political leadership of the state in the context of planning and implementing the largest trans-regional energy and logistics projects. The formation of the main constants of the energy-transport policy reflects transformations in the perception of the development of the relevant areas, as well as their semantic and substantive richness. An analysis of key words makes it possible to assess the level of transformations in the representation of Turkish political discourse. Furthermore, the analysis of the discursive features of the energy-transport aspect in official strategies serves as an indicator of the viability of those projects in which the Republic of Turkey appears as a key player. The article also contains elements of the specificity of the “doctrinal” approach in creating an official strategy, and the correlation of discourse development based on temporal achievements and planned goals.

Keywords: political discourse, energy, transport policy.