



Научная статья / Research Article
MFTAP / IRSTI 03.09.55



<https://doi.org/10.32523/3080-129X-2025-150-1-84-108>

Суэц каналының геосаяси тарихы және әскери – стратегиялық маңызы (XIX ғ. екінші жартысы – XX ғ. бірінші жартысы)

К. Байтуреева^a, Ж. Турекулова^b✉, В. Султанова^c

^aЛ.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, Астана, Қазақстан

^bМ. Әуезов атындағы Оңтүстік Қазақстан университеті, Шымкент, Қазақстан

^c«Мирас» университеті, Шымкент, Қазақстан

✉turekulova74@mail.ru

Аңдатпа. XIX ғасырдың өзінде басталған жаһандану үрдістерінің дамуы тиімді де қысқа көлік жолдарының өзектілігін тудырды. Аймақтар мен континенттерді байланыстыру мақсатында жасанды каналдар құрылысы арқылы теңіз жолдарын қысқарту идеялары ерекше қызығушылыққа ие болды. Суэц каналы – аймақтық, ұлттық және халықаралық деңгейдегі экономикалық және саяси мүдделер тоғысқан, геостратегиялық жағынан маңызы ерекше су арнасы болып табылады. Бұл маңызды су жолын тек сауда артериясы ғана емес, Батыс пен Шығыс арасын жалғастырушы символ деп айқындай аламыз. Мақалада геотарих парадигмасы негізінде XIX ғасырдың екінші жартысы мен XX ғасырдың бірінші жартысына дейінгі аралықтағы Суэц каналының әскери-стратегиялық маңызын тудырған геосаяси факторлар мен тарихи үдерістер қарастырылады. Суэц каналының халықаралық құқықтық режимінің қалыптасуының алғышарты болған тарихи оқиғаларға архив құжаттары негізінде талдау жүргізіледі. Суэц каналы жобасының пайда болу себептері, олардың жүзеге асырылу барысы, халықаралық мойындалған толыққанды техникалық жобаға айналуы қарастырылады. Зерттеуде Суэц каналы ұлттық мемлекеттер тарапынан емес, халықаралық «Суэц каналының компаниясы» түріндегі интернационалдық корпорация тарапынан жүзеге асырылған алғашқы трансұлттық жоба ретінде зерделенеді. Аталмыш тәсіл негізінде Суэц каналының стратегиялық маңызын қарастыру, трансұлттық корпорациялардың ықпалы жоғары заманауи экономикалық үрдістерді талдауға мүмкіндік береді. Бірінші дүниежүзілік соғыс барысындағы стратегиялық маңызы және канал бейтараптығының сақталу мәселелері, Осман империясының каналды басып алуға деген ұмтылысы қарастырылады және Екінші дүниежүзілік соғыс кезіндегі Италия мен Германияның Суэц каналына қатысты мүдделері айқындалады. XX ғасырдың 40-50 жылдарындағы Ұлыбританияның Суэц каналы аумағында өз ұстанымдарын сақтап қалуға бағытталған әрекеттеріне талдау жасалынады. XIX ғасырда Ұлыбританияның императорлық коммуникацияларының негізгі көзіне айналған Суэц каналы – дүниежүзілік соғыстар кезінде өз міндетін толыққанды атқарды деген тұжырымдар жасаймыз. Қиындықтар мен әуе шабуылдарына қарамастан кемелерді бір теңізден екінші теңізге өткізудің қауіпсіздігін қамтамасыз ете алды. Суэц каналы аймағы қорғаныс және одақтас елдердің әскерлері дайындалған маңызды әскери алаң болды. Каналдың құрылысы Египеттің еуропалық бағыттағы модернизациясының негізгі қозғаушы күші болды. Суэц каналының

бастапқыда орасан зор модернизациялық әлеуеті болды, ол Египеттегі әскери, білім беру, мәдени және экономикалық реформалар кезінде толығымен іске асырылды. Канал құрылысы жаһандық сауда-экономикалық қатынастардың дамуында маңызды рөл атқарды және геосаяси трансформациялардың маңызды тетігіне айналды. Ірі көлік жобасының құрылысы нәтижесінде әлемдік державалар арасында ықпал ету салаларын қайта бөлу үрдісі де орын алғанын ескерту маңызды. Канал құрылысы аяқталғаннан кейін Египеттің өзі әлемдік саясат жүйесіндегі маңызды геостратегиялық мәнге ие елге айналды.

Түйінді сөздер: Египет; Суэц каналы; геотарих; геостратегия; мүдде; отарлық саясат; дипломатия; Ұлыбритания; ұлттандыру

Сілтеме жасау үшін: Байтүреева, К., Турекулова, Ж., Султанова, В. Суэц каналының геосаяси тарихы және әскери – стратегиялық маңызы (XIX ғ. екінші жартысы – XX ғ. бірінші жартысы). *Gumilyov Journal of History*. T.150, no.1, 6.84-108. <https://doi.org/10.32523/3080-129X-2025-150-1-84-108>

The Suez Canal: Geopolitical History and Military-Strategic Significance (second half of the XIXth – the first half of the XXth centuries)

K. Baytureyeva^a, Zh. Turekulova^b, V. Sultanova^c

^aL.N. Gumilyov Eurasian National University, Astana, Kazakhstan

^bM. Auezov South Kazakhstan University, Shymkent, Kazakhstan

^cMiras University, Shymkent, Kazakhstan

Abstract: The processes of globalization that began in the 19th century brought the issue of shortening transportation routes to the forefront. As the continents converged, the idea of shortening sea routes through the creation of artificial canals gained significant attention. The Suez Canal is one of these geostrategic nodes. It is a crossroads of regional, national and international political and economic interests. It can be seen not just as a trade artery, but as a symbol connecting East and West. This article, within the framework of the paradigm of geo-history, analyzes the geopolitical factors and historical processes that determined the military-strategic importance of the Suez Canal in the 19th and 20th centuries. Based on archival documents, the study examines the historical events that served as prerequisites for the formation of the international legal regime of the Suez Canal. The construction of the canal is seen as an example of one of the first transnational projects implemented not by nation-states but by a private corporation founded by Ferdinand de Lesseps. This approach makes it possible to analyze the creation of the Suez Canal from the perspective of modern economic trends, where the primary influence comes not from individual states but from the financial power of transnational corporations. Special attention is given to the strategic significance of the canal and issues of maintaining its neutrality during World War I, the Ottoman Empire's attempts to seize control of this strategic asset, and the interests of Italy and Germany in the Suez Canal during World War II. The study identifies the key motives and actions of the United Kingdom in the 1940s and 1950s aimed at preserving its positions in the Suez Canal region. The Suez Canal, which served as a vital communication route for the British Empire in the 19th century, continued to fulfill its function during the world wars, facilitating the passage of ships despite numerous threats and aerial bombardments. At the same time, the canal zone functioned as a defensive area and a crucial military base where Allied troops were trained. The construction of the canal was a significant factor in Egypt's modernization along European lines. From the outset, the

Suez Canal possessed enormous modernization potential, which was fully realized through military, educational, cultural, and economic reforms. Its construction played a crucial role in the development of global trade and economic relations and served as a key mechanism for geopolitical transformations.

Key words: Egypt; Suez Canal; geohistory; geostrategy; interest; colonial policy; diplomacy; Great Britain; nationalization

For citation: Baytureyeva K., Turekulova Zh., Sultanova V. The Suez Canal: Geopolitical History and Military-Strategic Significance (second half of the XIXth - the first half of the XXth centuries). *Gumilyov Journal of History*. 2025. Vol.150, no.1, pp.84-108. <https://doi.org/10.32523/3080-129X-2025-150-1-84-108>

Суэцкий канал: геополитическая история и военно-стратегическое значение (вторая половина XIX – первая половина XX вв)

К. Байтуреева^а, Ж. Турекулова^б, В. Султанова^с

^аЕвразийский национальный университет им.Л.Н. Гумилева, Астана, Казахстан

^бЮжно-Казахстанский университет им. М. Ауезова, Шымкент, Казахстан

^сУниверситет «Мирас», Шымкент, Казахстан

Аннотация. Процессы глобализации, начавшиеся еще в XIX веке, актуализировали проблему сокращения транспортных путей. В условиях сближения континентов особый интерес вызывали идеи сокращения морских маршрутов путем создания искусственных каналов. Одним из таких геостратегически значимых узлов стал Суэцкий канал, где пересекаются региональные, национальные и международные политико-экономические интересы. Его можно считать не просто торговой артерией, но и символом, соединяющим Восток и Запад. В статье в рамках парадигмы геоистории анализируются геополитические факторы и исторические процессы, которые обусловили военно-стратегическое значение Суэцкого канала в XIX–XX веках. На основе архивных документов исследуются исторические события, послужившие предпосылками формирования международно-правового режима Суэцкого канала. Чтобы гарантировать свободное движение по каналу и ограничить египетский суверенитет, связав его договором, державы пользователи начали вести переговоры и добились конвенции, подписанной в Константинополе 1888 года, которая определяла международный статут Суэцкого канала. Рассматриваются причины возникновения проекта Суэцкого канала, процесс его реализации и трансформация в международно признанный полноценный инженерный объект. Строительство канала рассматривается как пример одного из первых транснациональных проектов, реализованных не национальными государствами, а частной корпорацией, основанной Фердинандом де Лессепсом. Такой подход позволяет изучить создание Суэцкого канала через призму современных экономических тенденций, где основную роль играют не государства, а финансовое влияние транснациональных корпораций. Особое внимание уделяется стратегическому значению канала и вопросам сохранения его нейтралитета в годы Первой мировой войны, стремлению Османской империи захватить этот стратегический объект, а также интересам Италии и Германии в Суэцком канале во время Второй мировой войны. Выявляются ключевые мотивы и действия Великобритании в 1940–1950-х годах, направленные на сохранение её позиций в районе Суэцкого канала. Суэцкий канал, который в XIX веке был

зоной защиты имперских коммуникаций Великобритании, в годы мировых войн выполнял свою функцию, обеспечивая судоходство, несмотря на угрозы и воздушные налёты. Зона Суэцкого канала одновременно служила оборонительной территорией и важным военным плацдармом, где проходили подготовку союзные войска. Строительство канала стало важным фактором модернизации Египта по европейскому образцу. Суэцкий канал изначально обладал огромным потенциалом для модернизации, который был реализован в ходе военных, образовательных, культурных и экономических реформ. Его строительство сыграло значительную роль в развитии мировых торгово-экономических связей и стало важным механизмом геополитических трансформаций. Одним из итогов строительства стал передел сфер влияния между мировыми державами. Сам Египет после завершения строительства канала стал одной из ключевых точек в мировой политике.

Ключевые слова: Египет; Суэцкий канал; геоистория; геостратегия; интерес; колони-альная политика; дипломатия; Великобритания; национализация

Кіріспе

Зерттеу тақырыбының өзектілігі екі маңызды шеңберде айқындалады. *Біріншіден*, маңызды халықаралық көлік тораптары құрылысының тарихи алғышарттары, геосаяси мүдделері, экономикалық маңызына қатысты негізгі тарихи факторларды зерттеу тұтастай аймақтар мен онда мекендейтін халықтардың тарихын, мәдениетін, саясатын зерделеуге мүмкіндік береді. *Екіншіден*, көлік тораптары жобаларын жүзеге асыруға қатысты саяси-экономикалық жағдайларды талдау, олардың тарихи тәжірибелерін саралау халықтарды байланыстыратын жол тораптарын дамыту басты мәселе болып табылатын қазіргі жағдайда айрықша мазмұнға ие. Сонымен қатар, халықаралық көлік коммуникацияларының даму тарихын зерттеу ғылыми қауымдастықта ерекше мәнге ие және осы мәселені әлемдік тарихи, саяси үдерістер аясында қарастыру өзектілігін жоғалтпайтын бағыт болып табылады.

Тарихи тұрғыдан қарастырғанда Суэц каналының пайда болуының алғышарты ежелгі дәуірден бастау алады. Ніл өзені мен Қызыл теңізді өзара жалғастыруға қатысты алғашқы ұмтылыстар б.з.д. XVI-XII ғасырларда жасалғаны туралы, Ніл каналы құрылысы барысы және өзеннің шығыс бөлігі Египеттің негізгі шаруашылық-саяси өмірінің орталығына айналғандығы туралы мәліметтер ежелгі жазбаларда сақталған. Кейіннен, ежелгі Египетті жаулап алған империялар өздерінің әскери-стратегиялық және экономикалық мүдделеріне сүйене отырып каналды бірнеше рет қалпына келтіруге тырысқан. Ежелгі каналды іске қосу туралы тарихи жазбаларға сүйене отырып XIV, XVII-XIX ғасырлардағы талпыныстар әлемдік саясаттағы негізгі идеяға айналғанын аңғаруға болады. Бұл кезеңдерде канал тағдыры Ұлыбритания мен Франция арасындағы отарлық бәсекелестік шеңберінде тартысқа түседі және Ұлыбританияның Үндістандағы мүдделеріне тосқауыл қою мақсатында Франция канал құрылысын бастау бойынша ерекше белсенділік танытады. XIX ғасырда бұл белсенділік өз жемісін беріп, француздық инженер, дипломат Фердинанд де Лессепс канал құрылысын бастау туралы арнайы фирманға қол жеткізеді. Осы кезеңнен бастап Египет және оның аумағында орналасқан Суэц каналы ірі державалар арасындағы геосаяси текетірес алаңына және әскери-стратегиялық мүдделердің нысанына айналды.

Суэц каналының стратегиялық маңызы XXI ғасырда да өзектілігін жоғалтпаған іргелі мәселе болып табылады. 2021 жылы «Ever Given» контейнерлік кемесінің Суэц каналын бұғаттауы әлемдік сауда тарихындағы маңызды оқиғалардың бірі болып қаралады. Бұл жағдай тек техникалық апат қана емес, ол халықаралық экономикалық және сауда жүйелерінің әлсіз тұстарын көрсеткен, сондай-ақ оларды жетілдірудің және қамтамасыз етудің маңыздылығын байқатқан оқиға болды. Сонымен бірге, күн сайын шамамен әлемдік сауданың 12%-ы өтетін, әр күні миллиардтаған доллардың жүктерін қамтитын каналдың әлемдік сауда жүйесіндегі стратегиялық маңызын айқындады. XIX ғасырда канал үшін геосаяси текетірестер Ұлыбритания мен Франция арасында өрбісе, XX ғасырда Америка Құрама Штаттары мен Кеңес Одағының әскери-саяси мүдделері айқын көрініс тапты. XXI ғасырда Жібек жолын үлкен геосаяси жобаға айналдырып отырған Қытай Халық Республикасы үшін де су торабының маңызы артып отыр. Осы ретте Суэц каналының тарихы мен оның әлемдік саясаттағы маңызына қатысты зерттеулерде жаңа тәсілдер арқылы мәселені қарастыру өміршең тақырып болып қала береді.

Материалдар және әдістер

Зерттеудің әдіснамалық негізін Фернан Бродельдің географиялық ортаның саяси, мәдени үрдістерге және адамдар мен мемлекеттердің тарихына ықпалын зерделейтін «геотарих» тұжырымдамасы құрайды және осы әдіснама аясында Суэц каналының геосаяси мәселелері қарастырылады (Braudel 1995). Бродель тұжырымына сәйкес, тарихи шеңберде өткенді зерттеу арқылы заманауи оқиғалардың себебіне, астарына үңілуге мүмкіндік аламыз. Мақала авторлары осы тұжырымдамаға табан тірей отырып XIX – XX ғасырларда Суэц каналы төңірегінде орын алған саяси-әскери-экономикалық оқиғалардың тарихын зерделеу арқылы XXI ғасырдағы халықаралық көлік тораптарына қатысты негізгі саяси-экономикалық мәселелерді айқындауға ұмтылады.

Суэц каналының әскери стратегиялық маңызын айқындау және геосаяси талдау жүргізу үшін классикалық геосаяси тұжырымдар маңызды. Еуропалық елдердің Азия және Африка аймақтарын басып алуға деген ұмтылысын дәйектейтін неміс геосаяси мектебінің өкілі Ф. Ратцельдің (Lebensraum) «өмірлік кеңістік» және оны жалғастырған К. Хаусхофердің (Lebensraum im Osten) «Шығысқа қарай өмірлік кеңістік» теориялары негізінде (Хаусхофер 2019) еуропалық елдердің Шығыс елдерінде отарлық саясатының түпкі мүдде мақсаттарына талдау жасауға болады. XIX ғасырда қалыптаса бастаған еуропалық геосаяси мектептерінің тұжырымдамалары империялардың геосаяси ауқымын ұлғайтуға және Шығыс-Батыс елдерін жалғастыратын сауда жолдарына бақылау орнатудың әдістерін іздестіруге бағытталды. Суэц каналы Египет мемлекетінің геосаяси жағдайын ғана өзгертіп қойған жоқ, көлік жобасының құрылысы арқылы елдің мәдени – рухани дамуы өзгеріске түсті. Осы ретте мақала тақырыбын ашу барысында қарастырылатын тағы бір маңызды еуроцентристік көзқарастағы тұжырым – отарлық прогресс идеясы. Аталған идеяға талдау жүргізе отырып еуропалық державалардың Шығыс елдерін отарлау саясатындағы идеологиялық қондырғыларының мазмұнын айқындауға мүмкіндік аламыз. Батыс елдерінің үстемдігін мәдени ықпал ету арқылы дәріптеуге бағытталған аталмыш геосаяси тұжырымдама заманауи кезеңде Джозеф Найдың «Жұмсақ күш» теориясы негізінде (Nye 2004) жалғасын тауып келеді.

Суэц каналының стратегиялық маңызын англосаксондық геосаяси мектептің көрнекті өкілі А.Т. Мэхэннің «Теңіз құдыреті» геосаяси теориясы арнасында қарастыруға болады ([Mahan 2010](#)). Екінші дүниежүзілік соғыс қарсаңында Италия мемлекетінің Таяу Шығыс және Солтүстік Африка аймағындағы геосаясатын айқындау мақсатында Муссолини режимі кезеңіндегі геосаясатшылардың тұжырымдары қызығушылық тудырады. Атап айтқанда, Италия тарапынан Ұлыбританияны Жерорта теңізінен ығыстыру мақсатында Гибралтар бұғазы мен Суэцті басып алу қажеттігін зерделейтін Паоло Д'Агостино Орсини ди Камерота ұсынған «Еуроафрика» геосаяси пікірін ([D'Agostin 1926](#)) ерекшелеуге болады.

Зерттеу барысында тарихи – салыстырмалы, тарихи-жүйелік әдістері қолданылды. Суэц каналының құрылысының тарихын оның жаңа және қазіргі заман дәуіріндегі маңызын айқындау мақсатында тарихи-салыстырмалы әдіс қолданылды. Мәселеге қатысты құжаттарға және ғылыми тұжырымдарға салыстырмалы талдау арқылы зерттеу нәтижесінде, көлік жобаларының құрылысы мен іске қосылу үдерістерінің объективті жақтарын және түрлі мемлекеттердің негізгі мүдделерін айқындаймыз.

Маңызды көлік жобаларының саяси-тарихи негіздерін зерттеу үшін, әрбір халықаралық тәртіп кезіндегі тарихи оқиғалардың аясында тұтастай әлемдік жүйенің жекелеген елдердің дамуындағы ықпалын қарастыру желісінде тарихи-жүйелік әдіс қарастырылады.

Зерттеу материалдары ретінде Ресей империясының сыртқы саясаты архивінің «Египеттегі Консулдық» № 317 қорының, «Түрік үстелі» № 149 қорының, Ресей Федерациясы сыртқы саясаты архивінің 4/04 Чичерин секретариаты, 5/05 Литвинов секретариаты, 6/06 Молотов секретариаты, 87/087 қорларының Египет бойынша референтура құжаттары пайдаланылады. Сонымен қатар халықаралық қатынастар бойынша құжаттар жинағы пайдаланылды. Архив материалдарына талдау жасау арқылы дип-ломаттар мен билеушілер арасындағы жеке қатынастардың ерекшелігін, ірі көлік жобасын жүзеге асырудағы тұлғалық факторлардың ерекшеліктерін айқындап, негізгі мәніне үңілуге мүмкіндік аламыз.

Нәтижелер

Суэц каналының іске қосылуы және каналдың халықаралық-құқықтық режимінің қалыптасуы (1869-1888)

1869 жылы Жерорта теңізі мен Қызыл теңізді жалғастырушы Суэц каналы іске қосылды. Бұл кезеңде Ұлыбритания, Франция және Египет алдында жаңа геосаяси жағдайды, экономикалық тиімділікті және әскери-стратегиялық шынайылықты тудырған жаңа су жолын пайдаланудың ерекшеліктері айқындалды. Маңызды көлік торабының экономикалық артықшылықтарына байланысты Ұлыбритания және Франция арасында дипломатиялық іс-шаралар кешенін қамтыған геосаяси бәсекелестік туындап, аталмыш мәселе Египетте Ұлыбританияның бақылауы орнаған кезеңге дейін түрлі деңгейде болды және канал бойындағы барлық саяси оқиғалар осы екі еуропалық державаның мүдделері мен саясаттарына қатысты өрбіп отырды. Египетке келетін болсақ, саяси аренада егеменді мемлекет ретінде қарастырылмады және еуропалық державалар каналды өз мүддесіне пайдалану барысында Египет мүдделерін назардан тыс қалдырды.

Суэц каналының басты геосаяси маңызы – оның Азия және Еуропа арасындағы тауарларды тасымалдаудағы экономикалық тиімділігінен келіп шығады. Төмендегі кестеде Суэц каналы ашылғанға дейінгі уақытта және Суэц каналы арқылы жүк тасымалдау уақытының салыстырмалы талдауы қосымшада берілген 1 кестеде көрсетілген.

XVIII ғасырдан бастап еуропалық державалар Суэц каналын Еуропа мен Үндістанды жалғастырушы су көзі ретінде қарастыра бастаған. Халықаралық сауда жолдарын жалғастырушы рөлі арқылы Суэц каналының геосаяси маңызы артты. Әскери жағынан қарағанда, Суэц каналына бақылау орнату арқылы Жерорта теңізі мен Үнді мұхиты бассейндеріне үстемдік орнатуға қол жеткізуге болатын еді. Яғни соғыс жағдайында су жолы әрі қолайлы, әрі қауіпті әскери плацдармға айналу мүмкіндігі зор болды. XIX ғасыр бойында әскери қауіптердің алдын алу және сауда ағымдарының үздіксіздігін қамтамасыз ету мақсатында Суэц каналының бейтараптығы туралы келісімге қол жеткізілу барысы халықаралық сауда және қауіпсіздік үшін ең маңызды фактор болып табылды.

1854 жылы Фердинанд де Лессепс Суэц каналы құрылысын бастауға рұқсат алып, ол Египет билеушісі Мухаммад Саид паша тарапынан 1854 жылы 30 қазанда және 1856 жылғы 5 қаңтарда берілген екі фирманмен бекітілді. 1854 жылғы фирман төмендегідей ережелерді қамтыды:

- Египет Суэц каналы компаниясын құруға рұқсат береді;
- Суэц каналы компаниясына канал ашылғаннан бастап 99 жыл мерзімге дейін концессия беріледі;
- компанияға қажетті жерлер тегін беріледі;
- компания директорын египеттік үкімет тағайындайды;
- Египет үшін компанияның таза табысынан 15 пайыз табыс бөлінеді.

1856 жылғы фирманда «Суэц каналы және оның порттары бейтарап және барлық сауда кемелері үшін ашық» болатындығы бекітілді. Бұл құжатта әскери кемелердің канал арқылы өту шарттары қарастырылмады ([Wilson 1939: 88](#)).

1874 жылғы қаңтар айы мен 1875 жылғы желтоқсан айларындағы Суэц каналы арқылы өткен тауарлардың ауқымын¹ қосымшада көрсетілген 2–3 кесте арқылы айқындауға болады. Кестеде берілген XIX ғасырдың 70 жылдарындағы мәліметтерге сүйенсек, Суэц каналы ең алдымен еуропалық державалар үшін тауар тасымалдаудағы тиімді тасымал торабына айналғанын аңғарамыз. Жетекші рөл – Ұлыбритания мен Франция елдеріне тиесілі екендігі айқындалады. Сонымен қатар әскерилерді тасымалдау ісінде де екі еуропалық державаның басым үлесі көрінеді.

Тиімді су арнасын пайдалануда Ұлыбританияның үлесінің басым болуы басқа еуропалық державалар тарапынан қарсылық туындатты. Осыған байланысты XIX ғасыр бойы каналдың мәртебесін айқындауға қатысты еуропалық елдер арасындағы дипломатиялық күреспен ерекшеленген кезең болды.

1856 жылғы Париж конгресінде Фердинанд де Лессепс австриялық дипломат Карл Фердинанд фон Буоль Шауенштейн (1797-1865) арқылы каналдың бейтараптығын төмендегідей негіздер арқылы орнатуға әрекет жасайды:

- келісімге қол қоюшы державалар каналдың мәңгі бейтараптығына кепіл береді;
- соғыс жағдайында канал суларында қарсыластың кемесіне шабуыл жасауға тиым салынады;

– шетел әскері канал жағалауларында тек Египет үкіметінің рұқсатымен ғана тұра алады ([Farnie 1969: 116](#)).

Франция, Австрия, Пруссия және Сардиния бұл жоспарға қолдау танытқанымен, Ұлыбритания тарапы кедергі туындатады. Нақтырақ айтқанда, Ұлыбритания 1854 және 1856 жылғы берілген фирмандардың Осман империясының сұлтаны тарапынан бекітілуін талап етті. Египет билеушісі Исмаил 1866 жылы ғана Осман империясының сұлтаны тарапынан аталған фирмандардың бекітілуіне қол жеткізді ([Halberg 1974: 35](#)).

1866 жылы 22 ақпан күні Египет үкіметі және Фердинанд де Лессепс арасында 1854 және 1856 жылғы фирмандардың ережелерін бекіту туралы келісімге қол қойылып, 1866 жылы 19 наурыз күні бұл конвенцияны Осман империясының сұлтаны бекітті. 1866 жылғы конвенцияның 16 бабында: «Суэц каналы компаниясы египеттік компания бола отырып, елдің заңдары мен дәстүрлеріне сәйкес басқарылады, дегенмен Қоғам ретіндегі оның ұйымдастырылу тәртібі Францияда акционерлік қоғамдарды басқаруға арнап шығарылған конвенциялар мен заңдарға бағынады», – деп айқындалған. Суэц каналы бойынша барлық даулар Францияда Париж Империялық сотында шешілу мәселесі де бекітілді. Яғни сөз жүзінде ғана египеттік болып танылатын Суэц каналының барлық қызметін реттеуді Франция осы конвенция арқылы өзінің бақылауына алады. Суэц каналы компаниясы француз заңнамасына бағынатын, штаб-пәтері Парижде орналасқан акционерлік халықаралық компания ретінде қалыптасты. Түркияның концессияны мақұлдауының нәтижесінде канал құрылысы қарқынды түрде жүргізіліп, 1869 жылы 17 қараша күні ресми түрде ашылды.

Суэц каналына қатысты алғашқы халықаралық акт – Ресей, Ұлыбритания, Франция, Бельгия, Голландия, Греция, Түркия, Испания, Швеция, Норвегия, Италия елдерінің қатысуымен өткен 1873 жылғы Константинополь конференциясының қаулылары болды. Ол бойынша, әскери кемелер мен әскерлері бар көліктер баж салығынан босатылды, оларға канал арқылы еркін өтуге рұқсат беру туралы нұсқаулық қамтылды²

XIX ғасырдың екінші жартысында Египет Франция және Ұлыбритания елдерінің қаржылық тәуелділігіне түсіп, қаржы дағдарысының салдарынан 1875 жылы Ұлыбритания Египет билеушісі Исмаилға тиесілі 172.602 Суэц каналының акциясын 100 миллион франкке сатып алады. Египет дипломатиялық қайраткері Мустафа эль-Хафнауи бұл мәселе бойынша, «Ұлыбритания сатып алған египеттік акциялар Суэц компаниясының барлық акцияларының жартысын құрады және компания қызметін египеттік үкіметтің бақылауына алуға негіз болатын еді. Акцияларды сату арқылы Египет каналға бақылау жасау тетіктерін ғана жоғалтып қоймай, басты табыс көзінен айрылды», – деп жазады ([Hafnawi 1956: 80](#)).

Осы кезеңде Ұлыбритания египеттік акциялар үшін барлығы 4 миллион ағылшын фунтын жұмсаса, 1929 жылы осы акциялардың құны 72 миллион ағылшын фунтын құрады, ал Ұлыбританияның осы қайнар көзден тапқан табысы 38 600 мың фунтқа жетті ([Hafnawi 1956: 80](#)). Осылайша акцияны сату арқылы Египте 106 миллион фунт шығын шегіп, Суэц каналының акцияларына ие болу арқылы Ұлыбритания геосаяси маңызы бар Жерорта теңізі мен Қызыл теңізді ұштастыратын сауда жолына бақылау орнатуға қол жеткізді. Акцияларды сатып алу барысында Ұлыбританияның сыртқы істер министрі лорд Дерби (1799-1869) «Біздің басты мүдделерімізді айқындайтын істе басқа державалардың монополияларының орнауына жол бермеу үшін қолдан келгеннің барлығын жасаймыз», – деп көзқарасын білдіреді.

Суэц каналына қатысты негізгі мүдделер Ұлыбритания мен Франция елдерінен тыс сол кезеңдегі ірі державалардың бірі – Ресей империясы үшін де маңызды болды. Ресейдің мұхитқа шығу жолдарының шектеулігіне байланысты оның ауыл шаруашылық және өндірістік қорлары толыққанды жүзеге асырылмау қиындығына ие болды. Ұлыбритания сияқты теңіз державасымен салыстырғанда Ресей империясы ашық теңіздерге жол ашу үшін үздіксіз соғыстар жүргізуге мәжбүр болды. Ресей әскерлері ашық теңізге шығатын жол іздеген сайын Осман империясымен әскери қақтығысқа түсуге мәжбүр болған. XIX ғасырда Балкан халықтарын Осман империясының билігінен азат ету арқылы Жерорта теңізіне жол іздеуге талпынған Ресей амбициялары Франция мен Ұлыбританияның қарсылығына тап болып отырды. 1877-1878 жылдардағы орыс-түрік соғысы кезінде Ресей Түркияның билігінің астындағы Египетке қарсы соғысуға құқылы болды. Осыған байланысты 1877 жылы 6 мамыр күні Ұлыбританияның сыртқы істер министрі лорд Дерби, Ресейдің Ұлыбританиядағы елшісі (1874-1879) П.А. Шуваловқа жазған хатында «Суэц каналы бойын бұғаттауға немесе онда әскерін кіргізуге бағытталған Ресей әрекеттерін Ұлыбритания Үндістанға және әлемдік саудаға төнген қауіп ретінде бағалайтындығы» туралы хабарлайды. Бұл хабарламаға жауап ретінде 1877 жылы 8 маусым күні П.А. Шувалов лорд Дербиге 1877 жылы 18/30 мамыр айында Ресей сыртқы істер министрлігі тарапынан жазылған хатты табыстайды. Ресми құжатта, Суэц каналын бұғаттауға немесе әскерін кіргізуге Ресей мүдделі емес екендігі сипатталады³

1882 жылы Константинопольде бас қосқан алты державаның – Ресей, Ұлыбритания, Франция, Австрия-Венгрия, Италия және Германия (кейіннен Түркияның қатысуымен) конференциясында Суэц каналына қатысты халықаралық бақылауды орнатудың мақсаттылығы туралы резолюция қабылданды.

1882 жылы Ұлыбритания Египетке бақылау орнатты. 2 тамыз күні ағылшындар Суэцті алып, 20-24 тамыз күндері Порт-Саидты, канал жағалауларын және Суэц компаниясының барлық өнеркәсіп орындарын басып алды. Форейн Оффис басшысы Дж. Гренвилл «Суэц каналының басқа мемлекеттердің бақылауына алынуына Ұлыбритания жол бермейді», – деп мәлімдеме жасады⁴. 1887 жылы 22 мамыр күні Ұлыбритания және Осман империясы арасында келіссөздер жүргізіліп, онда Ұлыбритания Египеттен 3 жыл ішінде шығып кетуге дайын екендігін мәлімдеді ([Нерсесов 1971: 175](#)).

Египетте орнаған Ұлыбританияның басым жағдайына басқа еуропалық державалар наразылық танытып, Суэц каналын қолдануда барлық державаларға тең құқықты беретін халықаралық құжатты қабылдауға дипломатиялық күш-жігерлерін жұмсады. Бірақ каналдың бейтараптығы туралы мәселе шешімін тапқан жоқ, өйткені каналдың бейтараптығы орнаған жағдайда ағылшындар елден өз әскерін әкетуіне тура келер еді. Ұлыбританияның Египетті оккупациялауынан кейін 1882 жылы Константинопольде қабылданған резолюция жүзеге асырылмай қалды. 1882 жылы 22 қазанда Дж. Гренвилл Лондондағы Герман елшісі Герберт Бисмаркпен әңгімесінде, Ұлыбритания соғыс кезінде каналда жүзу ісін державалардың халықаралық кепілдігіне қоюға мүдделі екендігін, алайда Лондон үшін соғыс барысында жабық болуды көздейтін канал бейтараптығына еш уақытта келіспейтіндігін мәлімдеді⁵. 31 қазан күні Гренвилл Герберт Бисмаркке Египетке бейтараптық мәртебесін беруден Ұлыбритания бастартатындығын, алайда канал бойында еркін жүзуді қамтамасыз ететін халықаралық конвенцияны басқа да державаларға ұсынатындығын мәлімдейді. 1885 жылы Суэц каналы бойынша жүзу режимін реттеуге

қатысты мәселені Франция қайтадан көтеріп, 1885 жылы наурыз айында Лондонда өткен конференцияда мәселе жаңа қырынан талқыланды ([Schonfield 1969: 134](#)).

Нәтижесінде көп жылдар бойы талқыланды мәселе шешімін тауып, 1888 жылы 29 қазан күні Константинополь қаласында Суэц каналында еркін жүзуді қамтамасыз ету бойынша Конвенция қабылданды. Бұл құжатпен Австрия, Ұлыбритания, Германия, Голландия, Испания, Ресей, Түркия, Франция елдері Суэц каналының бейтараптық мәртебесін бекітті. Конвенцияның 1 бабына сәйкес Суэц каналы бейбіт және соғыс кездерінде барлық сауда және әскери кемелер үшін ашық болады, канал ешқашан бұғатталмайды. Бұл жердегі маңызды мәселе, құжатқа қол қойған елдер тізімінде Египет халықаралық қатынастардың тәуелсіз субъектісі ретінде қарастырылмады және конвенцияға сәйкес Египеттің жерінде Суэц каналы аймағынан тұратын бейтарап территория қалыптасты. Яғни Суэц аумағындағы жерлер халықаралық кеңістіктің бөлігіне айналды.

Бірінші және Екінші дүниежүзілік соғыс барысындағы Суэц каналының әскери-стратегиялық маңызы (1914-1945)

Аталған кезеңде Суэц каналының экономикалық тиімділімен қатар әскери-саяси маңызы артып, каналарқылы өтетін көлікағымын бақылауға алған ел үшін стратегиялық артықшылықтарды тудырған кезең болды. 1956 жылға дейін канал қызметінен түсетін табыс көзіне Ұлыбритания ие болды, ал Египет каналды пайдалану ісінде құқығы шектелген мемлекет ретінде саналды. Суэц каналы әлем державаларының әскери мүмкіндіктерін, олардың басты геостратегиялық мақсаттарын айқындайтын құралға айналды. Көрсетіліп отырған мерзімнің геосаяси жағдайын айқындайтын маңызды фактор – соғысаралық кезеңдегі жағдай және Египеттегі британдық оккупацияның формальды түрде тоқтатылуы болды. Египет тәуелсіздікке қол жеткізуге ұмтылғанымен, Суэц каналы аумағына толықтай иелік ету құқығына қол жеткізе алмады. Бірінші дүниежүзілік соғыс барысында әлемдік державалардың Жерорта теңізі бассейніндегі бәсекелестігі артуына байланысты әскери маңызы да негізгі факторға айналды.

1914 жылы Бірінші дүниежүзілік соғыс барысында Ұлыбритания Осман империясының бөлігі болып танылатын Египетті өзінің протектораты ретінде жариялап, британдықтарға қарсы пиғылдағы хедив Аббас Хилми II орнына Египет билеушісі ретінде Хусейн Камилдің келуіне алғышарттар тудырды. Осы кезеңде Египет Осман империясынан тәуелсіздігін жариялады. 1914 жылы 3 тамыз күні Египет премьер министрі Хусейн Рушди-паша (1863-1828) Египеттің соғыстағы бейтараптығын жариялап, 4 тамыз күні Ұлыбритания мен Германия арасындағы соғыс жағдайын ескере отырып, қорғаныс шараларын қабылдау туралы декрет шығарады. Ал 5 тамыз күні канал аумағынан қарсыластардың кемелерін шығару және Ұлыбританияға Египет аумағында соғыс жүргізу құқығын беру туралы декрет жарияланады. Осы тарихи оқиғалардың талдауы желісінде Ұлыбритания тарапынан 1888 жылы бекітілген конвенцияның шаралары Бірінші дүниежүзілік соғыстың бастапқы кездерінде сақталмағанын айқындауға болады. Соғыс барысында каналды Антанта елдері мен бейтарап елдердің сауда кемелері ғана пайдаланды. Сонымен қатар Ұлыбритания 1888 жылғы конвенцияның 1, 4, 8, 12 баптарын бұза отырып, канал маңында әскери бекіністер құрылысын бастады. Британ үкіметінің 1914 жылғы 23 қазандағы Суэц каналындағы қарсылас мемлекеттердің кемелеріне қатысты

хабарламасында 1888 жылғы конвенцияда кемелердің канал порттарын пайдалану құқығы қарастырылмағаны және Суэц каналындағы қарсылас елдер кемелерінің тұтқынға алынуы Египет үкіметі тарапынан жүзеге асырылғандығы мәлімденді.

1914 жылы 18 желтоқсанда Англия 1888 жылғы Конвенцияның 12-бабын бұза отырып, Түркияның әрекеттерінен туындаған соғыс жағдайын ескере отырып, Египет Британдық протекторат болады, – деп мәлімдеді. Англия кейіннен – 1919 жылы – Версаль келісінде бұл ұстанымды бекітуді қамтамасыз етті ([Marlowe 1954: 44](#))

1919 жылы Париж бейбіт конференциясында Версаль бітімшартының жобасы талқыланғанда, Египет мәселесі ұлы державалар арасында келіспеушілік тудырды. Атап айтқанда, Германияның Египеттегі артықшылықтардан бас тартуы туралы ағылшын жобасы АҚШ пен Италияның қарсылығына тап болды. Қарастырылып отырған ағылшын жобасында: «Германия үкіметі 1914 жылы 18 желтоқсанда Ұлыбритания жариялаған Египетке қатысты протекторатты мойындай отырып, Египеттің экстерриториалдылығының барлық құқықтарынан бас тартады», – деп айқындалған ([Huber 2012](#)).

Негізінен Кеңес Одағы кезеңінде жарияланған ғылыми әдебиеттердегі тұжырымдар мен Египет тарихшыларының көзқарастарында ағылшын-дардың Египеттегі қанаушылық отарлық саясатын сипаттау үрдісі басым. Дегенмен 1882-1914 жылдар аралығында лорд Кромер (1883-1907 жж. Британ Жоғарғы Комиссары) Египетті басқаруды жақсарту жұмыстарын сәтті жүргізу арқылы оның экономикалық жандануына ықпал еткенін айрықшалау маңызды. Ұлыбританияның ішкі саяси дебаттарында Египетке протекторат орнатудың қажеттілігі мәселесі өткір дискуссиялар тудырған бағыт болды. Британдық саяси ойда Ұлыбритания Египетке протекторатын орнатуы қажет емес, тек ондағы тәртіп пен парламенттік институттардың қолайлы бастауын қамтамасыз етуі керек, деген тұжырымдар алға тартылды. Бірінші дүниежүзілік соғыстан кейін 1919 жылдан бастап Египетте тәуелсіздік жолында айқын сипатқа ие болған қозғалыстар басталады. Осындай жағдайларда Лондон кабинеті Милнер миссиясын Египетке жіберуге шешім қабылдайды, ол жағдайды айқындаумен айналысып, Египет кабинетімен келісімге келуге тырысады.

Лорд Милнер 1919 жылы 7 тамызда Египетке келеді. Осы сапар нәтижесінде ұсынылған меморандумы 1920 жылы 18 тамызда баспаға шығады. Бұл құжатта Египеттің тәуелсіздігін Англияның мойындауын ұсынады. Құжат бойынша Ұлыбритания Суэц каналы аймағында гарнизондарды ұстау құқығын және соғыс уақытында Египеттің барлық территориясына қол жеткізу құқығын сақтайды. Каирде тұрақты жоғары комиссардың қызметі де қарастырылады. Әрине, алғашқы талпыныстардың ішінде кемшіліктер жетерлік болды. Дегенмен мұндағы басты мәселе – еуропалық державаның отарына айналған шығыс-мұсылман мемлекеті алғаш рет протекторат орнатқан алып державамен тең дәрежеде келіссөздер жүргізуге қол жеткізуі. 1920 жылдың тамызынан бастап Лондон мен Каир арасында келіссөздер жалғасты. Нәтижесінде 1921 жылы 19 желтоқсанда Маркиз Керзонның жобасы жарияланып, ол бойынша Ұлыбритания протекторатты тоқтатуға келісті. 1921 жылы 10 қарашада маркиз Керзонның Адли Якан-пашаға ұсынған меморандумында: «Ұлыбритания Үкіметі осы Шарттың жасалуын және ратификациялануын ескере отырып, 1914 жылы 18 желтоқсанда Египетте жарияланған протекторатты тоқтатуға және Египетті бұдан былай тәуелсіз мемлекет, конституциялық монархия ретінде тануға келіседі», – деп айқындалады⁶.

1921 жылы 15 желтоқсанда Египет премьер министрі Адли Якан-паша (1864-1933) Египет үкіметі атынан сыртқы саясат жүргізу ісінде Египетке шектеулі құқықтар берілуіне қатысты бұл жобаға Египеттің келіспейтіндігін мәлімдейді. Бірқатар осы тұрғыдағы келіссөздер нәтижесінде 1922 жылы 21 желтоқсанда Ұлыбритания Египеттегі протекторатты түпкілікті жойып, империялар арасындағы байланыс қауіпсіздігін қамтамасыз ету мақсатында белгілі бір құқықтарды белгілейтін декларация шығарады. Ұлыбританияның Египеттің саяси тәуелсіздігін мойындауға бағытталған аталмыш қадамының басты себебінің бірі – елдегі қарсылық қозғалыстарының артуы болды. 1919 жылы басталған елдегі революция – Египет үкіметінің, ұлтшылдарының, зиялы қауымның, жастардың, дін өкілдерінің мүдделері ортақ арнаға тоғысқан іске айналуының нәтижесіндегі «Египет-египеттіктер үшін» деген ұранның жүзеге асырылуының көрінісі деп қарастырамыз. Дегенмен Египетке тәуелсіздік бере отырып, Ұлыбритания өзіне артықшылықтар ұсынған жағдайларды сақтап қалуға қол жеткізді. Олар: Египеттің қорғаныс ісіне толық араласуы, Суэц каналына бақылауын сақтау арқылы империялық сауда жолдарына деген үстемдігін сақтауы, Суданды Египеттен бөліп алу арқылы бірлесіп басқаруға деген ұмтылыстарының жүзеге асырылуы түрінде көрініс тапты. Египеттің әскери ісіне араласуын жалғастыруға және Суэц каналын басқаруға қол жеткізген Ұлыбритания саясатына орай, 1922 жылы қол жеткізген Египет тәуелсіздігін толыққанды деп бағалауға болмайды. Алайда ағылшындардың саяси және әскери бақылауынан толықтай азат етілмеген Египет үшін протектораттың жойылуы 1956 жылы қол жеткізген толыққанды тәуелсіздіктің бастапқы алғышарттары болды деген ұйғарымдар жасаймыз.

1922 жылы 15 наурызда Каирде жарияланған 1922 жылғы 28 ақпандағы Британдық Декларациямен Египет ресми түрде тәуелсіз және егемен мемлекет болып жарияланды. Египет осы кезеңнен бастап Ұлыбританиямен келіссөздер жүргізу процесінде Судан және Суэц каналын басты күн тәртібіне айналдырды және бірқатар жетістіктерге жетті деп айқындауға болады. Ұлыбританияның Египет талаптарын қабылдауға дайындығының себептеріне қатысты 1923-1934 жылдары Түркиядағы Кеңес Одағының өкілі болған Я.З. Сурицтің 1926-1934 жылдары Кеңес Одағы сыртқы істер халық комиссарының орынбасары қызметін атқарған Л.М. Караханға жазған хатында мәлімделіп өтіледі. Ол хатында: «Бұл келіссөздер барысындағы Ұлыбританияның келісімге келуге бейілдігі оның (Ұлыбританияның) Шығыстағы отарлық саясатының бірқатар қиындыққа ұшырауына байланысты. Ал басты себебі – Нилдің жоғарғы ағысына қатысты Аббиссиниядағы американ-ағылшын әріптестігінен туындайды. Өйткені Аббиссинияда орналасқан Цан өзені Көгілдір Нилді құнарлы топырақпен қамтамасыз етеді, ал Цан өзені американдық бақылауға түсетін болса және су бөгеті құрылысын американдықтар бастаған жағдайда Египеттің барлық мақта өсіретін плантациялары үлкен шығынға ұшырайды. Сондықтан американдықтармен бәсекелестік жағдайында Ұлыбритания Египеттің өз жағында болғанын қалайды»,⁷ – деп жазады. Яғни бұл кезеңдегі Суэц каналының және жалпы араб елдерінің геосаяси жағдайы Бірінші дүниежүзілік соғыста жеңімпаз ретінде халықаралық аренаға шыққан Америка Құрама Штаттарының аймақтағы геосаяси мүдделерінің артуымен және Ұлыбританияның ұстанымдарының бәсеңдеуімен ерекшеленеді.

1922 жылы тәуелсіздікке ие болғанымен, Суэц каналы бойынша Ұлыбританиямен келісімге қол жеткізе алмаған Египет ұлтшылдары Франция тарапынан қолдау алуға ұмтылады. Дегенмен Франция Суэц каналы мәселесі бойынша Ұлыбританиямен мүдделері ұштасқандықтан бұл мәселеде Египетті қолдаудан бас тартады. 1927 жылы 1 маусым күні «Эко де Пари» (L'Echo de Paris) газетінде жарық көрген мақалада: «Египет ұлтшылдарына біз келесі себептерге байланысты қолдау таныта алмаймыз:

- біріншіден, кезінде лорд Керзон сыртқы әлем үшін Египет ағылшын протектораты болып қала береді деп мәлімдеген кезеңде Франция бұл мәлімдемеге ешқандай қарсылық танытқан жоқ;

- екіншіден, Францияның Марокко еліндегі үстемдігі 1904 жылы 8 сәуірдегі египет-марокко келісіміне негізделеді;

- үшіншіден, неміс және большевиктік қауіп алдында біз қолданыстағы аумақтық бөлініске қолдау танытамыз және француз-ағылшын мүдделерін бір сарында қарастырамыз», – деп мәлімделеді⁸.

Осы кезеңдердегі Суэц каналының әскери-стратегиялық маңызындағы тағы бір іргелі мәселе – бұл Хасан әл-Банна тарапынан құрылған «Мұсылман бауырлар» ұйымының қызметі болды. Қазіргі кездегі саяси оқиғалар тізбегінде аңғаратынымыз, радикалды топтардың халықаралық көлік коммуникациялары маңында өз қызметтерін шоғырландыруға бағытталған іс-әрекеті. Бұл, Сирия, Йемен, Ирак елдеріндегі жағдайдан анық көрінеді. Радикалдық топтар маңызды көлік тораптары бойында бақылау жасауға ұмтылысымен ерекшеленеді. Олардың осы тұрғыдағы әрекеттерінің артында қандай күштер тұр? деген іргелі саяси мәселе. 1928 жылы Ұлыбританияның саясатына қарсы халық наразылығының бір көрінісі ретінде Хасан әл-Банна 1928 жылы Суэц каналы бойында орналасқан Исмаилия қаласында «Мұсылман бауырлар» ұйымын құрады. Бастапқы кезеңдегі ұйымның мақсаты – Британдық саясаттан жәбір көрген египеттік мұсылман жұмысшылардың құқығын қорғау, жағдайын жақсарту болды.

Қазіргі таңда экстремистік топ ретінде танылған «Мұсылман бауырлар» ұйымының бастапқы кездегі жариялаған қағидалары – британдық отарлық саясатқа наразылық таныту және ислам әділеттілік жүйесі арнасында жаңа тәртіп құру болды. Өздерінің саяси бағдарламаларында «Мұсылман бауырлар» ұйымы бірнеше салаларда төмендегідей исламистік реформалар жүргізуді жоспарлады:

- ислам дінінің бастапқы тазалығына оралу;

- Египет халқын және басқа да ислам мемлекеттерін ортақ қағидаттар аясына біріктіру, еуропалық мәдени және саяси үстемдікке қарсы бірлескен күрес жүргізу;

- экономикалық салада сыбайлас жемқорлықпен күресу және ауыл шаруашылық, өнеркәсіп, сауда салаларында ұлттық реформалар жүргізу;

- әлеуметтік саясатты жетілдіру, түрлі таптар арасындағы теңсіздікті жою, әділетті қоғам орнату, кедейшілік, сауатсыздықпен күрес;

- Египетті және басқа да араб елдерін шетел оккупациясынан азат ету, араб және ислам бірлігін дәріптеу;

- халықаралық салада, ислам негізінде жаңа әлемдік тәртіп орнату ([Алипбекова, Турекулова, 2024](#)).

Ислам негізінде халықаралық тәртіп құру және оған жетудің жолдарының әдістерін Хасан әл-Банна төмендегіше баяндайды:

- біріншіден, ислам құндылығына негізделген тұлғаны тәрбиелеу;
- екіншіден, ислам дініне негізделген отбасын құру;
- мұсылман қауымын құру;
- ислам үкіметін құру ([Алипбекова, Турекулова, 2024](#)).

Британ протектораты жойылғаннан кейінгі Египет үкіметінің басты мақсаты – Суэц каналын толығымен ел меншігіне өткізу ісі болды. Бұл мәселе болашақта Египеттің әлемдік транзиттік сауда орталығына айналуының алғышарты болғандықтан, Египет ұлтшылдары, діни ұйымдар, зиялы қауым және үкімет мүшелерінің мақсат мүдделерін ұштастырған басты саяси оқиға еді.

Бейбіт кезеңдерде Суэц каналы ұлттық мемлекеттер арасындағы сауда буыны рөліне ие болса, соғыс барысында әскери-стратегиялық мәнге ие болып, маңызы арта түседі. XX ғасырдың 20 жылдарында Египет ұлтшылдары елдің армиясының рөлін арттыруға және Суэц каналы бойын Египет армиясының бақылауына өткізуге саяси күш-жігерлерін бағыттады. Дегенмен, әскери-стратегиялық маңызы жоғары Суэц каналын Египет бақылауына өткізуге Ұлыбритания мүдделі болмады. Египеттегі ағылшын Жоғарғы комиссары Виконт Э. Алленбидің 1925 жылы 18 сәуір күні Чемберленге жіберген хатында: «Египет ұлтшылдарының ойынша әскери күші артқан Египет Ұлыбританиямен келісімде басымдық ұстанымға ие болуға мүмкіндік алады. Дегенмен біз өз мүдделерімізді қамтамасыз ету үшін Египет армиясының күшінің артуына жол бермеуіміз керек»⁹, – деп жазады.

Ал ағылшын генерал-лейтенанты сэр Р. Хэкингтің 1925 жылы 12 сәуірдегі Алленбиге жіберілген хабарламасында: «Египетке келе салысымен Суэц каналын қорғау бойынша ағылшын жоспарына біршама өзгерістер енгіздім. Каирдан Бенха және Загазиг арқылы Исмаилияға баратын темір жол желісін қорғауға басты назар аудардым. Картаға қарай отырып, египеттік армияның орналасу жағдайына талдау жасасақ, египеттік армияның Каирде, Дельтада және Ніл өзені бойымен Каирдың оңтүстігіне қарай шоғырланғанын айқындаймыз. Сондықтан олар Суэц каналының қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін орналасқан ағылшын әскери күштері үшін қауіп төндірмейді. Дегенмен, Каирдан Исмаилияға дейінгі темір жол бойындағы артиллериямен жабдықталған египеттік армия Ұлыбритания үшін біршама қиындықтар туғызуы мүмкін»¹⁰, – деп сипатталады.

Екінші дүниежүзілік соғыс барысында жалпы Жерорта теңізі бассейнінің стратегиялық маңызы жоғары болды. Гитлерлік Германия Суэц каналына айқын мүдде танытпағанымен, Жерорта теңізіне бақылау орнату арқылы Ұлыбританияның отарлық иеліктерімен байланысын үзуге және Гибралтар-Мальта-Александрия-Суэц каналы маңызды стратегиялық шептерді өз бақылауына алу мүмкіндігіне ие болар еді. Көрсетілген аса маңызды стратегиялық міндеттерді жүзеге асыруға фашистік Италия кірісіп, 1939 жылы 26 наурыз күні Муссолини Италия өкілдерін Суэц каналын басқару ісіне қатыстыруды талап етіп, Жерорта теңізін «Италия үшін өмірлік маңызы бар кеңістік» деп жариялады ([Curli 2022](#)). Жерорта теңізі Италия үшін Африка мен Таяу Шығыс елдеріне еніп, Ұлыбритания мен Францияның отарлық аумақтарын өзіне қарату үшін қажет еді. 1940 жылы 13 қыркүйек күні Солтүстік Африкадағы итальяндық армияның қолбасшысы маршал Родольфо Грациани Египетке шабуылды бастап, Суэц каналын басып алуға ұмтылыс жасады ([Curli 2022](#)). Алайда Ұлыбритания тарапынан қарсылыққа ұшыраған Италияның геосаяси мақсаттары жүзеге аспады. Жалпы Солтүстік

Африка аймағы Италияның XIX ғасырдан бастап геосаяси мүдделері бағытталған ықпал ету аумағы болып табылады. XIX ғасырдан бастап Египетте итальяндық диаспоралық қауымдастықтар қалыптасты және оның негізгі үлесін Суэц каналы аумағына келген жұмысшылар құрады. Зерттеуші К. Пике мәліметтері бойынша Суэц каналы компаниясының қызметкерлерінің жалпы үлесіндегі Италия азаматтарының пайыздық құрамы 1899 жылы 15%, 1932 жылы 19%, 1955 жылы 19,5% үлестерін көрсетеді ([Piquet 2004: 126](#)).

Екінші дүниежүзілік соғыс барысында Суэц каналының қауіпсіздігі Египет және Ұлыбритания әскерлері тарапынан қамтамасыз етілді. Канал бойымен кеме жүзу жұмыстарына ағылшын әскери комендатурасы бақылау жасады. Канал антигитлерлік коалиция елдерінің сауда және әскери кемелері және бейтарап елдердің кемелері үшін ашық болды.

«Қырғи-қабақ соғысы» жылдарындағы Суэц каналының геостратегиялық жағдайы

Екінші дүниежүзілік соғыстың аяғында Египетте ел тәуелсіздігі үшін белсенділік танытқан қозғалыстың басты мақсаты Суэц каналы мәселесімен байланысты болды. Белсенділер 1944 жылы қарашада, «Әл Мусауар» журналында шыққан мақалада, 1888 жылғы конвенция мен 1936 жылғы ағылшын-египет келісімін қайта қарауды және Суэц каналын толығымен Египеттің меншігіне өткізуді талап етті. 1946 жылдың басында Ұлыбритания мен Египет арасында келіссөздер басталып, Египет британдық әскерлерді толығымен эвакуациялауды талап етті, ал Ұлыбритания канал аумағында арнайы әкімшілік басқаруды сақтап қалуды көздеді¹¹.

1946 жылғы 7 мамырдағы декларацияда Ұлыбритания келіссөздер негізінде Таяу Шығыстағы коммуникацияларының қауіпсіздігін қамтамасыз ететін әскери одақ құру қажеттілігін мәлімдеп, Египет пен Суэц каналын қорғау үшін бірлескен ағылшын-египет кеңесін құруды ұсынды. Бұл бойынша Египет және Суэц каналына қауіпсіздік төніп тұр деп танылған барлық кезеңде Ұлыбритания өз әскерін Египетке енгізуге құқық алуға тырысты. Бұл келісімді Египеттің премьер-министрі Исмаил Сидки-паша (1875-1950) қабылдап, 1946 жылы 26 қазан күні ағылшын үкіметімен тиімді келісімге қол қойды. Нәтижесінде осы мәселеге қатысты Египетте наразылық туындап, келісім ратификацияланбады. 1947 жылы Египет үкіметі БҰҰ Қауіпсіздік Кеңесіне британ әскерлерін Египеттен шығару туралы талап қойды. Алайда БҰҰ Қауіпсіздік Кеңесі бұл мәселе бойынша ешқандай шешімге келмеді және Египеттің шағымын талқылау белгісіз мерзімге шегерілді.

Египеттің ұлтшыл партиялары ағылшындардың Египеттен кетуін талап етуіне және Версаль-Вашингтон халықаралық жүйесінің орнына Екінші дүниежүзілік соғыс нәтижелері бойынша Ялта-Потсдам халықаралық жүйесінің орнауына байланысты, ұстанымдары әлсіреген Ұлыбританияның орнына тағы бір «теңіз құдыретіне» ие әлемдік күш орталығы – Америка Құрама Штаттары – өзінің назарын Таяу Шығыс аймағына, оның ішінде Суэц каналы бойына аударды.

Екінші дүниежүзілік соғыстан кейін орын алған «Қырғи-қабақ соғысы» жылдарының ерекшелігіне орай Атлантикалық одақтастар Суэц каналын Кеңес Одағынан қорғау жөнінде мәселе көтере бастады. 1949 жылы «Д 'Эжипт» журналының редакторы Леон

Кемач өзінің «Жерорта теңізінде атом бомбасы жарылады ма?» атты мақаласында «Кеңес Одағының қолданысында атом бомбасының болуына байланысты Жерорта теңізі мен Суэц каналына қауіп төніп тұр», – деп мәселе көтереді¹². Леон Кемачтың «Д 'Эжипт» журналында жарияланған «Таяу Шығыс және Африка – Батыс үшін, ал азиаттық Ресей – Сталин үшін» атты тағы бір мақаласында «Түркия мен Франция орыс агрессиясына қарсы Батыс демократиясының аванпосты болып табылады. Қытайда коммунистік партияның жеңіске жетуі Үндістанның және әлемдік ресурстардың қауіпсіздігіне төнген қатер, сондықтан коммунистік пиғылға қарсы Таяу Шығыста Батыс әлемі әскери ұстанымдарын нығайту қажет» деген ұйғарымдарға келеді¹³. Осы тұрғыдағы 1949 жылы 16 наурыз күні «Аль-Мусауар» журналында жарияланған «Файедтегі қызыл лагерь» атты мақалада «ағылшындар Суэц каналы бойын империялық коммуникацияның аумағы ретінде қарастыру көзқарасынан ағылшын-американ одағы арқылы Ресейдің оңтүстік-батыс аумағына қарсы тұратын плацдарм ретінде айқындау ұстанымына өткені» ерекшеленеді¹⁴

1951 жылы 13 қазанда Англия, АҚШ, Франция және Түркия үкіметтері Египет үкіметіне Таяу және Орта Шығысты қорғауды ұйымдастыруға қатысу ұсынысы бар және британдық ағылшын-египет проблемаларын шешу жөніндегі ұсыныстары бар ноталар жібереді. Батыс державаларының ұсыныстарында Египеттің меншігіне Суэц каналын өткізудің басты шарты ретінде Суэц каналы аймағындағы британдық базаны одақтастардың Таяу Шығыстағы қолбасшылығының құрамындағы әскери базаға айналдыру, бұл әскери базаны басқаруға Египеттің толық қатысуы көзделеді. 1951 жылы 15 қазанда Египет үкіметі Ұлыбритания, АҚШ, Франция және Түркия үкіметтеріне берген жауабында «британ әскерлері Египет пен Судан территориясында болған кезде бірлескен қорғаныс туралы ешқандай келіссөз жүргізе алмайтынын» хабарлады. Осы күні Египет парламенті 1936 жылғы ағылшын-египет келісімінің күшін жойды. Жауап ретінде Ұлыбритания Суэц каналы бойында бірқатар арандатушылық әрекеттер арқылы 1888 жылғы конвенцияның ережелерін бұза отырып, Суэц каналының порттарына өз әскерлерін енгізеді. Сонымен қатар бұл әрекет 1947 жылғы 28 мамырдағы египет үкіметінің «шетел әскери кемелері Суэц каналы арқылы тек Египет үкіметінің келісімімен ғана өте алады» деген шешімдеріне де қарсы қимыл болды.

1936 жылғы шартты қайта қарау туралы екі жыл бойы жүргізілген ағылшын-египет келіссөздерінен кейін 1954 жылы 19 қазанда Египет пен Англия арасында 20 ай ішінде британ әскерлерін Египеттен толық шығаруды, 1936 жылғы шартты жоюды көздейтін келісім жасалды және Ұлыбритания Суэц каналы аймағындағы әскери базасын сақтап қалатындығы айқындалды. 1956 жылы маусымда британдық соңғы әскерлер Суэц каналы аймағынан шығарылды. Дегенмен, ағылшын-египеттік ұстанымдардың қайшылығына және Суэц каналы бойына қатысты геосаяси ойынның жаңа АҚШ және КСРО түріндегі акторларының пайда болуына байланысты 1956 жылы «Суэц дағдарысы» атты халықаралық қақтығыс туындады. Бұл қақтығыста Египет жеңіске жетіп, нәтижесінде Суэц каналы толығымен Египеттік ұлт меншігіне өтті және алдағы уақыттарда Египеттің экономикалық, геосаяси мүдделеріне қызмет атқаратын маңызды геостратегиялық көлік торабына айналды. Суэц қақтығысын тудырған басты мәселе – 1956 жылы 26 шілдеде Насердің Суэц каналын ұлт меншігіне өткізу туралы шешімі болды. Насер саясаты, әлемдік сауданың басым бөлігі өтетін су арнасынан түсетін экономикалық мүдделерінен,

геосаяси тиімді жолға бақылау орнатудан айрылғысы келмеген Ұлыбританияның және оны ашық түрде қолдаған Францияның, араб-иудей қайшылықтары өршіген сол кезеңде канал арқылы тасымалдау мүмкіндіктерінен айрылғысы келмеген Израиль мемлекетінің ашық қарсылығын туындатты. 1956 жылы 16-23 тамыз аралығында Лондонда 22 елдің қатысуымен өткен Суэц каналына қатысты конференция өтіп, оның жұмысына қатысудан Египет бас тартады. Лондон конференциясының қатысушылары 1956 жылы 20 тамыз күні «Суэц каналын пайдаланушылардың қауымдастығын» құру туралы ұсыныстар тастайды. Бұл ұсыныстар да қолдауға ие болмайды. Негізінен Суэц дағдарысында Египеттің жеңіске жетуінің негізгі себебі ретінде – араб елдерінің бір ұстанымға ие болып, Насерге қолдау танытуы, панарабтық идеялардың жүзеге асырыла бастауы, араб ұлтшылдығының жеңіске жетуі түріндегі саяси оқиғаларды қарастыруға болады. Суэц дағдарысы бірнеше рет Біріккен Ұлттар Ұйымының Қауіпсіздік Кеңесінде талқыланды. Күн тәртібіндегі негізгі мәселе – Суэц каналының мәртебесі болды. Ұлыбритания, Франция елдері Қауіпсіздік Кеңесінің шешімі арқылы жеңіске қол жеткізе алмады, мұның басты себебі ретінде Ялта-Потсдам халықаралық қатынастар жүйесінің негізгі көшбасшысының бірі Кеңес Одағының Египетке қолдау танытуы болды. Кеңес Одағының сыртқы істер министрі Д.Т. Шепилов БҰҰ ҚК 1956 жылы 8 қазан күні жасаған мәлімдемесінде: «Суэц каналы компаниясы египет заңдарына сәйкес заңды тұлға болып табылады және оның ұлт меншігі, сипаты египеттіктерге тән. Ал Еуропа елдері тарапынан алаңдатушылық тудырып отырған мәселеге келсек, Египет 1956 жылы 10 қыркүйек күні Константинополь конвенциясына сәйкес, Суэц каналы арқылы кемелердің жүзуіне кедергі келтірмейтіндігін мәлімдеп, кемелерге еркіндік пен қауіпсіздікті қамтамасыз етуге кепілдік беріп отырғанын ұмытпаған жөн. Сондықтан мәселе Египеттің пайдасы үшін шешілуі тиіс»¹⁵, деп мәлімдейді. Суэц дағдарысындағы негізгі түйткіл Кеңес Одағының Таяу Шығыстағы саясатының белсенділігінің артуы еді. Мұндай геосаясат Батыс елдері тарапынан қарсылық тудырды. 1956 жылы 1 қазан күні «Нью-Йорк Таймс» беттерінде жарияланған мақалада: «Америка Құрама Штаттарының барлық күш-жігері Таяу Шығысқа Кеңес Одағының енуіне қарсы бағытталуы керек және арабтарды Москваның қол астында шоғырлануына қарсылық танытуымыз қажет. Кеңес Одағының қолдауымен араб ұлтшылдығы жаңа сипатқа ие болып, өршуі мүмкін, Левантаның мұнай кеңістігіне мүдделі Батыс елдері бұл қозғалыстарға жол бермеуі тиіс»¹⁶, – деп жазылады.

Суэц дағдарысы келіссөздері барысында араб елдері толықтай Египет жағында болуын айқындау маңызды. Дегенмен Батыс елдері тарапынан араб елдерінің ішінде де іріткі салу саясаты орын алды. Нью Йорк Таймс беттерінде жазылған мақалада Нью Йорк Таймстың корреспонденті Брайди, Марокко сұлтаны Мұхаммед V Таяу Шығыс елдерінің Атлантикалық Одақ елдеріне қатысты жаңа бағытының басты тұлғасы ретінде пайдалану қажеттілігін жеткізеді¹⁴. Бірақ бұл қақтығыс барысында араб әлемі ұйымшылдықты көрсетіп, Насерді толықтай қолдады. Авторлардың пікірінше Суэц дағдарысы барысында көрініс тапқан араб мемлекеттерінің ауызбіршілігі қайта туындаса қазіргі Таяу Шығыс аймағындағы геосаяси мүдделерден туындаған қақтығыстардың алдын алуға мүмкіндік болар еді. Бұл оқиғалар - аймақтық интеграцияны тереңдетуге бет бұрып отырған Орталық Азия елдері үшін тарихи сабақ болуы тиіс.

Батыс елдері тарапынан қолданылған дипломатиялық іс-әрекеттер, келіссөздер өз

нәтижесін бермеген соң 1956 жылы 29 қазанда Египетке қарсы Ұлыбритания, Франция, Израиль мемлекеттері тарапынан жасалынған үштік агрессия орын алды. Бұл соғыстың негізгі мақсаты – Суэц каналы компаниясын интернационалды компания ретінде санау керектігі жарияланып, Суэц каналы бойында Египеттің заңдарынан тыс аумақ құру бастамаларын қамтыды. Алайда XIX ғасырдан ірі отарлық державалар ретінде саналып келген Ұлыбритания мен Франция, Ялта-Потсдам жүйесі барысында Азия және Африка елдерінде отарлық жүйенің ыдырауы үрдісін қамтыған жаңа әлемдік тәртіпте жеңіліс тапты. XX ғасырдың 40 жылдарында әлемнің саяси картасында мемлекет ретінде пайда болған Израиль үшін үштік агрессия, оның Таяу Шығыс аймағындағы үстемдік орнатуға және араб мемлекеттерін әлсіретуге бағытталған саясаты деп айқындаймыз. Насер бастаған Египет 1956 жылғы Суэц дағдарысынан жеңімпаз ретінде шығып шынайы тәуелсіздікке қол жеткізді.

Талқылау

Ғасырдан астам тарихы бар маңызды су жолына арналған ғылыми әдебиеттер, мемуарлар, публицистикалық жазбалар, диссертациялық зерттеулер түріндегі еңбектердің саны орасан зор. Тарихи дәуірлер ауысқан сайын орын алатын әлемдік тәртіптің ерекшелігіне орай мәселені зерттеудің қажеттілігі мен маңыздылығы жаңа қырларымен айқындала түседі. Зерттеу тақырыбына сәйкес, XXI ғасырда жарық көрген біршама еңбектерге талдау жасау маңызды.

XIX–XX ғасырларда жарық көрген ғылыми әдебиеттерде Суэц каналы үшін болған геосаяси тартыстар географиялық детерменизм мен ірі еуропалық державалардың Азия және Африка аймақтарындағы отарлық иеліктері үшін күресі желісінде беріледі. Қазіргі таңда көлік коммуникацияларының құрылысындағы негізгі рөлді ұлттық мемлекеттер шегінде емес, трансұлттық корпорациялар мен қаржылық ұйымдардың қызметінің нәтижесі ретінде қарастыру үрдісі басым. Осындай тұрғыдағы бағытта канал құрылысында үлкен рөл атқарған «Суэц каналы компаниясының» қызметіне қатысты жаңа көзқарастарды ұсынған француздық зерттеушілер Хьюберт Бониннің ([Bonin 2010](#)) және Кэролайн Пикенің ([Piquet 2009](#)) еңбектері қызығушылық тудырады.

Суэц каналына арналған ғылыми әдебиеттердің басым бөлігінде еуропалық державалардың мүдделері мен канал құрылысын жүзеге асырудағы үлестері туралы жазылады. XIX ғасырда Египет Осман империясының құрамындағы ел болғандықтан, түріктердің канал құрылысына қатысты саясаты туралы ғылыми көзқарастар да маңызды болып табылады. Осы ретте Түркияның Қарабүк университетінің зерттеушісі Мұрат Чынардың «Суэц каналының геосаясаты» ([Cinar 2022](#)), Фарук Биличидің «Суэц каналы және Осман империясы» ([Bilici 2019](#)) еңбектерінде Түркия тарапынан канал құрылысын бастау жөніндегі шаралар мен Жерорта теңізіндегі сауда жолдарына бақылау орнату бойынша саясаты қарастырылады.

Қазіргі таңда зерттеушілер арасында геосаяси жағдайды Суэц каналының аймақтық қауіпсіздік жүйесіндегі рөлі аясында қарастыру үрдісі басым. Хайфа университетінің профессоры Шауль Хоревтің «Суэц каналы: стратегиялық және геосаяси бағыттар» ([Chorev 2023](#)) атты зерттеуінде Суэц каналының жалпы стратегиялық және геосаяси сипаттамалары келтіріле отырып Египет елінің болашақтағы мүмкіндіктері мен

қауіптері, канал қауіпсіздігінің бүкіл Шығыс Жерорта теңізіне, Қызыл теңізге және жаһандық жүктерді жеткізу тізбегіне ықпалы қарастырылады. Египеттік зерттеушілердің арасынан Синай университетінің профессоры Сулейман Фаттахтың «Жаңа Суэц каналы – болашаққа қадам» ([Fattah 2015](#)) еңбегінде Суэц каналының стратегиялық маңызы және қауіпсіздік мәселелері айқындалады.

Қорытынды

Суэц каналы – жаһандық стратегиялық маңызды Жерорта теңізі мен Қызыл теңізін ұштастырушы және Үнді мұхитына жол ашатын маңызды көлік торабы ретінде ХІХ ғасырдан бастап заманауи кезеңге дейін саяси, экономикалық, әскери-стратегиялық мәні ауқымды жол арнасы болып табылады.

Суэц каналы ХІХ ғасырда Франция мен Ұлыбритания сияқты еуропалық державалардың геосаяси бәсекелестігінің алаңына айналды. Франция Ұлыбританияның «теңіз күшін» әлсірету және Үндістанға бастайтын жолдарын бұғаттау мақсатында Египет және Суэц каналын пайдалануға ұмтылды. Дегенмен өзінің әскери күші мен қаржы капиталы арқасында аталмыш теке тіресте Ұлыбритания жеңіске жетіп, Египетке және Суэц каналына бақылау орната білді және бұл үстемдік ХХ ғасырдың бірінші жартысына дейін жалғасын тапты.

«Қырғи – қабақ соғысы» жылдарында Суэц каналы «Ялта-Потсдам халықаралық жүйесінің көшбасшылары Америка Құрама Штаттары мен Кеңес Одағының мүдделері тоғысқан арнаға айналды. Жалпы, Екінші дүниежүзілік соғыстан кейінгі әлемдік дамуды айқындаушы үрдіс – бұл халықаралық қатынастардың биполярлық жүйесінің қалыптасуы болды. Капитализм мен коммунизм арасындағы негізгі қарама-қайшылық, Вашингтон мен Мәскеу арасындағы тікелей әскери-саяси және қаржылық-экономикалық текетірес кеңістігіне ауысты және Суэц каналы ол қайшылықта да негізгі нысанға айналды.

Сонымен қатар Суэц каналы Египет мемлекетінің де тарихында ерекше мәнге ие. Геостратегиялық маңызы жоғары су арнасы Египет елінің халықаралық аренадағы рөлін айқындайды және әлемдік экономикада тиімді сауда ресурсы болып табылатын көлік жолы Египеттің тарихын өзгертіп ғасырға жуық мерзімде оның тәуелсіздігінен айырған басты мәселе. 1956 жылы Насердің бастамасымен канал ұлт меншігіне өтіп, Египет үшін ұлттық мақтанышқа айналған символға айналды. Суэц каналының ұлт меншігіне өткізіп, Египеттің саясаты мен экономикасының ажырамас бөлігіне айналу жолы – жаһандық үдерістер басым болып тұрған қазіргі кезеңде де маңызды. Бұл тәжірибе және тарихи сабақ барлық халықтар үшін өз ресурстарын пайдалану жолында өз тағдырларын айқындау рөліне ие болу қажеттілігін айқындайды.

Таяу Шығыс барлық әлемдегі бейбітшіліктің негізгі кілті болып табылады. Ал аймақта дұрыс геосаяси жағдай қалыптаспаған кезеңде үшінші дүниежүзілік соғыстың алғышартына айналуы мүмкін. Бұл жағдайды қазіргі таңда өршіп тұрған Палестина мәселесі, Йемендегі, Сириядағы, Ливандағы жағдай көрсетіп отыр. Ал Суэц каналы бұл аймақтық, халықаралық қауіпсіздіктің басты индикаторы болып табылады.

Алғыс

Мақала авторлары редакция ұжымына және рецензенттерге алғысын білдіреді

Қосымша

Кесте 1.

Африканы айналып өту және Суэц каналы арқылы өтудегі жол айырмашылықтарының салыстырмалы көрсеткіштері (теңіз милі)

Жөнелту порттары	Жолдың ұзақтығы		Жолдың қысқартылуы	
	Суэц каналы арқылы	Африканы айналып өту арқылы	миль	айырмашылығы
Лондон-Порт Судан	4015	10726	6711	2,7
Нью-Йорк ---	5928	11376	5448	1,9
Генуя ---	2248	10536	8288	4,7
Бейрут ---	1018	11710	10692	11,5
Лондон-Бомбей	6296	10780	4484	1,7
Нью-Йорк ---	8196	11430	3244	1,4
Генуя ---	4520	10590	6070	2,3
Бейрут ---	3330	11764	8434	3,5
Лондон-Сидней	11690	13333	1643	1,2
Нью-Йорк ---	9691	13270	3579	1,4
Генуя ---	9750	12430	2680	1,3
Бейрут ---	8550	13604	5054	1,6
Лондон-Иокогама	11235	14470	3235	1,3
Нью-Йорк ---	13064	15120	2056	1,2
Генуя ---	9470	14280	4810	1,5
Бейрут ---	8280	15454	5491	1,7

Кесте 2.

1874 жылдың қаңтар айындағы Суэц каналы арқылы тасымалдау көрсеткіші

Мемлекеттер	Жалпы тоннаж	Таза тоннаж	Жүктің жеткізілуі	Жолаушылар
Ұлыбритания	89 357 13	136 121 055	1.446.839.43	<i>Әскерилер:</i> Ұлыбритания – 3563 Осман империясы – 745 Голландия – 200 Қажылыққа сапар шеккен мұсылмандар – 3914 Азаматтық жолаушылар – 524
Франция	9 814 20	16 033 413	170. 716.13	
Австро-Венгрия	4.706.71	7164	82 829 39	
Голландия	3 597 64	5 300 96	58 501 60	
Осман империясы	2 087 23	3441 61	53 127 69	
Испания	3 44634	4629 22	49.841.20	

Италия	2.491.39	4147 13	44.694.44	524
Германия	1 841 99	2 549 16	27.271.10	
Ресей	759 78	911.35	19 524 50	
Норвегия	928 91	1184 17	12 680.20	
Барлығы				8947

Кесте 3.

1875 жылдың желтоқсан айындағы Суэц каналы арқылы тасымалдау көрсеткіші

Мемлекеттер	Жалпы тоннаж	Таза тоннаж	Жүктің жеткізілуі	Жолаушылар
Ұлыбритания	138 927 962	206 061 905	1 996 021 23	<i>Әскерилер:</i> Ұлыбритания – 3312 Осман империясы – 898 Франция – 432 Португалия – 298 Голландия – 263 Қажылыққа сапар шеккен мұсылмандар – 1297 Азаматтық жолаушылар – 1777
Франция	16 047 069	21 855 223	219 329 63	
Голландия	7 793 270	11 367 270	114 440 37	
Австро-Венгрия	5 547 760	7 630 930	81 859 71	
Италия	4 604 943	6 401 700	65 064 46	
Ресей	4 679 910	6 116 580	65 100 35	
Египет	2 359 110	3 099 710	35 386 86	
Германия	1 858 630	2 715 410	26 802 14	
Дания	1 812 690	2 680 890	25 950 20	
Испания	1 667 559	2 526 260	25 245 83	
Швеция	1 247 903	1 517 500	17 764 26	
Осман империясы	885 690	1 424 460	16 993 68	
Норвегия	1 173 630	1 594 630	16 541 19	
Португалия	880 250	1 333 000	15 554 61	
Саравак				
Барлығы 141 кеме	189 603 476	276 500 968	2 720 325 22	7979

Қосымша

1. Информация о Суэцком канале. Архив внешней политики Российской Империи (далее АВПРИ) ф. 149, оп. 502/1, д. 2415, л. 12-15.
2. К истории вопроса о Суэцком канале. Обзор основных международных актов относящихся к Суэцкому каналу. Архив внешней политики Российской Федерации (далее АВПРФ), ф. 87/087, оп. 176, д.1, л. 15 -17.
3. Обзор прессы 1950 г. АВПРФ, ф. 87/087, оп. 11, п. 6. д.16, л. 145.
4. Обзор прессы 1950 г. АВПРФ, ф. 87/087, оп. 11, п. 6. д.16, л. 146.
5. К истории вопроса о Суэцком канале. Обзор основных международных актов относящихся к Суэцкому каналу. АВПРФ, ф. 87/087, оп. 176, д. 1, л. 15.

6. Меморандум о положений проектируемой конвенции между Великобританией и Египтом, переданный Маркизом Керзоном оф Кедельстон Адли Якан Паше от 10.11. 1921. АВПРФ, ф. 4/04. оп. 14, п. 2, д. 108. л. 2-5.
7. Письмо представителя Советского Союза в Турции Я.З. Сурица к заместителю Народного комиссара иностранных дел Советского Союза Л.М. Карахан. АВПРФ, ф. 4/04, оп. 17, п. 2, д. 50637, л. 6.
8. Отдел Дипломатической Информации № 131. АВПРФ, ф. 4/04, оп. 17, п. 2, д. 108, л. 10.
9. Английский Верховный комиссар в Египте Виконт Алленби Чемберлену о военном положении Египта. АВПРФ, ф. 4/04, оп. 17, п. 2, д. 50637, л. 116.
10. Генерал лейтенант сэр Р. Хэкинг верховному комиссару виконту Алленби. АВПРФ, ф. 4/04, оп. 17, п. 2, д. 108, л. 8.
11. Календарь событий в Египте за 1949 г. АВПРФ, ф. 87/087, оп. 11, п. 17, д. 7, л. 147.
12. Календарь событий в Египте за 1949 г. АВПРФ, ф. 87/087, оп. 11, п. 17, д. 7, л. 145.
13. Календарь событий в Египте за 1949 г. АВПРФ, ф. 87/087, оп. 11, п. 17, д. 7, л. 150.
14. Календарь событий в Египте за 1949 г. АВПРФ, ф. 87/087, оп. 11, п. 17, д. 7, л. 155.
15. Текст выступления Министра иностранных дел СССР Д. Шепилова на заседаниях СБ ООН по Суэцкому вопросу 8 октября 1956. АВПРФ, ф. 0536, оп. 16, п. 37, д. 26. л. 55.
16. Обзор американской прессы за период заседаний СБ ООН. АВПРФ, ф. 0536, оп. 16, п. 37, д. 26. л. 86.

Әдебиеттер тізімі

- [Bonin H.](#) *History of the Suez Canal Company: 1858–1960 between controversy and utility.* Geneve: Droz. 2010. 573 p.
- [Bilici F.](#) *Le canal de Suez et l'Empire ottoman.* Paris: CNRS Éditions. 2019. 313 p.
- [Braudel F.](#) *The Mediterranean and the Mediterranean world in the age of Philip II.* University of California Press. 1995. 719 p.
- [Curli B.](#) Italy and the Suez Canal: Historical and Historiographical Passages from a Euro-Mediterranean Perspective. In: *Italy and the Suez Canal, from the Mid-nineteenth Century to the Cold War.* Curli, B. (eds) Palgrave Macmillan, Cham. 2022. 448 p.
- [Chorev S.](#) *The Suez Canal: Forthcoming Strategic and Geopolitical Challenges.* In: *The Suez Canal: Past Lessons and Future Challenges.* Ed. by C. Lutmar, Z. Rubinovitz. Cham: Palgrave Macmillan. 2023. Pp. 29-52.
- [Cınar M.](#) *Geopolitics of the Suez Canal from Past to Present.* Ankara: Iksad Publications. 2022.
- [D'Agostino](#) Orsini Di Camerota Paolo. *L'Italia nella politica africana.* Bologna Licinio Cappelli. in-8, 1926.
- [Farnie D.A.](#) *East and West of Suez: The Suez Canal in History, 1854-1956.* Oxford: Oxford University Press. 1969. 860 p.
- [Fattah S.](#) *The New Suez Canal – A Step into the Future* Cairo: ar ahb al yawma. 2015.
- [Hafnawi M.](#) *The Suez Canal and Contemporary Problems.* Cairo: Dar al Maarif. 1956.
- [Halberg C.](#) *The Suez Canal: its history and diplomatic importance.* London: Octagon Books. 1974. 434 p.
- [Huber V.](#) Connecting colonial seas: the 'international colonisation' of Port Said and the Suez Canal during and after the First World War. *European Review of History: Revue Européenne d'histoire.* 2012. Vol.19(1), pp.141–161. <https://doi.org/10.1080/13507486.2012.643612>
- [Marlowe J.](#) *Anglo-Egyptian Relations 1800–1953.* London: Cresset Press. 1954. 440 p.
- [Mahan A.](#) *The Influence of Sea Power upon History, 1660–1783.* Cambridge University Press. 2010. 640 p.
- [Nye J.](#) *Soft power: the means to success in world politics.* New York: Public Affairs. 2004.

- [Piquet C.](#) *Histoire du canal de Suez*. Paris: Perrin. 2009. 384 p.
- [Piquet C.](#) The Suez Company's Concession in Egypt, 1854–1956: Modern Infrastructure and Local Economic Development. *Enterprise and Society*. 2004. Vol.5(1), pp. 107–127. <https://doi.org/10.1093/es/khh005>
- [Schonfield H.](#) *The Suez Canal in peace and war 1869-1969*. FL.: University of Miami-Press. 1969. 214 p.
- [Wilson T.](#) *The Suez Canal: its past, present, and future*. Oxford: Oxford University Press. 1939. 224 p.
- [Алипбекова. Г., Турекулова Ж.](#) XIX ғ. соңы – XX ғ. бірінші жартысындағы «Мұсылман бауырлар» қозғалысы құрылуының тарихи алғышарттары және негізгі идеялары. *Абай атындағы Қазақ ұлттық педагогикалық университетінің хабаршысы «Тарих және саяси-әлеуметтік ғылымдар» сериясы*. 2024. Т.1(80), б.134–143. <https://doi.org/10.51889/2959-6017.2024.80.1.013>
- [Нерсесов Г.](#) *Дипломатическая история египетского кризиса, 1881–1882 гг.: в свете русских архивных материалов*. – Москва: Наука, 1979. 320 с.
- [Хәусхофер К., Ратцель Ф.](#) *Теория «жизненного пространства»*. Москва.: Алгоритм. 2019. 240 с.

References

- Bonin H. *History of the Suez Canal Company: 1858 – 1960 between controversy and utility*. Geneve: Droz. 2010. 573 p. (in English)
- Bonin H. *Suez: Du canal a la finance (1858–1987)*. Paris: Economica. 1987. 296 p. (in French).
- Bilici F. *Le canal de Suez et l'Empire ottoman*. Paris: CNRS Éditions. 2019. 313 p. (in French).
- Braudel F. *The Mediterranean and the Mediterranean world in the age of Philip II*. University of California Press. 1995. 719 p. (in English)
- Curli B. Italy and the Suez Canal: Historical and Historiographical Passages from a Euro-Mediterranean Perspective. In: *Italy and the Suez Canal, from the Mid-nineteenth Century to the Cold War*. Curli, B. (eds). Palgrave Macmillan, Cham. 2022. 448 p. (in English).
- Chorev S. The Suez Canal: Forthcoming Strategic and Geopolitical Challenges. In: *The Suez Canal: Past Lessons and Future Challenges*. Ed. by C. Lutmar, Z. Rubinovitz. Cham: Palgrave Macmillan. 2023. Pp. 29-52. (in English)
- Cınar M. *Geopolitics of the Suez Canal from Past to Present*. Ankara: Iksad Publications. 2022. (in Turkish)
- D'Agostino Orsini Di Camerota Paolo. *L'Italia nella politica africana*. Bologna Licinio Cappelli. in-8, 1926. (in Italian)
- Farnie D.A. *East and West of Suez: The Suez Canal in History, 1854-1956*. Oxford: Oxford University Press. 1969. 860 p. (in English)
- Fattah S. *The New Suez Canal - A Step into the Future*" Cairo: ar ahh al yawma. 2015. (in Arabic)
- Hafnawi M. *The Suez Canal and Contemporary Problems*. Cairo: Dar al Maarif. 1956. (in Arabic)
- Halberg C. *The Suez Canal: its history and diplomatic importance*. London: Octagon Books. 1974. 434 p. (in English)
- Huber V. Connecting colonial seas: the 'international colonisation' of Port Said and the Suez Canal during and after the First World War. *European Review of History: Revue Européenne d'histoire*. 2012. Vol.19(1), pp.141-161. <https://doi.org/10.1080/13507486.2012.643612> (in English)
- Marlowe J. *Anglo-Egyptian Relations 1800–1953*. London: Cresset Press. 1954. 440 p. (in English)
- Mahan A. *The Influence of Sea Power upon History, 1660–1783*. Cambridge University Press. 2010. 640 p. (in English)

- Nye J. *Soft power: the means to success in world politics*. New York: Public Affairs. 2004. (in English)
- Piquet C. *Histoire du canal de Suez*. Paris: Perrin. 2009. 384 p. (in French)
- Piquet C. The Suez Company's Concession in Egypt, 1854-1956: Modern Infrastructure and Local Economic Development. *Enterprise and Society*. 2004. Vol.5(1), pp. 107–127. <https://doi.org/10.1093/es/khh005> (in English)
- Schonfield H. *The Suez Canal in peace and war 1869-1969*. FL.: University of Miami-Press. 1969. 214 p. (in English)
- Wilson T.A. *The Suez Canal: its past, present, and future*. Oxford: Oxford University Press. 1939. 224 p. (in English)
- Alipbekova G., Turekulova Zh. XIX-XX ғ. соңы – KhKh ғ. бірінші жартысындағы «Мүсылман бауырлар» құрылуының тарихи алғышарттары және негізгі идеялары. *Herald of Abai Kazakh National Pedagogical University. Series: Historical and Socio-Political Sciences*. 2024. Vol.1(80), pp.134–143. <https://doi.org/10.51889/2959-6017.2024.80.1.013> (in Kazakh)
- Nersesov G. *Diplomaticheskaya istoriya egipetskogo krizisa, 1881–1882 gg.: v svete russkikh arkhivnykh materialov*. Moscow: Nauka, 1979. 320 p (in Russian)
- Haushofer K., Ratzel F. *Teoriya «zhiznennogo prostranstva»*. Moscow: Algoritm, 2019. 240 p (in Russian)

Information about authors

- Klara A. Baytureyeva** – candidat of Historical sciences, Associate Professor of the Department of the Assembly of the People of Kazakhstan, L.N. Gumilyov Eurasian National University, Satpayev 2, 010008, Astana, Kazakhstan. <https://orcid.org/0000-0001-5132-2585>, baitureyeva@mail.ru
- Zhuldyz Turekulova** – doctor PhD, Associate Professor of the Department of Political Science, M. Auezov South Kazakhstan University, Tauke Khan Avenue 5, 160012, Shymkent, Kazakhstan. <https://orcid.org/0000-0002-2461-2488>, turekulova74@mail.ru
- Valida Sultanova** – Candidate of Historical Sciences, Associate Professor of Miras University, G. Ilyayev st. 3, Shymkent, Kazakhstan, <https://orcid.org/0009-0001-2829-443X>, valida_200470@mail.ru

Авторлар туралы мәліметтер

- Клара Алипбайқызы Байтуреева** – тарих ғылымдарының кандидаты, Қазақстан халқы ассамблеясы кафедрасының доценті, Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, Сәтбаев көшесі 2, 010008, Астана, қ. Қазақстан. <https://orcid.org/0000-0001-5132-2585>, baitureyeva@mail.ru
- Жұлдыз Турекулова** – PhD доктор, «саясаттану» кафедрасының доценті, М. Әуезов атындағы Оңтүстік Қазақстан университеті, Тәуке-хан 5, 160012, Шымкент, қ. Қазақстан. <https://orcid.org/0000-0002-2461-2488>, turekulova74@mail.ru
- Валида Султанова** – тарих ғылымдарының кандидаты, Мирас университетінің доценті, Ф. Иляев көшесі 3, Шымкент, қ. Қазақстан. <https://orcid.org/0009-0001-2829-443X>, valida_200470@mail.ru

Сведения об авторах

- Клара Алипбаевна Байтуреева** – кандидат исторических наук, доцент кафедры Ассамблеи народа Казахстана, Евразийский национальный университет им. Л.Н. Гумилева, ул. Сатпаева, 2, 010008, Астана, Казахстан. <https://orcid.org/0000-0001-5132-2585>, baitureyeva@mail.ru

Жулдыз Турекулова – PhD, доцент кафедры «Политология», Южно-Казахстанский университет им. М. Ауезова, пр Тауке-хана, 5, 160012, Шымкент, Казахстан. <https://orcid.org/0000-0002-2461-2488>, turekulova74@mail.ru

Валида Султанова – кандидат исторических наук, доцент, Университет «Мирас», ул. Г. Иляева, 3, Шымкент, Казахстан. <https://orcid.org/0009-0001-2829-443X>, valida_200470@mail.ru

Авторлардың қосқан үлесі

Байтуреева К.А. – зерттеу тұжырымдамасын, идеясын, мақсаттары мен міндеттерін тұжырымдау. Зерттеуді жоспарлау және жүргізу үдерісіне бақылау жүргізу, жетекшілік жасау.

Турекулова Ж.Е. – зерттеу әдістемесін әзірлеу. Метадеректерді құру, аннотациялау, деректерді жіктеу. Қолжазба жобасына сыни шолу жүргізу. Жариялауға дейін мақала бойынша ескертулер мен түзетулер енгізу.

Султанова В.И. – қолжазбаны жасау және дайындау: зерттеу нәтижелері мен алынған мәліметтерді визуализациялау, шет тіліне аудару.

Мақала туралы ақпарат / Информация о статье / Information about the article.

Редакцияға түсті / Поступила в редакцию / Entered the editorial office: 20.12.2024

Рецензенттер мақұлдаған / Одобрено рецензентами / Approved by reviewers: 28.01.2025.

Жариялауға қабылданды / Принята к публикации / Accepted for publication: 28.02.2025