

МИНОБРНАУКИ РОССИИ  
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего образования  
«САРАТОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ  
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ Н.Г.ЧЕРНЫШЕВСКОГО»

Кафедра международных отношений и внешней политики России

**Никарагуанский канал: мегапроект XXI века**

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА БАКАЛАВРА

Студентки 4 курса 441 группы

Направления 41.03.05 «Международные отношения»

Института истории и международных отношений

Нектовой Надежды Николаевны

Научный руководитель

Профессор, д.и.н.

должность, уч. степень, уч. звание

\_\_\_\_\_

подпись, дата

С.Ю.Шенин

инициалы, фамилия

Зав. кафедрой

Профессор, д.и.н.

должность, уч. степень, уч. звание

\_\_\_\_\_

подпись, дата

Ю.Г. Голуб

инициалы, фамилия

Саратов 2019

## ВВЕДЕНИЕ

**Актуальность.** Идея строительства межокеанского канала появилась ещё в XIX столетии. Тогда возникало множество споров по вопросам местоположения морского пути и контроля над ним. Дискуссии развернулись вокруг двух государств, в которых существовали наиболее благоприятные условия для сооружения морской трассы: это Никарагуа и Панама.

В ходе длительных переговоров США как инициаторы строительства межокеанского канала остановились на Панамском проекте. После его запуска в 1914 году Никарагуанский канал надолго ушел на задний план.

Однако сегодня идея строительства Никарагуанского канала или, как его еще называют, Большого Межокеанского Канала (далее БМК) возродилась. Первое десятилетие XXI века ознаменовалось масштабными изменениями в мировой морской торговле. Объёмы торговли стремительно увеличиваются. Многие государства наращивают темпы своего экономического роста.

В наши дни проект по сооружению трансокеанского канала называют мегапроектом XXI века, так как его строительство действительно способно изменить экономическую и геополитическую ситуацию в Латиноамериканском регионе и на международной арене в целом. Осуществление такого глобального проекта благотворно скажется на развитии мировой экономики.

**Историография.** При написании данной работы использовалась как отечественная, так и зарубежная литература. Среди авторов, которые внесли весомый вклад в исследование данной проблемы, можно выделить следующих: В.И. Лан<sup>1</sup>, Л.И. Зубок<sup>2</sup>, Н.Н. Иноземцев<sup>3</sup>, А.И. Строганов<sup>4</sup>, В.В. Шишков<sup>5</sup>, В.О. Печатнов, А.С. Манькин<sup>6</sup>.

---

<sup>1</sup> Лан В.И. США: от испано-американской до первой мировой войны. - М., 1975. - 370с.

Статьи П.Н. Игнатъева<sup>7</sup>, А.И. Кубышкина и Н.А. Добронравина<sup>8</sup>, С.Ю. Попова<sup>9</sup>, Н.М. Яковлевой<sup>10</sup> затрагивают вопросы общих характеристик канала, финансирования и включения в проект таких ведущих государств как Китай, США, Россия и др. Кроме того, часть исследовательской базы данной работы составляют и труды зарубежных авторов. Работы Р.Кондита<sup>11</sup>, Цз.Чена и С.Цзэна<sup>12</sup>, А.Уэте-Переса, М.Ортега<sup>13</sup> охватывают экологический аспект Никарагуанского проекта.

Хронологические рамки исследования охватывают период с середины XIX века по начало XXI века. Данная работа рассматривает как исторический аспект данной проблемы, так современный.

---

<sup>2</sup> *Зубок Л.И.* Очерки истории США (1877-1918). - М., 1956. - 591с.

*Зубок Л. И.* Империалистическая политика США в странах Карибского бассейна 1900-1939гг. - М., 1948. - 518с.

<sup>3</sup> *Иноземцев Н.Н.* Внешняя политика США в эпоху империализма. - М., 1960.-746с.

<sup>4</sup> *Строганов А.И.* Латинская Америка в XX веке. - М., 2002. - 413с.

<sup>5</sup> *Шишков В.В.* Становление и развитие гегемонии США: имперское доминирование и глобализация в XXв. // Век глобализации. - №1. - 2014. - С. 133-147.

<sup>6</sup> *Печатнов В.О., Манькин А.С.* История внешней политики США. - М., 2012. - 686с.

<sup>7</sup> *Игнатъев П.Н.* Никарагуа после холодной войны: модернизация и политическая конкуренция. - М., 2014. - 15с.

<sup>8</sup> *Кубышкин А.И., Добронравин Н.А.* Москитовый Берег в 1987 - 2016 годах: «общинный» суверенитет и Никарагуанский канал. – 2017. - 10с.

<sup>9</sup> *Попова С.Ю.* Сотрудничество России и Китая в рамках проекта по Никарагуанскому каналу. Забайкальский государственный университет.-Чита, 2016.- С.15.

<sup>10</sup> *Яковлева Н.М.* Никарагуанский канал в светлое будущее. - 2014. - 14с.

*Яковлева Н.М.* Никарагуанский канал: большая игра. - 2014. - 16с.

<sup>11</sup> *Condit R.* Extracting Environmental Benefits from a New Canal in Nicaragua: Lessons from Panama// PLoS Biol - 13(7). - 2015. – P. 1-7.

<sup>12</sup> *Chen J., Zeng X., Deng Y.* Environmental pollution and shipping feasibility of the Nicaragua Canal// Marine Pollution Bulletin. - China, 2016. – P. 87-94.

<sup>13</sup> *Huete-Perez J.A., Ortega-Hegg M.* Critical Uncertainties and Gaps in the Environmental- and Social-Impact Assessment of the Proposed Interoceanic Canal through Nicaragua//BioScience.-Vol.66.-No.8.-2016.-P.632-646.

**Цель** работы заключается в изучении процесса строительства Никарагуанского канала, выявлении причин возникновения такого грандиозного проекта и определении его участников.

Для достижения поставленных целей необходимо решить следующие **задачи**:

- Изучить историю возникновения идеи строительства канала и рассмотреть основные противоречия и споры, которые возникали по поводу сооружения трансокеанского пути, а также проанализировать проблему выбора местоположения строительства канала.

- Изучить основные характеристики строящегося пути, сравнить его с уже существующим каналом в Латинской Америке и посмотреть, насколько новый канал по своим критериям превосходит Панамский.

- Определить значение строительства Никарагуанского канала для мировой торговли и экономики.

**Источниковая база** опирается на соглашения, заключённые США с государствами, заинтересованными в строительстве межокеанского пути. Среди них Договор Мальярино-Бидлэка<sup>14</sup>, договор Клейтона-Бульвера<sup>15</sup>, договор Брайана-Чаморро<sup>16</sup>, договор Каньяса-Хереса<sup>17</sup>, сюда же можно отнести доктрину Монро<sup>18</sup>, конституцию Никарагуа<sup>19</sup>.

---

<sup>14</sup> Договор Мальярино - Бидлэка от 12.12.1846.  
URL:<https://cyberpedia.su/8xb1f4.html>.

<sup>15</sup> Договор Клейтона-Бульвера от 18.04.1850. Большая Российская энциклопедия: В 30 т. / Председатель науч.-ред. совета Ю. С. Осипов. Отв. ред С. Л. Кравец. М., 2009.  
URL:[https://bigenc.ru/world\\_history/text/2623687](https://bigenc.ru/world_history/text/2623687).

<sup>16</sup> Договор Брайана-Чаморро 1914// Большая советская энциклопедия : [в 30 т.] / гл. ред. А. М. Прохоров. - 3-е изд. - М. : Советская энциклопедия, 1969-1978.

<sup>17</sup> Договор Каньяса-Хереса 1858. // Большая советская энциклопедия : [в 30 т.] / гл. ред. А. М. Прохоров. - 3-е изд. - М. : Советская энциклопедия, 1969-1978.

<sup>18</sup> Доктрина Монро// Большая советская энциклопедия : [в 30 т.] / гл. ред. А. М. Прохоров. - 3-е изд. - М. : Советская энциклопедия, 1969-1978.

Данная работа включает в себя введение, где подробно раскрываются цели и задачи, описываются источники и исследования, использованные при написании работы. Завершают сочинение заключение, список литературы и приложения, которые содержат в себе вспомогательные материалы, нужные для бóльшего понимания и ориентирования в рассматриваемой проблеме.

## ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

*Глава 1 «История развития Никарагуанского канала»* полностью посвящена историческому аспекту данной проблемы.

*Параграф 1.1 «Идея межокеанского канала и англо-американские отношения»* затрагивает вопросы зарождения идеи строительства канала и рассматривает основные противоречия, возникшие между двумя основными государствами – Англией и США – по поводу установления контроля над территориями, на которых предполагалось реализовать проект. В ходе длительных дискуссий и переговоров, странам удалось достичь договоренностей. Договор Хэя-Паунсефота, подписанный 18 ноября 1901 года стал компромиссом между государствами. Он устранял препятствия, стоявшие до этого времени на пути строительства канала. Англия, в свою очередь, уступила США и признала их приоритет в странах Карибского бассейна, что позволяло Америке без препятствий приступить к сооружению канала в любом направлении.

Но на этом основные разногласия не разрешились. Теперь дискуссии по проблеме реализации строительства межокеанского канала развернулись в Сенате США. *Параграф 1.2 «Дискуссии по вопросу о местоположении межокеанского канала»* подробным образом рассматривает основные

---

<sup>19</sup>Constitución Política de la República de Nicaragua. URL: <https://www.asamblea.gob.ni/assets/constitucion.pdf>.

противоречия, возникшие в администрации Соединённых Штатов, по рассматриваемой проблеме. Они касались вопросов финансирования будущего пути и его местоположения – в Никарагуа или Панаме.

Большинство в Сенате склонялось к сооружению канала через Панамский перешеек, отмечая, что Панамский путь наиболее короткий и прямой, по сравнению с Никарагуанским маршрутом, и прохождение через него займет 12 часов, в то время как через Никарагуа - 33 часа. Кроме того в качестве аргумента против Никарагуа использовалось утверждение о наличии там вулканической деятельности, что могло создать угрозу безопасности будущего канала.

Преодолев все трудности, решение о строительстве канала в Панаме, как наиболее географически и финансово выгодного, было принято. Строительство Панамского канала ослабило американский интерес к Никарагуанскому маршруту канала. Но полностью эту идею американцы не оставили.

Идея сооружения Никарагуанского канала не была забыта и приобрела свою актуальность уже в конце XX века. *Глава 2 «Никарагуанский канал на современном этапе»* уже касается современного положения, сложившегося вокруг сооружения нового трансокеанского пути.

В *параграфе 2.1 «Общие характеристики и финансирование»* уделяется внимание основным параметрам нового маршрута, соединяющего два океана. Проведя необходимые исследования, эксперты пришли к выводу, что параметры канала могут достигать следующих значений: глубина 26-30 м.; ширина - 230-530 м.; длина - 278 км. Судно будет проходить канал примерно за 30 часов. Примерное количество судов, которое может пройти через канал в год составляет 5100. В итоге, можно предположить, что новый межокеанский канал по многим критериям будет превосходить Панамский и

сможет разгрузить морской трафик, но, в то же время, он может стать серьезным конкурентом для уже существующего пути.

Кроме того, данная часть работы затрагивает вопрос финансирования нового проекта. Администрации Никарагуа удалось договориться о сотрудничестве с китайской компанией «НК Canal Development Investment». Китайская компания получала исключительное право на развитие проекта, управление каналом и всеми сопутствующими объектами. Компания, зарегистрированная на Каймановых островах 7 ноября 2012 года и возглавленная Ван Цзином, получила название «HKND Group Holdings Limited» (HKND Group).

Необходимость сооружения нового пути связана с тем, что пропускная способность Панамского канала снизилась, он перестал справляться с резко возросшими объемами морских перевозок и утратил былую роль. Это, в свою очередь, связано с тем, что технологии не стоят на месте, появляются новые типы судов, и их количество только увеличивается.

Наиболее спорные вопросы данного проекта затрагиваются в *параграфе 2.2 «Проблемы реализации»*. Главным из них является экологический аспект. Никарагуанские и зарубежные экологи проявляют беспокойство по поводу того, какой вред может нанести строительство канала окружающей среде. Значительная часть трассы проходит по озеру Никарагуа, которое в соответствии с «общим законом о национальных запасах воды», рассматривается как «национальный резервуар питьевой воды и приоритетный объект национальной безопасности.

Судоходство оказывает негативное воздействие на экологию любого водоема, а судоходство в таких масштабах может привести к катастрофе. Неизбежное загрязнение топливом, шумовое воздействие, а также существующий риск аварий на танкерах, перевозящих углеводороды, делает Никарагуанский канал опасным для экосистемы озера. Сооружение нового

канала окажет значительное влияние на флору и фауну территорий, на которых предполагается строительство. По этому вопросу существует множество противоречий, и многие, в том числе и население Никарагуа, выступают против строительства канала именно по экологическим причинам.

Однако идея сооружения Никарагуанского канала не теряет своей актуальности. И так как в одиночку Никарагуа не способна заниматься реализацией такого проекта, то она заинтересована в поиске инвесторов и партнеров.

В *главе 3 «Будущее Никарагуанского проекта: государства и интересы»* как раз представлено деление членов международного сообщества на два лагеря: государства, поддерживающие идею сооружения трансокеанского пути, и государства, выступающие против реализации проекта.

В *параграфе 3.1 «Роль Китая и России»* особое внимание уделяется государствам, поддерживающим Никарагуа в строительстве канала. Это те страны, которые планируют наращивать торговлю, увеличивать экспорт основных товаров, активно используя новый морской путь: Китай, Япония, Южная Корея, Тайвань, Венесуэла, Бразилия, Аргентина, Уругвай и др. Среди этих стран наиболее важными остаются Россия и Китай.

Китай, в лице китайского миллиардера Ван Цзина, выступает основным инвестором данного проекта. Он совместно с другими международными частными компаниями спонсирует строительство канала.

Кроме того, сегодня КНР является вторым по значению торговым партнёром Колумбии после США, а для Бразилии и Чили Пекин остается главным торговым партнёром. Бразильская железная руда, колумбийский каменный уголь, венесуэльская нефть, чилийская медь, аргентинская соя идут на экспорт главным образом в Китай. При этом, отличительной чертой внешней политики Китайской Народной Республики в данном регионе, в



отличие, например, от политики США, является отсутствие открытого проявления политики экспансионизма в отношении стран континента и навязывания им изменений в экономической сфере, что позволяет укрепить отношения китайского руководства со странами региона в самых различных областях.

Таким образом, новый межокеанский канал может дать Китаю большой доступ к Атлантике и подорвать монополию Панамского канала, который многие до сих пор рассматривают в качестве инструмента США.

Россия остается не менее важным игроком в Латиноамериканском регионе. Высокая степень вовлеченности российского руководства в никарагуанские дела, несомненно, влияет на отношение Москвы к планам сооружения Никарагуанского пути. По мнению представителей российского руководства, участие России в работе международного консорциума инвесторов по строительству Никарагуанского канала необходимо. Это позволит укрепить российско-никарагуанские отношения и закрепить экономическое присутствие в Латинской Америке.

Важной задачей России в данном проекте остается не только обеспечение общей безопасности, но и передача Никарагуа высокотехнологичной строительной техники, которая необходима для строительства канала. В то же время, Никарагуа может стать для России площадкой для давления на США, что в контексте нынешнего геополитического противостояния выглядит сильным ударом по влиянию США в Центральной Америке.

Что касается Никарагуа, то она предоставляет рабочую силу и технику для реализации планов по строительству. Предполагается, что данный проект обеспечит занятость местного населения и ускорит темпы социально-экономического развития государства.

**Параграф 3.2 «Страны континента и перспективы реализации проекта»** касается тех стран, которые выступают против реализации проекта

межокеанского канала и рассматривают его в качестве конкурента уже существующему пути в Центральной Америке. Среди таких государств Панама, Мексика и США.

США опасаются обстановки, складывающейся вокруг строительства нового морского пути. Они оказались в стороне от происходящих событий и не имеют возможности участвовать в строительстве и получать выгоды от проекта, так как президент Никарагуа проводит самостоятельную политику, и оказать на него давление не предоставляется возможным.

Панама также не удовлетворена современным положением дел. Она опасается, что новый проект оттянет весь инвестиционный поток на себя и Панамский канал утратит свои лидирующие позиции в регионе.

Мексиканский исследователь Хосе Луис Леон Манрикес отмечает, что будущий канал в первую очередь послужит интересам торговли нефтью между Венесуэлой и Китаем. Урон Мексике может нанести утрата роли международного перевалочного пункта, когда ее морские порты на тихоокеанском побережье и в Мексиканском заливе используются для перемещения торговых потоков из Азии в Европу.

Так или иначе, успешная реализация проекта в Латинской Америке ослабит позиции США в данном регионе, что приведет к появлению и выходу на экономическую и политическую сцену новых глобальных игроков.

## **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Идея строительства Никарагуанского канала существует уже более 100 лет. Сооружению морского пути препятствовало множество споров, возникающих между заинтересованными в данном проекте странами. Желających построить канал было достаточно. Преодолев все трудности, решение о строительстве канала в Панаме, как наиболее географически и

финансово выгодного, было принято, а интерес к никарагуанскому плану ослаб, однако вовсе не пропал.

Идея сооружения Никарагуанского канала не была забыта и приобрела свою актуальность уже в конце XX века. Это было связано с тем, что пропускная способность Панамского канала снизилась, он перестал справляться с увеличившимися объемами морских перевозок и утратил былую роль.

Сегодня Никарагуанский канал называют мегапроектом XXI века, так как его реализация может кардинально изменить экономическую и геополитическую ситуацию в регионе.

Будущий канал определено принесет выгоду многим государствам, в частности Китаю, России, Венесуэле и, конечно же, самой Никарагуа и активизирует их торгово-экономические отношения.

Для некоторых стран Латинской Америки, как, например, для Венесуэлы и Эквадора, строительство Никарагуанского канала это возможность стать менее зависимыми от США в экономической сфере, которые всегда являлись основным импортером нефти из этих стран.

Панама остается противником сооружения нового пути, опасаясь, что он станет мощным конкурентом и повлияет на роль Панамского канала в регионе. Даже прошедшие работы по модернизации этого канала все равно не позволяют ему пропускать суда нового типа, которые способны будут проходить в Никарагуа.

Непосредственные выгоды от данного проекта получает Китай, как основной его спонсор. Китай является главным торговым партнером многих латиноамериканских стран, поэтому новый канал значительно упростит транспортировку американских товаров на азиатские рынки. Используя его, они смогут осуществлять поставки венесуэльской нефти, заполнить своими

товарами рынки Латинской и Центральной Америки и снизить пошлины на их транспортировку и укрепить свое влияние в регионе.

Никарагуа получит большой приток инвестиций, снизит уровень безработицы и в целом улучшит социально-экономическое положение в стране.

Российская Федерация занимается обеспечением безопасности данного региона, что, конечно, наталкивается на интересы США. Никарагуанская республика может стать для России площадкой давления на США, что представляет собой сильный удар по влиянию Соединённых Штатов в Латиноамериканском регионе.

Никарагуанский канал в будущем может стать одним из основных транспортных узлов для мировой экономики. Его большие возможности по сравнению с Панамским каналом все больше привлекают новых участников к строительству и отодвигают на задний план Панамский канал, как пока что единственный и главный торговый путь в регионе.