

**Н.М.Яковлева**

# Никарагуанский канал в светлое будущее

В сентябре 2013 г. парламент Никарагуа утвердил важные законопроекты, касающиеся реализации проекта строительства Большого межокеанского канала. Открывающиеся перед никарагуанцами перспективы впечатляют. Быстрый рост ВВП, расширение рынка труда, новые возможности для местного бизнеса, доходы от эксплуатации канала — насколько реальны подобные расчеты? Что кроется за этими планами о светлом никарагуанском будущем? Автор ставит задачу разобраться в ситуации путем анализа документов и изучения экспертных мнений.

**Ключевые слова:** никарагуанский канал, Д.Ортега, Китай, геополитика, экология, неопопулизм.

В последнее время в фокусе внимания мировых СМИ оказался вопрос о сооружении нового канала, соединяющего Тихий и Атлантический океаны. Искусственно созданную артерию планируют проложить по территории Никарагуа, что не только изменит внутреннюю ситуацию в этой стране, но и будет иметь значимые геополитические последствия.

### СУДЬБОНОСНОЕ РЕШЕНИЕ

В июне 2012 г. президент Республики Никарагуа Даниэль Ортега сообщил о своем решении предоставить международную концессию для строительства на территории страны нового межокеанского канала. Эта новость была воспринята в мире неоднозначно, некоторые комментаторы расценили ее как не очень удачную «шутку». Сенсационность заявления состояла в том, что, как считалось, с окончанием в 2015 г. реконструкции и увеличения пропускной способности действующего Панамского канала реально существующая проблема расширения водного торгового сообщения между Тихим и Атлантическим океанами будет, в основном, решена. Однако руководство Никарагуа имеет на этот счет собственное мнение и, по существу, возродило бытовавшую в прошлом идею о необходимости строительства новой транспортной артерии через никарагуанскую территорию, под-

---

Наиля Магитовна Яковлева — кандидат исторических наук, ведущий научный сотрудник ИЛА РАН (nel-yakovleva@yandex.ru).



На карте представлены предложенные шесть маршрутов прокладки никарагуанского канала

черкивая ее преимущественно комплементарный, а не альтернативный характер по отношению к Панамскому каналу. Аргументы официального Манагуа сводятся к следующему:

— Панамский канал, являющийся, без сомнения, выдающимся инженерным достижением, был построен и введен в эксплуатацию почти 100 лет назад, а потому физически и морально устарел и не отвечает требованиям динамично развивающейся мировой торговли (особенно после начала внешнеторговой экспансии Китая, экспортно ориентированные предприятия которого заинтересованы в модернизации транспортного сообщения между Тихим и Атлантическим океанами);

— осуществляемое в настоящее время расширение существующего канала позволит пропускать суда значительно большего водоизмещения (до 170 тыс. т), однако уже сегодня существуют сотни судов, которые не смогут проходить даже через реконструированный Панамский канал, а в будущем, с неизбежным развитием технологий судостроения, количество крупнотоннажных судов, особенно торговых, будет только увеличиваться;

— для новых судов (Post Panamax<sup>1</sup> и Post Suez) и возрастающего объема морского трафика нужен новый, современный морской путь, канал XXI в., который позволит быстро и эффективно осуществлять морские перевозки и кардинально облегчить межконтинентальное сообщение;

— строительство и последующая эксплуатация канала дадут возможность в рекордно сжатые сроки нарастить ВВП Никарагуа: на 15% в 2015 г. и практически удвоить в 2018 г.;

— реализация такого мегапроекта поможет решить многие застарелые социальные проблемы Никарагуа, поскольку кардинальным образом увеличит занятость местного населения<sup>2</sup> и дополнительно обеспечит приток в

государственную казну значительных доходов в виде налогов и других поступлений от эксплуатации канала.

Таким образом, выдвигая идею сооружения Большого межокеанского канала (БМК, это его официальное название)<sup>3</sup>, правительство Никарагуа видит в реализации данного проекта способ преодоления социально-экономической отсталости, эффективный инструмент модернизации страны. Это обстоятельство чрезвычайно повышает ставки, сделанные Манагуа на превращение части национальной территории в новый стратегический транспортный узел глобального значения. Но помимо геополитических и экономических задач нынешние власти этого центральноамериканского государства решают и внутривнутриполитические. И будущее Никарагуа, и судьба самого Д.Ортеги во многом зависят от успеха данного предприятия.

### **ПРЕДЫСТОРИЯ ВОПРОСА**

По некоторым данным, идея строительства никарагуанского канала изначально принадлежала великому немецкому ученому XIX в. Александру фон Гумбольдту<sup>4</sup>. В колониальные времена испанская монархия даже проявила интерес к его проекту, но Война за независимость в Латинской Америке отложила эти планы на многие годы. Тем не менее идея успела отложиться в умах и легла в основу ряда продолжающихся территориальных споров, в частности, между Никарагуа и Коста-Рикой.

После введения в эксплуатацию Панамского канала<sup>5</sup> аналогичные проекты на территории других центральноамериканских стран на долгие десятилетия утратили всякую актуальность. Но на рубеже XX и XXI вв., когда стало очевидно, что пропускная способность существующего Панамского канала перестала удовлетворять современные потребности мировой торговли, возникла идея его модернизации, и оживились прежние проекты, в том числе строительства никарагуанского канала. По одной из версий, идея прокладки «антиамериканского» торгового морского пути на территории Никарагуа принадлежала Уго Чавесу, планировавшему наращивать экспорт нефти из Венесуэлы в страны Азиатско-Тихоокеанского региона, чтобы ослабить свою зависимость от рынка США.

Надо сказать, что в самой Никарагуа о планах строительства помнили при всех правительствах. В 1999 г., во время президентства Арнольдо Алемана (1997—2002), была образована правительственная Рабочая комиссия Большого канала (Comisión de Trabajo del Gran Canal), которая к августу 2006 г. разработала детальный проект, затрагивающий все аспекты строительства<sup>6</sup>. Тогда же была определена ориентировочная его стоимость — 18 млрд долл., а также предложены альтернативные маршруты прокладки канала (см. карту).

С учетом всей совокупности факторов авторы проекта пришли к выводу, что оптимальной являлась трасса № 3 с выходом на Isla del Venado в Атлантическом океане<sup>7</sup>, так как она имела наилучшие геологические, топографические, гидрологические и экологические характеристики, а также — наименьшую стоимость. По сути, ко времени победы Д.Ортеги на президентских выборах 2006 г. и возвращения к власти сандинистов основная часть проекта была практически готова, оставалось лишь наполнить его

реальным содержанием и найти точной момент для начала его реализации. Этот момент в силу разных обстоятельств пришелся на 2012 г.

## НИКАРАГУАНСКИЕ ЗАКОНЫ И КИТАЙСКИЕ ГОЛОВОЛОМКИ

Реализуя волю главы государства, Национальная ассамблея (парламент) Никарагуа 4 июля 2012 г. утвердила внесенный правительством «Закон о юридическом статусе Большого никарагуанского межокеанского канала и создании управляющей структуры канала» (Закон № 800)<sup>8</sup>. В соответствии с ним было учреждено Управление Большого межокеанского канала (Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua), призванное представлять никарагуанское государство в компании, которая, как предусматривалось, на практике будет заниматься сооружением и последующим оперативным управлением каналом, а также создана правительственная комиссия. С этого момента Управление БМК занялось международным продвижением идеи строительства и привлечением инвесторов. В результате предпринятых усилий такой инвестор был найден — им стала Empresa Desarrolladora de Grandes Infraestructuras S.A. (EDGISA)<sup>9</sup>. Управление БМК и EDGISA договорились о взаимодействии с компанией НК Canal Development Investment Co, Limited (сокращенно НКС), с которой 5 сентября 2012 г. был подписан меморандум о взаимопонимании, а 31 октября — соглашение о сотрудничестве. По этому документу НКС получила исключительное право на развитие (El Desarrollo) проекта и управление (La Operación) каналом и всеми сопутствующими объектами. Каких-либо внятных сведений о фирме «НК Nicaragua Canal Development Investment Co., Limited» в Интернете нет, и базовая (и весьма скудная) информация нашлась только на сайте «Hong Kong enterprise database»<sup>10</sup>, где сообщается о регистрации фирмы 20 августа 2012 г. под номером 178894 в статусе частной компании — общества с ограниченной ответственностью.

В соглашении о сотрудничестве с НКС предусматривается создание специального юридического лица (оператора проекта) для взаимодействия с акционерами. Такая компания под названием «Group Holdings Limited» (HKND Group) была учреждена НКС на Каймановых островах 7 ноября 2012 г. Она позиционируется как частная международная компания по развитию инфраструктуры с офисами в Гонконге и в Манагуа. В соответствии с информацией, размещенной на ее сайте, персонал «HKND Group» «имеет значительный опыт по развитию инфраструктуры и управлению строительством». Бизнес-целью компании «является реализация проекта строительства никарагуанского канала, важного инфраструктурного проекта, способного изменить глобальную торговлю и превратить Никарагуа в главную логистическую и транспортную ось»<sup>11</sup>.

«HKND Group» возглавляет китайский предприниматель Ван Цзин, 1972 г.р., проживающий в Пекине и обладающий, как уверяют в правительстве Никарагуа, 20-летним опытом создания успешных компаний. Однако в никарагуанской прессе утверждается, что Ван Цзин по профессии адвокат, а не бизнесмен, в настоящее время занимающий должность директора компании мобильной связи «Xinwei Telecom Enterprise Group», которая не так давно получила от никарагуанского государственного регулятора телекоммуникационной связи TELCOR<sup>12</sup> лицензию на деятельность в Никарагуа, формально выиграв безальтернативный тендер. Несмотря на то,



**Даниэль Ортега (слева) и Ван Цзин подписывают соглашение о сотрудничестве**

что компания обещала вложить 2 млн долл в течение трех лет в развитие никарагуанской телефонии, через полгода после победы на тендере она не провела ни одной телефонной линии на территории страны. По сообщениям информационных агентств, предпринимающих усилия по изучению деятельности компании «Xinwei», в 12 из 20 стран, указанных в качестве площадок для ее бизнеса, не было обнаружено никаких следов крупных и успешно реализованных бизнес-проектов. Скорее наоборот. Например, в Камбодже работы «Xinwei» заморожены, а в Зимбабве она ассоциирована с местной фирмой, в судебном порядке лишенной лицензии и имущества<sup>13</sup>.

Для подведения законодательной базы под отношения с китайским партнером взамен Закона № 800 был разработан новый законопроект в качестве юридического инструмента для продвижения процесса реализации проекта БМК. 7 июня 2013 г. президент Д. Ортега представил в Национальную ассамблею еще два основополагающих документа — Проект закона N 840 под названием «Специальный закон о развитии инфраструктуры и транспорта, связанных с никарагуанским каналом, о зоне свободной торговли и сопутствующей инфраструктуре»<sup>14</sup> и Рамочное соглашение о концессии и строительстве никарагуанского канала и связанных с этим проектов развития<sup>15</sup>. Поскольку большинство в Национальной ассамблее принадлежит правящей партии Сандинистский фронт национального освобождения (Frente Sandinista de Liberación Nacional, FSLN), то внесенный президентом законопроект был одобрен уже 13 июня практически без обсуждения. Тем самым была создана правовая база реализации проекта. Вместе с тем ряд аналитиков (как никарагуанских, так и из других стран) отмечают, что с точки зрения национальных интересов Никарагуа закон N 840 был шагом назад по сравнению с законом № 800, который гарантировал

51% акций никарагуанскому государству, тогда как в соответствии с законом N 840 осуществление проекта будет полностью находиться в руках частных инвесторов<sup>16</sup>.

## **МАСШТАБЫ ПРОЕКТА И УСЛОВИЯ СДЕЛКИ**

БМК — самый грандиозный строительный и инфраструктурный проект за всю историю не только стран Центральной Америки, но и латиноамериканского региона в целом. Предусматривается, что будущий канал более чем в три раза превзойдет панамский по протяженности и пропускной способности<sup>17</sup>. По данным, предоставленным «HKND Group», сооружение будет иметь 286 км в длину (в том числе 80 км по озеру Никарагуа), 520 м в ширину и 22 м в глубину, что позволит пропускать суда большого водоизмещения.

В соответствии со статьей 3 закона N 840 «Республика Никарагуа предоставляет эксклюзивную концессию инвестору и его партнерам на развитие и управление каждого субпроекта сроком на 50 лет с начала коммерческих операций, которая по желанию одной стороны — инвестора — может быть продлена еще на 50 лет после окончания первого срока концессии»<sup>18</sup>. Концессионер — «HK Canal Development Investment Co, Limited» — получает право уступать, заменять одно обязательство другим, передавать или обременять все или отдельные права и обязательства по отношению к субпроектам, включающим строительство двух портов, так называемого сухого канала для прокладки железнодорожных путей, международного аэропорта, нефтепровода и создание двух зон свободной торговли (со стороны Тихого и Атлантического океанов).

По условиям рамочного соглашения, заключенного между Никарагуа и НКС, инвесторы обязуются обеспечить финансирование проекта, провести необходимые исследования и построить канал, а также возвести соответствующую инфраструктуру, предусмотренную в субпроектах, в десятилетний срок (начав работы в 2015 г.). Проект сооружения БМК имеет две главные составляющие: а) создание инфраструктуры канала, включая всесторонние предварительные исследования, реализацию конструкторского и строительного проектов, финансирование работ и последующее управление каналом; б) восстановление и сохранение окружающей среды в зоне строительства и прохождения канала. Оценочный бюджет проекта составлял (на момент подписания закона N 840) порядка 40 млрд долл.

В качестве обязательных компенсационных платежей за получение концессии инвестор обеспечит представляющему никарагуанское государство Управлению БМК: 1) годовые взносы наличными в размере 10 млн долл. в течение десяти лет (всего 100 млн долл.); 2) часть доходов от каждого субпроекта в размере 1% на начальном этапе и с последовательным ежегодным увеличением суммы выплат до 99%; 3) оборудование и инфраструктуру субпроектов после завершения периода действия концессии; 4) акции предприятия по схеме последовательного увеличения от 1 до 99% на протяжении всего максимально допустимого срока концессии (100 лет). Таким образом, условия рамочного соглашения предусматривают, что никарагуанское государство не вкладывает собственные финансовые средства в реализацию

проекта, но через 50 лет Манагуа получит в свое распоряжение 51% концессии, а еще через полвека станет практически полноправным собственником канала.

В середине августа 2013 г. в Никарагуа побывала группа китайских экспертов, состоявшая из 52 человек, для анализа информации, которую к тому моменту собрали специалисты консалтинговых фирм, подключенных инвестором к работе над проектом БМК на его предварительном этапе: австралийской MEC (Mining Engineering Consultants); бельгийской SBE (Studiebureau voor Bouwkunde en Expertises); английской ERN (Environmental Resources Management). Китайцы встречались с представителем государственного Агентства по продвижению инвестиций Лауреано Ортегой Мурильо<sup>19</sup>, который, по-видимому, играет ключевую роль в реализации проекта с никарагуанской стороны<sup>20</sup>. В октябре Л.Ортега в составе делегации никарагуанских чиновников и бизнесменов совершил поездку в Китай для налаживания контактов между бизнес-сообществами обеих стран и продолжения диалога с концессионером канала<sup>21</sup>.

Одним из существенных вопросов является участие (или неучастие) в проекте китайских властей, и имеющиеся сведения очень противоречивы. Так, министр иностранных дел Панама Фернандо Нуньес Фабрегас утверждает, что «китайское правительство заверило его, что оно никак не задействовано в этом деле»<sup>22</sup>. Это, однако, не исключает возможности подключения к проекту различных государственных компаний КНР. Так, осенью 2013 г. к маркетинговым исследованиям была привлечена «China Railway Construction Corporation», вторая по значимости строительная фирма страны. По другой версии, трудно преодолимым препятствием для публичного заявления о поддержке проекта со стороны КНР является отсутствие дипломатических отношений между Манагуа и Пекином (Никарагуа до сих пор поддерживает связи с Тайванем). Руководители Китая специально не раз подчеркивали, что их правительство будет сотрудничать исключительно с теми государствами, которые не признают независимости Тайваня (в Центральной Америке — это только Коста-Рика). Однако, по сведениям из осведомленных источников, уже начались переговоры между Манагуа и Пекином об установлении дипломатических отношений с одновременным разрывом отношений Никарагуа с Тайванем, как этого требует КНР<sup>23</sup>. В таком случае можно будет говорить об участии в проекте Китайской Народной Республики, что совершенно изменит возникшее ныне в экспертной среде скептическое отношение к самой возможности строительства БМК.

#### **БОЛЬШОЙ КАНАЛ: АРГУМЕНТЫ «ЗА» И «ПРОТИВ»**

Принятие закона N 840 и перевод планов реализации проекта БМК в практическую плоскость вызвали заметный интерес не только в Никарагуа, но и в мире, породили волну обсуждений и споров в политических и деловых кругах, экспертном сообществе и средствах массовой информации. Мнения разделились на «за» и «против» строительства новой водной артерии, призванной соединить два крупнейших мировых океана. Рассмотрим сначала аргументы критиков и противников проекта, которых немало и которые выступают против сооружения никарагуанского канала с разных позиций и руководствуются различными соображениями.

Значительная часть сомнений относится к правовой стороне вопроса. В частности, при анализе содержания закона N 840 эксперты обнаружили неоднократные нарушения положений Конституции Никарагуа. В Верховный суд страны уже поступило более 30 жалоб от различных организаций в связи с нарушением 24-ой статьи Основного закона. Но это не все: чтобы выполнить все требования китайской стороны, считают оппозиционные по отношению к сандинистам эксперты-конституционалисты, потребуется радикальный пересмотр действующей Конституции Никарагуа<sup>24</sup>. Есть и опасения, что населению, проживающему в зоне сооружения канала и прилегающих к нему инфраструктурных объектов, может быть нанесен невосполнимый материальный ущерб. Например, в соответствии с законом N 840 все постройки и другая собственность, принадлежащие гражданам, будут фактически экспроприированы, а компенсация будет выплачиваться владельцам по кадастровой стоимости, а не по рыночной<sup>25</sup>.

Никарагуанские и зарубежные экологи проявляют вполне обоснованное беспокойство по поводу неизбежного (по их мнению) и непоправимого урона, который в ходе строительства понесет окружающая среда. Одна из особенностей никарагуанского проекта состоит в том, что значительная часть трассы БМК, как предполагается, пройдет по озеру Никарагуа<sup>26</sup>, которое, в соответствии с «Общим законом о национальных запасах воды», рассматривается как «национальный резервуар питьевой воды и приоритетный объект национальной безопасности».

Озеро Никарагуа — самое большое пресноводное озеро в Латинской Америке — находится в тектонической впадине на высоте 32,7 м над уровнем моря. Это единственный в мире пресноводный водоем, где водятся серые акулы и пилорылые скаты. На озере имеется более 400 островов и островков преимущественно вулканического происхождения. На крупнейшем из островов — Ометепе — расположен биосферный заповедник, а группа островов Солентинаме обладает статусом национального памятника Никарагуа<sup>27</sup>. В озеро впадает около 40 рек, наиболее крупная река — Типитапа, вытекающая из озера Манагуа. Озеро также связано с Карибским морем судоходной рекой Сан-Хуан. Берега слабо населены, главный город — Гранада, который является атлантическим портом, хотя территориально находится ближе к Тихому океану.

В случае сооружения канала озеро Никарагуа, по мнению специалистов, станет средой обитания новых видов океанической флоры и фауны, возникнет угроза засоления, что нарушит естественную экосистему озера. В результате ощутимо уменьшатся запасы питьевой воды, и, по минимальным оценкам специалистов, 600 тыс. га сельскохозяйственных угодий лишатся нормального орошения. «Любой инцидент с разливом нефти, землетрясение или сильные ветры, присущие этой природной зоне, могут привести к экологической катастрофе, которая навсегда покончит с озером как источником питьевой воды для населения», — считает известный никарагуанский биолог Сальвадор Монтенегро<sup>28</sup>. Еще одно соображение высказал Давид Кинтана из Никарагуанского фонда за устойчивое развитие. Он заметил: «Никарагуа подарила китайской компании озеро и его окрестности, которые включают 15 особо охраняемых территорий и 25% влажных тропических лесов страны»<sup>29</sup>.



Критики проекта обращают внимание и на те технические риски, которые таит в себе его реализация, и даже высказывают мнение о практической невозможности сооружения канала. Пожалуй, в ряду самых сложных (по мнению некоторых экспертов — тупиковых) проблем — глубина озера Никарагуа, через которое, по имеющемуся плану, должна пройти немалая часть трассы БМК. Озеро является сравнительно мелким водоемом, донные отложения здесь мобильны и турбулентны, легко сдвигаются под воздействием течения или больших волн. В таких условиях для крупнотоннажных судов велик риск сесть на мель из-за возможных сильных ветров, способных поднять волны на высоту свыше 4 м. Кроме того, у больших кораблей ограничены возможности для маневра, поэтому в турбулентных водах велика вероятность столкновений судов.

Существуют и другие проблемы (большая их часть еще недостаточно изучена), которые могут стать препятствием на пути реализации проекта БМК. Например, есть данные о том, что перепад между уровнями двух океанов у берегов Никарагуа составляет 20 футов (6,1 м). Основываясь на этих расчетах, многие инженеры считают, что это препятствие невозможно преодолеть технически. Кроме того, не вполне понятно, как строить канал на территории, подверженной землетрясениям и штормам. Некоторые финансовые консультанты (например, Альфонсо Гусман, управляющий компании «Castalia Strategic Advisors», Грег Миллер, советник фирмы «INS Fairplay») сомневаются в экономической рентабельности проекта. Прямо противоположные мнения высказываются и относительно того, в чьей собственности будет находиться канал. Так, эксперт по финансовым проектам в Латинской Америке, советник банка «Morgan Stanley» Кристофер Эркерт указывает на риск его национализации по окончании строительства, что может, по его мнению, сдерживать активность инвесторов. С другой стороны, никарагуанский юрист Ноэль Видаурре опасается, что некоторые статьи рамочного соглашения допускают возможность экспроприации канала или других территорий Никарагуа китайским партнером<sup>30</sup>. Все эти сомнения слишком преждевременны. В любом случае в подписанных документах содержатся статьи о признании международного арбитража в качестве главной инстанции при решении спорных вопросов.

Наиболее последовательным сторонником сооружения канала, помимо представителей власти, выступила большая часть никарагуанского бизнес-сообщества, в первую очередь — местные строительные компании, не без оснований рассчитывающие на получение беспрецедентных (по никарагуанским меркам) подрядов. Так, Бенхамин Лансас, возглавляющий Строительную палату Никарагуа, считает, что не надо терять время на исследования по проекту, так как возможность сооружения межокееанского канала в Никарагуа изучается уже более ста лет. Предприниматель полагает, что не следует принимать в расчет и учитывать мнения экономистов и экологов (противников строительства БМК), преследующих, как правило, свои политические или профессиональные интересы. Отражая позицию деловых кругов, Б.Лансас подчеркивает, что этот проект обеспечит «светлое социально-экономическое будущее» Никарагуа, позволит «вытащить» сотни тысяч ее граждан из бедности и нищеты, превратит страну из аграрной ок-

раины в мировой транспортно-логистический хаб<sup>31</sup>, поставщика востребованных на международном рынке услуг. С точки зрения никарагуанских бизнесменов проект БМК вполне выполнимый и может быть успешно реализован в сравнительно сжатые сроки, определенные подписанными соглашениями. У бизнеса имеется ответ и на широко распространенные в Никарагуа и за ее пределами опасения по поводу того, что сооружение канала нанесет непоправимый ущерб окружающей среде. По утверждению адептов проекта, существуют все необходимые инструменты, чтобы не допустить разрушения природы, а в крайних случаях — заставить строителей исправить нанесенный вред<sup>32</sup>.

В начале XXI в. защитникам окружающей среды удалось отвести угрозу от озера Никарагуа и снять ажиотаж вокруг проекта строительства канала. Однако теперь за его реализацией стоят интересы сандинистского руководства. И, по мнению политической оппозиции, голоса противников могут быть попросту проигнорированы. В то же время это совсем не означает, что долгожданный канал непременно будет построен.

### **ВНУТРИПОЛИТИЧЕСКИЙ АСПЕКТ**

К настоящему времени в Никарагуа сложился типичный для Латинской Америки XXI в. неопопулистский режим. Формально демократический строй имеет явные авторитарные черты. По раскладу сил в верхнем эшелоне власти Никарагуа больше всего напоминает аргентинский режим времен правления Нестора Киршнера. Объявив себя сторонником «социализма XXI века», прагматичный никарагуанский президент выстроил модель, которую его противники назвали «капитализмом для друзей» («capitalismo de amigos»). Ее главными чертами являются: раздача субсидий населению для поддержки нужного уровня лояльности в электоральные периоды, укрепление позиций близких к власти экономических групп или отдельных бизнесменов, обогащение правительственных чиновников, участие членов президентской семьи в принятии государственных и крупных бизнес-решений, стремление оставаться у власти как можно дольше и пр. Не последнюю роль в становлении нынешнего режима сыграл и внешний фактор, а именно венесуэльский, когда президент этой страны У.Чавес оказывал финансовую помощь многим странам региона, включая Никарагуа.

Победивший на президентских выборах 2006 г. лидер FSLN Хосе Даниэль Ортега Сааведра набрал около 40% голосов избирателей, которых ему, впрочем, хватило, чтобы занять президентское кресло 10 января 2007 г.<sup>33</sup> Однако в 2011 г. в соответствии со статьей 147 Конституции Никарагуа он уже не мог вновь претендовать на президентский мандат. Запрет был преодолен при помощи Верховного суда, в котором преобладали политические сторонники президента. На случай провала этой операции в президентской гонке готовилась участвовать супруга Д.Ортеги Росарио Мурильо, которая играет важную роль в политической жизни страны<sup>34</sup>. Новый мегапроект, как утверждают многие его противники, нужен президенту для того, чтобы преодолеть законодательные препятствия для очередного переизбрания на пост главы государства.

Благодаря обычной для неопопулистских лидеров социальной политике, состоящей в поддержке малоимущих слоев населения, и активной пропагандистской работе контролируемых властями СМИ<sup>35</sup> рейтинг Д.Ортеги вырос за последние годы почти вдвое по сравнению с 2006 г. В соответствии с данными опросов, проведенных летом 2013 г., 73% никарагуанцев имели позитивное мнение о своем лидере и лишь 20% не одобряли его деятельность. Предложенный мегапроект позволит, как полагают в правительстве, еще теснее сплотить нацию вокруг ее лидера. По мнению же критически настроенных аналитиков, президент Никарагуа преследует в первую очередь личные цели. «Даниэль Ортега стремится создать проект национальной иллюзии, который подтвердит его личное местоположение в центре никарагуанской политики», — уверяет обозреватель «Infolatam» Рохелио Нуньес в статье «Канал для каудильо»<sup>36</sup>. Есть скептики, которые не разделяют мнения относительно радужных перспектив возведения канала и считают проект не более, чем пропагандистским ходом. «В условиях отсутствия достоверных маркетинговых, экологических, экономических и прочих исследований трудно оценить последствия такого масштабного строительства для никарагуанского общества и экономики страны, — писал в этой связи испанский исследователь латиноамериканского популизма Карлос Маламуд. — Поэтому очень трудно отмахнуться от мысли, что это всего лишь имиджевая кампания, предпринятая президентом, чтобы консолидировать свою власть»<sup>37</sup>.

Нельзя отрицать, что никарагуанские власти дали повод для подобных размышлений. Скорость принятия законопроекта Национальной ассамблеей и низкое юридическое качество столь важных документов, одобренных без предварительных общественных дебатов, свидетельствуют о высокой степени импровизации при их составлении. Наиболее курьезным при этом является даже не тот факт, что ключевой для будущего страны законопроект был принят за неделю, а то, что депутаты получили его текст... на английском языке. По мнению юристов, некоторые статьи закона и рамочного соглашения могут быть неоднозначно истолкованы. Высший совет частных университетов Никарагуа, подчеркивая важность президентской инициативы, тем не менее составил перечень из 12 вопросов, выражающих озабоченность отдельными положениями закона N 840<sup>38</sup>. Скучны сведения об ответственном за реализацию проекта предпринимателе, и наспех, за пару месяцев, созданных фирмах, в похожих названиях которых постоянно путаются мировые СМИ. Сорокамиллиардный проект, рассчитанный на столетие, курирует в качестве советника в частно-государственной организации — Агентстве по инвестициям «Pro Nicaragua» — 28-летний сын президента Лауреано, певец по профессии. Обращает на себя внимание и количество созданных в рамках проекта управлений и комиссий для «освоения» грядущих инвестиций. Разумеется, перечисленное не означает, что речь идет об очередной «панаме» по примеру финансового скандала во Франции конца XIX в. Возможно, это всего лишь способ отвлечения бедных «никас» от тягот повседневной жизни и обещания «светлого будущего» для стимулирования электоральной активности в недалеком 2016 г. (год президентских выборов). Во всяком случае, такое предположение имеет право на существование наравне с другими.

## МЕЖДУНАРОДНЫЙ АСПЕКТ

Планы, связанные с сооружением нового канала, могут оказаться фантомом, но могут, при определенных условиях, и неожиданно «выстрелить». В любом случае мировому сообществу придется более пристально заняться изучением этого вопроса, чтобы не попасть впросак и не оказаться за пределами такого важного и амбициозного предприятия. Проект по мере конкретизации будет вызывать растущий международный интерес, а его реализация окажет серьезное воздействие на отношения Манагуа с другими странами мира, в первую очередь с соседними.

Панама пока воспринимает проект БМК с известной долей иронии. Глава МИД Фернандо Нуньес Фабрегас до подписания соглашений Манагуа с «НК Canal Development Investment Co, Limited» выражал мнение, что «легче достичь Луны, чем построить канал в Никарагуа»<sup>39</sup>. Однако в случае начала практической реализации проекта Панама может отреагировать на ситуацию более резко, воспринимая возможное появление БМК как конкурентную угрозу нынешнему монопольному положению своего канала и получаемым в результате его эксплуатации прибылям. Соседние с Никарагуа центральноамериканские государства, в свою очередь, опасаются, что никарагуанский канал «оттянет» на себя основные инвестиционные потоки, направляемые в этот район Латинской Америки, и окончательно отодвинет их на обочину социально-экономического развития.

Что касается других государств региона, то строительство БМК позволит Венесуэле переориентировать значительную часть своего нефтяного экспорта с американского рынка на азиатские, что может отрицательно сказаться на экономике США. Мексика может в значительной степени утратить нынешнюю роль международного перевалочного пункта, когда ее морские порты на тихоокеанском побережье и в Мексиканском заливе используются для перемещения торговых потоков из Азии в Европу. Кроме того, и Мексика, и отдельные центральноамериканские страны, например Гватемала и Гондурас, имели (и имеют в настоящее время) собственные проекты строительства межокеанских каналов<sup>40</sup>. Можно и дальше продолжать перечисление возможных геополитических изменений в случае реализации проекта, однако делать это несколько преждевременно. Надо дождаться конкретных дел, и вернуться к этой теме, чтобы оценить перспективы и возможности участия в строительстве канала других ведущих государств, включая Россию, у которой с Никарагуа развивается широкомасштабное сотрудничество. Известно, что о проекте был проинформирован президент РФ Д.А.Медведев во время визита в Москву Д.Ортеги (2008 г.). По сообщению МИД Никарагуа, в ходе поездки в эту страну заместителя Председателя правительства РФ И.И.Сечина (2009 г.) российская сторона проявила интерес к возможности участия в сооружении канала<sup>41</sup>. Об отношении нынешнего руководства России к этой идее пока не известно. Не спешит с официальными заявлениями и администрация президента США Б.Обамы.

Пока же по мере появления новых подробностей относительно планов Манагуа беспокойство соседних с Никарагуа государств возрастает. Так, Панама и Коста-Рика выразили озабоченность прогрессирующим «никарагуанским экспансионизмом». В сентябре 2013 г. на 68 сессии Генеральной Ассамблеи ООН президенты этих стран заявили протест против планов Манагуа начать пере-

смотр морских границ и расширить свою континентальную платформу. Президент Коста-Рики Лаура Чинчилья бьет тревогу в связи с развязанной, по ее мнению, правительством Д.Ортеги «гонкой вооружений» и «враждебным поведением» соседнего государства. После объявления о планах по сооружению БМК обострился территориальный спор из-за реки Сан-Хуан, навигация по которой находится в общем пользовании, хотя река принадлежит Никарагуа по договору о границах от 1858 г. Сохраняются разногласия между Никарагуа и Колумбией по поводу принадлежности ряда островов в Карибском море и размеров национальных территориальных вод. И это — несмотря на решение Международного суда ООН в Гааге, принятого в ноябре 2012 г. и, казалось бы, поставившего точку в многолетнем споре сторон. Президент Колумбии Хуан Мануэль Сантос вручил генеральному секретарю ООН Пан Ги Муну ноту протеста в связи с «экспансионистскими притязаниями» Никарагуа в Карибском море. Основание — намерение Манагуа начать работы по разведке месторождений нефти и газа в той зоне Карибского моря, которая ранее считалась колумбийской. В этой связи оппозиционная никарагуанская печать обращает внимание на то, что в нефтедобывающем бизнесе участвуют члены семьи никарагуанского президента: в августе 2009 г. нефтедобывающую компанию «Distribuidora Nicaragüense de Petróleo S.A.» возглавила невестка Д.Ортеги<sup>42</sup>.

Резюмируя, можно сказать, что проектом БМК многоопытный и до сих пор удачливый команданте открывает новый фронт борьбы за будущее. Сегодня возникает много вопросов вокруг данного захватывающего сюжета. Кто будет инвестировать в БМК? Кто стоит за малоизвестным китайским предпринимателем, главным концессионером канала? Какие территориальные и прочие споры повлечет за собой его сооружение? Что будет делать правительство с возможными протестами экологов и индейского населения? И далее по списку. Вопросов много, но ясных ответов на них пока нет. Как нет ответа на главный вопрос — кого именно никарагуанский канал ведет в это светлое будущее.

#### ПРИМЕЧАНИЯ

<sup>1</sup> Максимальный размер судна, которое могло пройти по Панамскому каналу до реконструкции (водоизмещение до реконструкции — 65 тыс. т), стал фактически стандартом в судостроении, получив название Panamax.

<sup>2</sup> По неофициальным данным, уровень безработицы в Никарагуа в 2013 г. приближается к 12% экономически активного населения, высок процент имеющих неполную занятость.

<sup>3</sup> Gran Canal Interoceánico — GCI.

<sup>4</sup> Барон Фридрих Вильгельм Генрих Александр фон Гумбольдт (1769-1859) — немецкий учёный-энциклопедист, физик, метеоролог, географ, ботаник, зоолог и путешественник.

<sup>5</sup> Подробнее о Панамском канале см.: Панама — стратегический транспортный и торгово-финансовый узел. М., 2007.

<sup>6</sup> Comisión de Trabajo del Gran Canal. Perfil del Proyecto. Agosto de 2006. Gran Canal Interoceánico por Nicaragua. — Canal-x-nicaragua.pdf

<sup>7</sup> Río Grande (Brito) — Río Las Lajas — Lago de Nicaragua al sur de la isla de Ometepe — Río Oyate — Río Rama — Bahía de Bluefields — la Isla del Venado.

<sup>8</sup> Ley del régimen jurídico del Gran Canal Interoceánico de Nicaragua y de creación de la autoridad del Gran Canal Interoceánico de Nicaragua. — <http://legislacion.asamblea.gob.ni/SILEG/Iniciativas.nsf/>

<sup>9</sup> Empresa Desarrolladora de Grandes Infraestructuras S.A. была зарегистрирована в соответствии с законами Никарагуа в Манагуа 15 ноября 2012 г. нотариусом Антонио Табоада.

<sup>10</sup> См.: Hong Kong enterprise database. — <http://www.hkent.biz/1788941.html>

- <sup>11</sup> HKND Group Holding Limited. — <http://hknd-group.com/>
- <sup>12</sup> El Instituto Nicaragüense de Telecomunicaciones y Correos (TELCOR). — <http://www.telcor.gob.ni/>
- <sup>13</sup> La Prensa. Managua, 30.VIII.2013.
- <sup>14</sup> Ley Especial para el Desarrollo de Infraestructura y Transporte Nicaragüense atingente a El Canal, Zona de Libre Comercio e Infraestructuras Asociadas. — <http://www.mem.gob.ni/>
- <sup>15</sup> Acuerdo marco de concesión e implementación con relación al canal de Nicaragua y proyectos de desarrollo. — <http://www.confidencial.com.ni/downloads/262.pdf>
- <sup>16</sup> Существует предположение, что закон № 840 был разработан в шанхайском представительстве юридической международной фирмы «Kirkland & Ellis International LLP». — [http://www.funciva.org/uploads/ficheros\\_documentos/1374050831/](http://www.funciva.org/uploads/ficheros_documentos/1374050831/)
- <sup>17</sup> Панамский канал до реконструкции: пропускная способность — 220 млн т в год.
- <sup>18</sup> Ley Especial para el Desarrollo de Infraestructura y Transporte Nicaragüense atingente a El Canal, Zona de Libre Comercio e Infraestructuras Asociadas. Artículo 3. Concesión. p. 15. — <http://www.mem.gob.ni/>
- <sup>19</sup> Есть мнение, что концессию на руководство строительством никарагуанского канала Ван Цзин получил благодаря протекции Лауреано Ортеги Мурильо, сына президента Никарагуа Д. Ортеги. — El Mundo. Madrid, 22.07.2013; La Prensa. 30.VIII.2013.
- <sup>20</sup> Confidencial. Managua. 31. VIII.2013. — <http://www.confidencial.com.ni/articulo/13536/31/08/2013/>
- <sup>21</sup> El 19 digital. Managua. 18.X.2013. — [www.el19digital.com/index.php/noticias/ver/13886/](http://www.el19digital.com/index.php/noticias/ver/13886/)
- <sup>22</sup> <http://www.confidencial.com.ni/articulo/14840/>
- <sup>23</sup> Wang: ¿empresario privado o actor del gobierno? Confidencial. 26. X.2013. — [www.confidencial.com.ni/articulo/14499/](http://www.confidencial.com.ni/articulo/14499/)
- <sup>24</sup> HKND aplazada en transparencia. Confidencial. 18.VIII.2013. — [www.confidencial.com.ni/articulo/13303/](http://www.confidencial.com.ni/articulo/13303/)
- <sup>25</sup> Fiasco de HKND en AMCHAM. Confidencial, 18.VIII.2013. — <http://www.confidencial.com.ni/articulo/13290/>
- <sup>26</sup> Другие названия: озеро Косиболька, Пресное море, озеро Гранада.
- <sup>27</sup> La Prensa. 26. IV.2013. — <http://www.laprensa.com.ni/2013/04/26/ambito/144164/>
- <sup>28</sup> El Cocibolca, un regalo para Wang Jing. Confidencial, 20.VIII.2013. — <http://www.confidencial.com.ni/articulo/13334/>
- <sup>29</sup> Ibidem.
- <sup>30</sup> Infolatam. Madrid. 21.06.2013; El Universo. Guayaquil, 26.06.2013; La Prensa. 17/06/2013.
- <sup>31</sup> Хаб — комплексный транспортный узел.
- <sup>32</sup> Este canal va a cambiar Nicaragua. Confidencial, 9.VI.2013. — [www.confidencial.com.ni/articulo/12214/](http://www.confidencial.com.ni/articulo/12214/)
- <sup>33</sup> См. подробнее: Никарагуа: сандинисты снова у власти. М., 2008.
- <sup>34</sup> Rosario Murillo, la mística sombra del presidente Daniel Ortega. — El Tiempo. Bogotá. 8.XII.2013.
- <sup>35</sup> Главные каналы ТВ и радио принадлежат или контролируются FSLN и возглавляются детьми Д.Ортеги и Р.Мурильо; последняя контролирует весь информационно-пропагандистский процесс. Los Hijos del Poder. — El Nuevo diario. Managua, 16. IX.2011.
- <sup>36</sup> R.N ú ñ e z. Nicaragua: Un Canal para el caudillo (Daniel Ortega). — Infolatam. Madrid. 10. VI.2013.
- <sup>37</sup> C.M a l a m u d. Las opciones del canal bioceánico nicaragüense. — Infolatam. Madrid, 9.VI. 20 13.
- <sup>38</sup> Consejo Superior de Universidades Privadas. — <http://www.upf.edu.ni/index.php/doctorados/169-canal>
- <sup>39</sup> BBC Mundo, 29.VII.2013.
- <sup>40</sup> В частности, в Мексике речь идет о строительстве канала на перешейке Теуантепек, который часто рассматривают как северную границу Центральной Америки, а в Гватемале — по линии, проходящей вблизи границ с Гондурасом и Сальвадором.
- <sup>41</sup> Никарагуанский канал. Россия поможет Чавесу торговать с Китаем. — Мировая политика и ресурсы, 22.09.2008.
- <sup>42</sup> La Prensa. Managua, 16.I.2012.