ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЙ СПОР МЕЖДУ НИКАРАГУА И КОСТА-РИКОЙ В СВЯЗИ СО СТРОИТЕЛЬСТВОМ ТРАНСОКЕАНСКОГО КАНАЛА В НИКАРАГУА И ВОЗМОЖНАЯ ПОЗИЦИЯ РОССИИ

ВАЩЕНКОВ Сергей Афанасьевич, заместитель начальника научного центра Академии управления МВД России, полковник полиции, кандидат экономических наук

125171, Россия, г. Москва, ул. Зои и Александра Космодемьянских, 8

E-mail: s.vash@rambler.ru

В статье рассмотрена проблема территориальных споров между различными государствами. Автор проанализировал этот вопрос на примере территориального спора между Никарагуа и Коста-Рикой, во многом обусловленного строительством в Никарагуа канала, который соединит Тихий и Атлантический океаны и станет альтернативой Панамскому каналу. Изложена позиция Российской Федерации по данному вопросу, рассмотрена возможность участия в строительстве канала стран БРИКС. Акцентируется внимание на точке зрения США на данную проблему, подчеркивается их влияние на рассматриваемый территориальный спор с целью срыва проекта по строительству канала в Никарагуа. Приводится позиция ООН по данному вопросу, анализируется возможность участия Организации американских государств в разрешении территориального спора. Проведен анализ политических, финансовых и экологических аспектов строительства канала.

Ключевые слова: территориальный спор, трансатлантический канал, международное право, Никарагуа, Коста-Рика, Россия, США.

TERRITORIAL DISPUTE BETWEEN NICARAGUA AND COSTA RICA IN CONNECTION WITH THE CONSTRUCTION OF THE TRANSOCEANIC CANAL IN NICARAGUA AND THE POTENTIAL POSITION OF RUSSIA

S. A. VASHCHENKOV, deputy chief of scientific centre of the Management Academy of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation, candidate of economic sciences, police colonel

8, Kosmodemianskikh st., Moscow, Russia, 125171

E-mail: s.vash@rambler.ru

The paper considers the problem of territorial disputes between various states. The author analyzes the above problem in the context of the territorial dispute between Nicaragua and Costa Rica associated mainly with the canal construction in Nicaragua. This canal will connect the coasts of the Pacific and Atlantic Oceans and become an alternative to the Panama Canal. The paper provides the potential position of the Russian Federation towards this problem and possible participation of BRICS-members in the canal construction. Also the author underlines the United States' point of view regarding this problem, their influence on this territorial dispute aiming at aborting the Nicaragua Canal construction project. The author covers the position of the United Nations on this problem and possible participation of the Organization of American States in resolving this territorial dispute. The author evaluates political, financial and ecological aspects related to the construction of the canal.

Keywords: territorial dispute, transoceanic channel, international relations, Nicaragua, Costa Rica, Russia, USA.

DOI: 10.12737/19214

Республика Никарагуа имела и имеет ряд территориальных споров со своими соседями на суше и даже с Колумбией, с которой республика граничит в Карибском море. Но, пожалуй, самой важной проблемой являются неурегулированные разногласия с Коста-Рикой относительно использования пограничной территории между двумя государствами — реки Сан-Хуан.

Согласно никарагуанско-костариканскому договору Каньяса-Хереса¹ 1858 г. пограничная река Сан-Хуан является частью территории Никарагуа. Однако Коста-Рика имеет право осуществлять торговую навигацию по этой водной артерии, причем Никарагуа не имеет

права облагать налогами и пошлинами перевозимые по реке костариканские товары за исключением случаев взаимного согласия на такое налогообложение.

В 1888 г. такое положение вещей подтвердил своим арбитражем президент США Гровер Кливленд². Американский интерес к данному вопросу отнюдь не был случайным, и по сей день именно позиция США мешает окончательному урегулированию этого территориального спора.

Дело в том, что на протяжении фактически всего XIX в. США хотели проложить стратегически важный для них канал между Тихим и Атлантиче-

¹ Назван так по именам представителей соответственно Коста-Рики и Никарагуа на двусторонних переговорах.

² Историю международного арбитража по спорам между Никарагуа и Коста-Рикой см.: URL: http://legal.un.org/riaa/cases/vol_XXVIII/215-222.pdf.

ским океанами именно через территорию Никарагуа. В этом случае часть канала как раз и образовывала река Сан-Хуан. В 1849 г. правительство Никарагуа подписало договор с известным американским магнатом Корнелиусом Вандербильтом, передав ему право на 12 лет на все транспортное сообщение по маршруту Атлантический океан — река Сан-Хуан — озеро Никарагуа — Тихий океан. Вандербильт наладил прибыльное сообщение (пароходами и дилижансом по суше) между Нью-Йорком и Сан-Франциско³.

Американцы считали правительство Никарагуа полностью подконтрольным и поэтому занимали его сторону в споре с Коста-Рикой. Различные американские компании при поддержке конгресса и правительства США проводили подготовительные работы по прокладке канала, который должен был фактически принадлежать США. В конце XIX в. стоимость прокладки канала через территорию Никарагуа оценивалась в 138 млн долл. США. Но в 1904 г. американцы по дешевке (за 40 млн долл.) купили французскую концессию в Панаме и утратили интерес к никарагуанскому каналу.

Строительство Панамского канала (который до 1999 г. принадлежал США) ослабило американский интерес к никарагуанско-костариканскому территориальному спору. Тем более что в 1916 г. Центральноамериканский арбитражный суд подтвердил положения договора 1858 г. И этот вердикт не обошелся без закулисных интриг США. Американцы не оставляли идею проложить канал через территорию Никарагуа, так как этот маршрут сокращал бы путь между Нью-Йорком и Сан-Франциско почти на 800 км по сравнению с судоходством через Панамский канал. В 1916 г. США подписали с Никарагуа договор⁴, по которому за 3 млн долл. получили исключительное право (сроком на 99 лет) на прокладку канала по никарагуанской территории. Формально этот договор оставался в силе до 14 июля 1970 г. Американцы использовали договор для того, чтобы не дать Никарагуа построить конкурентный по отношению к панамскому канал с помощью других иностранных государств⁵.

В 1939—1940 гг. США опять было вернулись к идее никарагуанского канала. В условиях войны в Европе они хотели построить дублирующий канал между двумя океанами для грузовых и военных перевозок.

В 1960-е гг. США снова реанимировали идею канала. Причем на сей раз в рамках проекта «Орало»

они даже хотели использовать для прокладки канала ядерные заряды⁶.

После свержения в Никарагуа в 1979 г. проамериканской диктатуры клана Сомосы (именно его родоначальника Анастасио Сомосу Рузвельт в свое время назвал «нашим сукиным сыном») США надолго забыли об идее никарагуанского канала, бросив все силы на борьбу против революционного сандинистского правительства Никарагуа.

Однако идея канала не умерла даже после отстранения сандинистов от власти в 1990 г. В 1999 г. парламент Никарагуа единогласно одобрил закон о проведении изыскательских работ и строительстве канала с использованием реки Сан-Хуан (проект «Экоканал»). В 2000 г. правительство Никарагуа выделило соответствующую концессию компании Canal Interoceánico de Nicaragua SA (CINN). Ее глава, нью-йоркский адвокат Марио Боско намеревался реализовать проект «Сухой канал» — проложить железную дорогу между атлантическим и тихоокеанским берегами Никарагуа. В таком виде проект не представлял собой никакой угрозы американским интересам в зоне Панамского канала, однако компания так и не смогла привлечь необходимое для проекта финансирование.

В 2004 г. правительство Никарагуа опять вернулось к идее водного канала, причем такого, который мог бы пропускать суда водоизмещением до 250 тыс. т (по Панамскому каналу могут проходить суда водоизмещением не более 65 тыс. т). По оценкам экспертов стоимость работ по строительству канала составляла примерно 25 млрд долл.⁷, что вынуждало Никарагуа с самого начала искать иностранных инвесторов.

Примечательно, что работающие часто по американским грантам различные неправительственные организации сразу заговорили о громадном ущербе будущего канала для экологии.

Тем не менее в октябре 2006 г. президент Никарагуа Энрике Баланьос официально объявил о намерении страны проложить трансокеанский канал. По оценкам Баланьоса стоимость проекта должна была составить 18 млрд долл., а срок строительства — 12 лет. Никарагуанский канал сократил бы срок прохода судов между атлантическим и тихоокеанским побережьями США на один день. К тому же снизились бы транспортные издержки при торговле между Китаем и европейскими странами. Для самой Никарагуа эксплуатация канала означала бы как минимум удвоение ВВП. По душевому ВВП бедная по статистике ООН Никарагуа

³ Подробнее см.: *Dandoo-Collins S. Tycoon's War: How Cornelius Vanderbilt Invaded a Country to Overthrow America's Most Famous Military Adventurer. Cambridge, 2009.*

⁴ Договор Брайана-Чаморро (назван так по именам госсекретаря США Брайана и реакционного никарагуанского генерала-олигарха Эмилиано Чаморро).

⁵ Интерес к прокладке канала через территорию Никарагуа проявляла, в частности, Германия.

⁶ Название проекта было связано с подаренной СССР ООН известной статуей «Перекуем мечи на орала». США хотели показать всему миру, что и они готовы использовать ядерное оружие в мирных целях, т. е. на практике обратить в орало меч.

⁷ Такие оценки представляются явно завышенными и не исключено, что за такими «экспертами» стоит правительство США, не заинтересованное в никарагуанском канале.

стала бы сразу самой богатой страной Центральной, а возможно и всей Латинской Америки.

После возвращения в Никарагуа к власти в 2006 г. сандинистов США резко усилили давление на эту страну, особенно после того как президент Никарагуа Даниэль Ортега признал в 2008 г. независимость Абхазии и Южной Осетии.

Понимая всю важность для Никарагуа возможного трансокеанского канала, США реанимировали территориальный спор Никарагуа с Коста-Рикой, действуя через костариканское правительство.

Отношения между Никарагуа и Коста-Рикой обострились еще в 1998 г., когда прозападное никарагуанское правительство запретило транзит костариканских полицейских по реке Сан-Хуан и стало взимать налог в 25 долл. с костариканских туристов. Коста-Рика обратилась в Международный суд ООН, который вынес свой вердикт 13 июля 2009 г. Суд, ссылаясь на Договор 1858 г., подтвердил беспрепятственное и безвизовое право костариканских граждан (включая туристов) на коммерческую навигацию по реке Сан-Хуан. Однако полицейские корабли Коста-Рики такого права, по мнению Суда, не имеют. Суд признал и право Никарагуа контролировать на реке Сан-Хуан любые иностранные корабли, включая костариканские. Причем любые корабли, имеющие башню или мачту, обязаны по требованию Никарагуа поднимать там никарагуанский флаг⁸. Таким образом, на уровне ООН был подтвержден суверенитет Никарагуа над рекой Сан-Хуан.

В 2009 г. Президент России Д. А. Медведев заявил об интересе Москвы к проекту строительства никарагуанского канала.

В октябре 2010 г. правительство Никарагуа стало проводить дренажные работы на 33-километровом участке реки Сан-Хуан, что вызвало протесты Коста-Рики якобы из-за причиненного экологического ущерба. Фактически Коста-Рика под давлением США хотела сорвать эти работы, усмотрев в них начало строительства трансокеанского канала. Обе стороны стянули к реке воинские и полицейские части. Характерно, что Никарагуа предложила решить конфликт в рамках ООН, а Коста-Рика — в рамках Организации американских государств (ОАГ), где США пользуются сильным влиянием. Президент Никарагуа Даниэль Ортега категорически отказался признать юрисдикцию ОАГ в споре с Коста-Рикой. Эта позиция Никарагуа абсолютно справедлива с точки зрения международного права, ибо региональная организация не может нарушать решения ООН.

В ноябре 2010 г. Коста-Рика подала иск против Никарагуа в Международный суд ООН, обвинив Манагуа в оккупации части костариканской территории. Причем в иске прямо отмечалось, что строительство

канала по реке Сан-Хуан якобы причинит Коста-Рике экологический ущерб. До вынесения окончательного вердикта Коста-Рика требовала от Суда ООН запретить любые работы по строительству канала. Однако в марте 2011 г. Суд ООН решил, что Никарагуа имеет все права по проведению дренажных работ на реке Сан-Хуан, так как она обладает суверенитетом над этой водной артерией.

Спор 2010 г. странным образом совпал с подписанием соглашения между Никарагуа и двумя южнокорейскими компаниями⁹, которое предусматривало углубление фарватера реки Сан-Хуан и строительство на атлантическом побережье Никарагуа глубоководного порта¹⁰.

В 2012 г. Никарагуа заказало международной консалтинговой компании Royal HaskoningDHV (со штаб-квартирой в Голландии) составление экономического проекта канала. В сентябре 2012 г. правительство Никарагуа подписало Меморандум о взаимопонимании с только что образованной в Гонконге компанией “HKND Group”¹¹. Компания должна разработать предпочтительный маршрут канала (рассматривается до шести вариантов), в том числе и с учетом экологических моментов. Фирма из Гонконга взяла на себя и поиск иностранных инвесторов.

В июне 2013 г. парламент Никарагуа предоставил гонконгской компании официальную концессию на строительство канала. 15 июня 2013 г. президент Никарагуа Ортега подписал с главой “HKND Group” миллиардером Ван Цзином концессионный договор на 50 лет. Согласно этому документу компания может и отказаться от права на строительство канала. Китайцы в конце года объявили, что привлекли на строительство канала 40 млрд долл.

Ожидается, что глубина будущего канала составит 26—30 м, ширина — 230—530 м, а длина — 278 км (в том числе — 105 км по водам озера Никарагуа). Примерное время прохождения канала будет составлять около 30 часов. Данный маршрут был одобрен никарагуанским правительством в июле 2014 г. Река Сан-Хуан в канале использоваться не будет, что снимает все возможные возражения Коста-Рики¹². Начало эксплуатации канала намечено на 2019 г., завершение строительства — на 2029 г.

⁹ “Dongmyeong Engineering & Architecture Consultants (DMEC)” и “Ox Investment”.

¹⁰ До настоящего времени Никарагуа не имеет ни одного современного порта на своем атлантическом побережье, что наносит ущерб торговле страны с Европой и Россией.

¹¹ Hong Kong Nicaragua Canal Development Investment Co Ltd (HKND).

¹² Формально никарагуанское правительство объяснило отказ от самого дешевого маршрута с использованием реки Сан-Хуан стремлением обезопасить районы обитания морских черепах и нежеланием затрагивать территорию, на которой проживает коренное население страны.

⁸ Текст решения Суда см.: URL: http://www.cancilleria.gob.ni/diferendos/Judgment_CR-NIC.pdf.

В проекте, кроме канала, предусмотрено строительство двух морских портов на каждой стороне канала (Брито и Пунта-Агила), нефтепровода, аэропорта к северу от города Ривас, создание зоны свободной торговли Брито, строительство курорта в городе Сан-Лоренцо, строительство дороги для восстановления дорожной сети, нарушенной при строительстве канала.

22 декабря 2014 г. прошла официальная церемония начала строительства канала.

Примерно в это же время Панама объявила о планах расширения существующего канала совместно с китайскими компаниями. Стоимость проекта оценивается в 10 млрд долл. Заметим, что по прогнозам “HKND Group” к 2015 г. 17% контейнеровозов будут слишком велики для Панамского канала.

Между тем прозападные партии в Никарагуа объявили настоящую войну проекту канала, обвинив правящую партию Сандинистский фронт национального освобождения в том, что она якобы подписала договор с Ван Цзином келейно, не допустив его широкого обсуждения в никарагуанском обществе. К тому же Ортегу обвинили в предательстве национальных интересов, так как гонконгская фирма будет иметь право на получение доходов от канала в течение 50 лет после его ввода в эксплуатацию. При этом доля правительства Никарагуа в проекте составляет 51%, а доля “HKND Group” — 49%.

Начало строительных работ опять совпало с очередной жалобой Коста-Рики в Международный суд ООН. В ноябре 2014 г. министр иностранных дел Коста-Рики Гонсалес обвинил Никарагуа в вырубке леса на правом, костариканском берегу реки Сан-Хуан¹³. Никарагуа в свою очередь отметила, что речь идет лишь об углублении фарватера реки Сан-Хуан, на что страна имеет полное право. Никарагуанский представитель в Международном суде ООН обвинил Коста-Рику в том, что она специально проводит вырубку леса на своем берегу реки, сбрасывает деревья в фарватер, чтобы таким образом «продвинуть» свой берег в никарагуанскую сторону.

Россия сообщила о своем намерении присоединиться к реализации проекта строительства кана-

ла — Москва обещала передать Никарагуа высокотехнологическую систему, которая будет использоваться при сооружении канала, а также для мониторинга вулканической активности и раннего предупреждения о цунами¹⁴.

Можно предположить, что США приложат все усилия, чтобы сорвать строительство канала в Никарагуа как минимум по двум причинам: Вашингтон недоволен слишком тесными связями никарагуанского президента Даниэля Ортеги с Россией и Кубой; США полны решимости не допустить появления конкурентного маршрута Панамскому каналу.

В связи с этим, как представляется, Россия должна оказать проекту канала полную политическую поддержку и сделать это лучше, опираясь на группу БРИКС. Например, обеспечить финансирование канала через учрежденный в июле 2014 г. Банк развития БРИКС.

Гонконгские инвесторы вряд ли смогут обеспечить финансирование столь масштабного проекта, особенно в условиях противодействия США на мировых финансовых рынках. Тем более, что глава “HKND Group” Ван Цзин ранее занимался проектами лишь в сфере телекоммуникации.

Проект никарагуанского канала может стать таким образом первым реальным масштабным проектом, на котором страны — члены БРИКС смогут доказать состоятельность своей организации. В обмен на финансирование корабли стран — членов БРИКС смогли бы получить льготы при проходе через канал. Россия могла бы взять на себя при таком раскладе политическое обеспечение проекта, строительство железной дороги и крупного международного аэропорта в зоне канала, используя опыт, приобретенный при сооружении аналогичных объектов в олимпийском Сочи.

При переходе проекта канала под эгиду БРИКС можно было бы расширить суверенные права Никарагуа при эксплуатации канала по сравнению с нынешним договором с “HKND Group”. Это позволило бы снять все возможные опасения оппозиции, упрекающей правительство сандинистов в «торговле национальным суверенитетом».

¹³ URL: www.ticotimes.net/2014/11/14/costa-rica-adds-yet-another-claim-to-ongoing-border-dispute-with-nicaragua.

¹⁴ URL: www.infox.ru/authority/foreign/2014/09/10/Rossiya_podarit_Nika.phtml.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

Dandoo-Collins S. Tycoon's War: How Cornelius Vanderbilt Invaded a Country to Overthrow America's Most Famous Military Adventurer. Cambridge, 2009.