



УДК 911.3:32+327.1

Геоэкономические основы геополитики (на примере концепции континентально-океанической дихотомии). Часть 2*

Л. А. Безруков

Институт географии им. В. Б. Сочавы СО РАН, г. Иркутск

С геоэкономических позиций рассмотрены суть, причины и следствия фундаментального геополитического дуализма «суши» и «моря». Предложена концепция континентально-океанической дихотомии. Построена геоэкономическая типология мировых держав с разделением их на континентальные и океанические. Сделан вывод о предопределенности геополитических интересов держав их принадлежностью к тому или иному геоэкономическому типу.

Ключевые слова: геополитический дуализм, дихотомия, континентальные и океанические державы, транспортно-географическая континентальность, геоэкономическая типология.

В предыдущем номере журнала говорилось, что разделение стран мира на континентальный и океанический геоэкономические типы можно в первом приближении осуществить исходя из полученных количественных показателей степени транспортно-географической континентальности (ТГК) и приведенной транспортности хозяйства соответствующих стран. Наибольший интерес такая оценка представляет для мировых держав, к которым, согласно разработкам МГИМО [4], отнесены восемь первых по значимости стран – США, Россия, Китай, Япония, Германия, Великобритания, Франция и Италия. Если, согласно критериям оценки степени ТГК, такие державы, как Япония, Великобритания, Франция и Германия (очень низкая и низкая степень ТГК), однозначно относятся к океаническому геоэкономическому типу, а Россия (высокая степень) – к континентальному, то типологическая «континентально-океаническая» идентификация США и Китая (умеренная степень) требовала дополнительного обоснования. Учитывая же сравнительно невысокие показатели количества фактической транспортной работы (и соответственно транспортных издержек), приходящейся на единицу продукции, принадлежность США и Китая к океаническому типу будет вполне очевидной.

* Продолжение. Начало опубликовано: Изв. Иркут. гос. ун-та. Сер. Политология. Религиоведение. – 2012. – № 1.

Следовательно, при осуществлении геоэкономической типологии стран целесообразно одновременное применение показателей степени ТК и приведенной транспортности хозяйства. Дело в том, что показатель степени ТК в некоторых случаях говорит лишь о потенциальных возможностях реализации страной своего благоприятного макроположения относительно морских и океанических путей, тогда как фактически эти возможности могут использоваться слабо. В то же время показатель приведенной транспортности хозяйства, учитывая непосредственно структуру грузооборота и экономии транспортной работы за счет эксплуатации эффективного морского (и связанного с ним внутреннего водного транспорта), характеризует уже именно степень реализации экономикой государства своего макроположения относительно моря.

Из мировых держав только одной России присуща высокая степень транспортно-географической континентальности, поскольку преобладающая часть ее демографического потенциала сосредоточена в ультраконтинентальных и континентальных районах Урала, Сибири и Поволжья. Эта особенность резко выделяет ее из общего ряда всех остальных ведущих стран планеты, отличающихся более благоприятным макроположением относительно морских и океанических путей. Так, несмотря на наличие огромных внутриматериковых территорий, подавляющая часть демографического потенциала таких крупнейших стран, как США и Китай, тяготеет к морским и океаническим побережьям и к доступным для морских судов глубоководным рекам и озерам. О принципиальном различии геоэкономических типов США и Китая, с одной стороны, и России, – с другой, можно судить по расположению в начале XXI в. относительно морских путей их 20 национальных городов-лидеров, или ведущих городских агломераций (первых по численности населения) [1].

Из 20 крупнейших агломераций США в приморской зоне находится 15, причем все они располагаются непосредственно или на океанических побережьях – Атлантическом (Нью-Йорк, Филадельфия, Вашингтон, Хьюстон, Бостон, Майами, Тампа, Балтимор и Норфолк) и Тихоокеанском (Лос-Анджелес, Сан-Франциско, Сан-Диего и Сиэтл), или на побережье Великих озер (Чикаго и Детройт), соединенных с Атлантикой системой морских глубоководных и других судоходных путей по реке Св. Лаврентия и каналам Эри и Шамплейн. Оставшиеся пять агломераций находятся в континентальной зоне: три из них (Даллас, Атланта и Финикс) – в пределах полосы 200–500 км от моря; две (Миннеаполис и Сент-Луис) – в 500–1000 км от моря, причем размещение последних приурочено к крупнейшей речной артерии страны – Миссисипи. Среди главных агломераций США отсутствуют города ультраконтинентальной зоны. Столь ярко выраженное тяготение к морю ведущих американских агломераций – это объективный результат успешной реализации ими своего чрезвычайно выгодного положения на важнейших океанических и морских торговых путях в условиях непрерывного наращивания супердержавой своей внешнеэкономической активности.

В Китае, рассматриваемом в составе собственно материкового Китая (или КНР), Тайваня, Сянган (Гонконг) и Аомыня (Макао), в приморской зоне располагается также 15 городов-лидеров: восемь из них – непосредственно на побережье (Шанхай, Тяньцзинь, Сянган (Гонконг), Тайбэй, Гуанчжоу, Далянь, Ханчжоу и Циндао), три – на доступной для морских судов Янцзы (Чунцин, Ухань и Нанкин), четыре – в полосе 50–200 км от моря (Пекин, Шэньян, Цзыбо и Цзинань). В континентальной зоне находится четыре ведущих центра: в полосе 200–500 км от моря – Чанчунь и Тайюань, в полосе 500–1000 км – Сиань и Харбин. В ультраконтинентальной зоне (1000–2000 км от моря) располагается один Чэнду. Несмотря на то, что население Китая по своим трудовым навыкам и образу жизни традиционно относилось к сугубо «континентальным» народам, рост концентрации ведущих городских центров в прибрежной полосе говорит о выраженной тенденции повышения значимости морских путей в урбанистическом и экономическом развитии страны. О превращении Китая в торговую сверхдержаву явно океанического геоэкономического типа свидетельствуют, например, следующие факты: в начале XXI в. китайская внешняя торговля становится главным фактором, определяющим динамику объемов и структуру мировых морских грузоперевозок; крупнейшей судоходной группой мира по контейнерным перевозкам является сейчас государственная компания КНР; из 20 крупнейших морских портов планеты по объему грузооборота половина принадлежит «Большому Китаю».

Диаметрально противоположная картина размещения ведущих центров относительно морских путей наблюдается в континентальной России. Из 20 городов-лидеров только три – Санкт-Петербург, Ростов-на-Дону и Краснодар – расположены в приморской зоне, причем лишь два первых из них – непосредственно на побережье. К континентальной зоне приурочено пять городов: на 200–500 км от моря отстоят Волгоград и Воронеж, на 500–1000 км – Москва, Нижний Новгород и Саратов. Подавляющая же часть крупнейших центров – 12 – находится в ультраконтинентальной зоне: в пределах 1000–2000 км от моря расположено девять городов Урала и Поволжья (Екатеринбург, Самара, Казань, Челябинск, Уфа, Пермь, Тольятти, Ульяновск и Ижевск); более чем на 2000 км удалены от моря три города Сибири (Новосибирск, Омск и Красноярск). Концентрация преобладающей части демографического и экономического потенциала в ультраконтинентальных и континентальных районах России неизбежно определяет гипертрофированно повышенную значимость (в сравнении с другими державами) относительно затратных сухопутных перевозок и весомые транспортные расходы, которые ведут к удорожанию отечественной продукции и снижению ее ценовой конкурентоспособности на внутреннем и внешнем рынках.

Следует учитывать, что предложенная нами схема геоэкономической типологии стран мира на континентальные и океанические вряд ли в полной мере будет совпадать с имеющимися геополитическими типологиями. Континентально-океаническая геоэкономическая типология исходит из наличия постоянно действующих, реально «осязаемых» транспортно-экономических факторов, детерминированных географическим положением стран относи-

тельно моря. Влияние же этого положения на современную геополитическую типологию стран носит более сложный характер, поскольку для создавшихся под этим влиянием на предыдущих исторических этапах общественных (в том числе политических) отношений характерна своя внутренняя логика. Вполне возможно, что отдельные страны океанического геоэкономического типа будут больше тяготеть к континентальному геополитическому типу и соответственно наоборот. Подобные «переходные» ситуации все же возможны, на наш взгляд, главным образом для малых и средних «лимитрофных» стран, тогда как распределение ведущих держав на континентальные и океанические типы и в геополитическом, и в геоэкономическом отношении должно по логике совпадать.

Тем не менее к вопросу соответствия геополитических и геоэкономических типологий следует подходить обязательно исторически. Так, принадлежность Германии к числу континентальных стран имела серьезные основания в историческом прошлом, когда возвысившиеся после эпохи Великих географических открытий Испания, Португалия, Голландия, Англия и Франция долгие годы закрывали раздробленной на отдельные княжества и города Германии дорогу к Атлантике. Однако уже с конца XIX в. объединенная Германия становится крупной океанической державой с мощным военноморским и торговым флотом и заморскими колониями в Африке и Океании. Считать же современную Германию континентальной страной даже в чисто геополитическом смысле (а тем более в геоэкономическом отношении) – значит придерживаться скорее исторических традиций, чем нынешних реалий. В последние десятилетия наглядным примером целенаправленной и успешной трансформации сухопутной страны в океаническую державу может служить Китай.

Вывод о совпадении применительно к мировым державам геополитических и геоэкономических типологий требует, конечно же, более глубокого обоснования. Вместе с тем, учитывая рост значимости геоэкономического аспекта геополитических отношений, можно предположить, что исходные геополитические интересы держав сегодня даже в большей мере, чем ранее, предопределены во многом их принадлежностью к тому или иному геоэкономическому типу, т. е. связаны с их экономическими возможностями и ограничениями, особенностями организации и стиля хозяйственной жизни, спецификой взаимодействия с внешним миром.

Страны океанического типа отличаются от континентальных пониженным уровнем транспортности хозяйства, в связи с чем они гораздо меньше зависят от дальности перевозок. Отсюда вытекает их изначальная ориентация на интенсивное хозяйственное взаимодействие с внешним миром, выгоду для них в общем случае процессов глобализации, интернационализации и транснационализации экономики. Из единства (континуальности) Мирового океана и доминирующей политико-экономической роли ведущих держав, принадлежащих в той или иной мере к океаническому типу (за исключением России), следует также то важное для условий современной глобализующейся экономики обстоятельство, что мировое хозяйство и мировой

рынок строятся по образу и подобию развитых приморских стран, т. е. на принципах свободного и относительно независимого от расстояний океанического обмена.

Между тем данные принципы по своей экономической сути зачастую неприемлемы для континентальных стран, вынужденных применять в ходе осуществления своих международных и межрайонных связей и обменов более затратные сухопутные виды сообщения. Сильная зависимость континентальных стран от расстояний перевозки и повышенных транспортных издержек требует постоянного сокращения их удорожающего бремени и диктует существенно иной (адаптивный) стиль хозяйственной деятельности и общения с внешним миром. Для этого стиля актуальны в первую очередь ближние внутрирайонные и межрайонные экономические связи при определенном ограничении менее эффективных дальних и сверхдальних, обеспечение в общих чертах самодостаточного развития и формирование емкого внутреннего рынка, прочное закрепление территориального разделения труда и организация хозяйства на районной основе, поддержание относительно низкого уровня транспортных тарифов и магистрализация транспорта, образование линейно-территориальных систем производительных сил вдоль важнейших транспортных магистралей и сближение ведущих центров между собой и т. д.

О высокой степени обусловленности геополитических приоритетов той или иной державы ее геоэкономической ориентацией убедительно свидетельствуют современные тенденции. Несмотря на распад СССР и исчезновение на ее пространстве социалистической общественной системы, продолжилось политическое и военно-стратегическое противостояние между континентальной Россией и океаническими державами Запада, возглавляемыми США и выступающими обычно «единым фронтом». Передовые океанические державы Запада, представляющие сейчас «процветающий» центр мирового хозяйства («золотой миллиард» планеты), не только отладили «под себя» всю систему международного разделения труда, но и создали мощный инструмент ее защиты в виде военного блока НАТО. В то же время континентальное макрорасположение России серьезно осложняет ее интеграцию в мировое хозяйство и заставляет формировать собственную систему евразийских альянсов. Например, из-за дефицита незамерзающих морских выходов и портов жизненно важный для наполнения российского бюджета экспорт нефти и газа осуществляется по трубопроводам через территории транзитных стран, что связано как с дополнительными затратами, так и с политическими рисками. Имеющиеся ограничения обуславливают неизбежность укрепления всесторонних связей России прежде всего со своими соседями, свидетельством чему служит образование различных интеграционных структур на постсоветском и смежном пространстве (СНГ, ЕвразЭС, ОДКБ, Евразийский таможенный союз, ШОС и др.).

Таким образом, географический фактор разделения поверхности планеты на сушу и Мировой океан, детерминирующий фундаментальный дуализм континентальных и океанических стран, продолжает играть очень значительную роль в геополитических и геоэкономических процессах. Конечно, кон-

цепцию континентально-океанической дихотомии нельзя считать единственной или главной теорией, всесторонне объясняющей общественно-историческое развитие, современные политические процессы и мирохозяйственное устройство. Вместе с тем данная концепция, опирающаяся на положения о базовой структуризации географического пространства и рассматриваемая с широких геоэкономических позиций, представляется достаточно жизнеспособной и непротиворечивой. Лежащий в ее основе «континентально-океанический» перераспределительный механизм доходов не только оказывает сильное непосредственное и опосредованное влияние на международное развитие, но и служит (или служил в прошлом) исходной причиной появления большинства других механизмов, формирующих глобальные геополитические и мирохозяйственные отношения. С указанной точки зрения содержательный и прогностический потенциал предлагаемой концепции позволяет ей в определенной мере объективизировать и уточнять многие современные геополитические и геоэкономические теории и версии устройства и дифференциации человеческого общества в планетарном масштабе, включая теорию «столкновения цивилизаций» С. Хантингтона [5], «центро-периферическую» концепцию мировых систем И. Валлерстайна [2], «неоевразийскую» версию геополитики А. Г. Дугина [3] и т. д.

1. *Безруков Л. А.* Континентально-океаническая дихотомия в международном и региональном развитии / Л. А. Безруков. – Новосибирск : Гео, 2008. – 369 с.

2. *Валлерстайн И.* Анализ мировых систем и ситуация в современном мире / И. Валлерстайн. – СПб. : Унив. книга, 2001. – 416 с.

3. *Дугин А. Г.* Основы геополитики. Геополитическое будущее России / А. Г. Дугин. – М. : Арктогея, 1997. – 608 с.

4. Политический атлас современности: Опыт многомерного статистического анализа политических систем современных государств. – М. : МГИМО–Университет, 2007. – 272 с.

5. *Хантингтон С.* Столкновение цивилизаций / С. Хантингтон. – М. : АСТ, 2003. – 603 с.

1. *Bezrukov L. A.* The continental-oceanic dichotomy in international and regional development / L. A. Bezrukov. – Novosibirsk : Academic Publishing House “Geo”, 2008, 369 p.

2. *Wallerstein I.* World systems analysis and situation in the world of today / I. Wallerstein. – SPb. : Publishing house “Universitetskaya kniga”, 2001. – 416 p.

3. *Dugin A. G.* The Foundations of Geopolitics. The Geopolitical Future of Russia / A. G. Dugin. – M. : Arctogea, 1997. – 608 p.

4. Political atlas of the modern world: experience of multidimensional statistical analysis of political systems of modern states. – M. : Publishing house “MGIMO-Universitet”, 2007. – 272 p.

5. *Huntington S.* Clash of civilizations / S. Huntington. – M. : AST, 2003. – 603 p.

Geoeconomic Foundations of Geopolitics (by the Example of the Continental-Oceanic Dichotomy). Part 2

L. A. Bezrukov

V. B. Sochava Institute of Geography SB RAS

The essence, causes and consequences of a fundamental geopolitical “Land” and “Sea” dualism are considered from the geopolitical standpoint. The concept of the continentaloceanic dichotomy is suggested. A geoeconomic typology is constructed for the world powers by separating them into continental and oceanic ones. It is concluded that the geopolitical interests of the world powers are predetermined by their belonging to a particular geoeconomic type.

Key words: geopolitical dualism, dichotomy, continental and oceanic powers, transport-geographical continentality, geoeconomic typology.

Безруков Леонид Алексеевич – доктор географических наук, заведующий лабораторией георесурсоведения и политической географии Института географии им. В. Б. Сочавы СО РАН, профессор кафедры политологии и истории исторического факультета Иркутского государственного университета, 664033, г. Иркутск, ул. Улан-Баторская, 1-419, Институт географии им. В. Б. Сочавы СО РАН, тел. 8(3952)420235, e-mail: bezrukov@irigs.irk.ru

Leonid Alekseyevich Bezrukov – Doctor of Geographical Sciences, Head of the Laboratory of Georesource Studies and Politicalgeography at the Institute of Geography of V. B. Sochava of the SB of the RAS, Professor of the Department of Political sciences and History, the Faculty of History of the Irkutsk State University. 664033, Irkutsk, Ulan-Batorskaya St., 1, of. 419, V. B. Sochava Institute of Geography SB RAS, phone 8(3952)420235, e-mail: bezrukov@irigs.irk.ru