Лютик Бухлов

БАЗИС

Геополитика и Украина

С лирическим отступлением о евреях,
совковых женщинах и образовании

Киев
2021

УДК 912.43
ББК 65.049(4Укр)
Б 94

Лютик Бухлов
Базис. Геополитика и Украина. С лирическим отступлением о евреях, совковых женщинах и образовании. – Киев : Издательский дом Дмитрия Бураго, 2021. – 460 с.

ISBN 978-966-489-611-2

Книга о геополитике, ее влиянии на историю и сегодняшнем месте Украины на мировой геополитической карте.

В оформлении обложки использована графика Алексея Примакова

УДК 912.43
ББК 65.049(4Укр)

ISBN 978-966-489-611-2

© Лютик Бухлов
© Издательский дом Дмитрия Бураго, 2021

Содержание

1. Географические основы геополитики 5
1.1. Что делает географию важной? 11
1.2. О важности географических объектов 13
1.3. Скорость коммуникаций и масса с объемом как технологическая цель геополитики 33
2. Краткий исторический экскурс и Мэхэн, Маккиндер, Хаусхофер, Спикмэн, Бжезинский 41
3. Уникальные события в геополитике 114
3.1. Великий Шелковый путь 114
3.2. Римская империя и Карфаген 119
3.3. Смены парадигмы с сухопутной на морскую и наоборот 124
3.4. Великобритания 126
4. Великобритания, США и Европа 145
5. Разделяющие факторы в геополитике 148
5.1. Гендерные различия 148
5.2. Лирическое отступление о советских женщинах 151
5.3. Расизм 174
5.4. Национализм 179
5.5. Проблемы климата и миграция 185
5.6. Коммунизм, социализм и общественные формации 186
6. Геополитическое место Украины 211
7. Россия, Германия, Китай и евразийская хорда 255
8. США, Великобритания и Япония 261
9. Евреи 270
10. Россия и Украина 307
11. Проблема образования в Украине 350
11.1. Специальное и высшее образование в СССР 373
11.2. Внешкольная система образования 396
11.3. Наука в СССР 407
12. Надежда на будущее Украины 425
13. Футуристический мир будущего 444

Из-за накала политической ситуации в Украине задачей моего краткого опуса является лишь стремление к развитию понимания геополитических процессов, влияющих на современную Украину, и не более. Данная брошюра переделана мною из глав книги, издание которой в данный момент считаю бессмысленным и вредным.

Прошу памятовать, что текст отображает только субъективный взгляд, одно из многих мнений о геополитическом развитии мира и географическом месте территорий Украины. Итак, начнем.

1. Географические основы геополитики

В свое время мой товарищ, профессиональный юрист-риелтор, научил меня пониманию стоимости недвижимости. Я спросил у него, что главное в определении цены недвижимости, что влияет прежде всего на ее цену и как он так ловко определяет ценность той или иной недвижимости в разных городах Украины. Признаюсь, товарищ занимался рейдерством недвижимости на заказ в конце 90-х – начале 2000-х и был очень популярен. И потому как мы дружили и я не лез в его тему, он ответил:

– Я тебя научу, всё просто. Во-первых, что самое главное в недвижимости? – спросил он.

Я посмотрел на него взглядом растерянного барана, так как был совсем молод:

– Что?

– Что? Что? Место! – громко заявил он.

И снова задал вопрос:

– Во-вторых, что далее является главным в недвижимости?

Я уже совсем было напрягся, начал что-то лепетать про архитектуру и что-то в этом роде, и он прервал меня:

– Всё фигня. Главное место – как второй фактор значимости в стоимости недвижимости! А теперь скажи, что основное в недвижимости дальше?

Я пожал плечами и интуитивно ответил:

– Место.

Весело подперев руками поясницу, улыбаясь, с немного важным видом он учил меня:

– Запомни, дубина! Самое главное в недвижимости – место! Все остальные факторы второстепенны! Ведь один и тот же идентичный дом в центре Лондона, Киева и какого-нибудь Туруханска будут иметь разную стоимость! Потому как место! Тот же самый дом в Лондонском центре и на окраине будут иметь разную стоимость. Потому как место! Те же самые дома вдали от коммуникаций, например, от метро и ближе к ним будут иметь разную стоимость, потому как место! Тот же самый дом, стоящий в низинной затапливаемой пойме реки или дом рядом на холме, будут иметь разную стоимость! И так далее. Место – главный определяющий фактор в стоимости недвижимости! Место начинается с географии и климата. И дальше по убывающим уровням влияния расположения. Изначально всё крутится вокруг места. И только потом будут включаться остальные факторы.

После этого разговора на фоне моего тотального увлечения историей я заинтересовался геополитикой и влиянием ее на историю. Низкий поклон и огромное спасибо товарищу за то, что дал базис понимания, геополитики, где также место является первейшим фактором.

Геополитика, по сути, глобальное отображение месторасположения недвижимости и знания о том, как контроль над этим месторасположением порождает сферы влияния государств. Своего рода наука для риелторов, только крупных, которые делят недвижимость в мировых масштабах. Крупные политики, интересующиеся не только честолюбием и наполнением своих карманов, – это глобальные риелторы.

Без понимания геополитики в современном мире невозможно стать Наполеоном, Александром Македонским, Елизаветой Первой или Петром Великим. Потому как география планеты неизменна в значительном виде. Да, можно прорыть Панамский канал, но для этого опять же необходимы знания географии. Где? Как? Зачем? И какова плата? Нельзя достичь мирового успеха в политике и организации государственных образований, не зная как минимум географию окружающих территорий, а в современном мире – основных, хотя бы общих знаний и тенденций в геополитике.

Геополитика – базис, на котором строятся государственные образования. А далее следуют второстепенные факторы влияния. И они уже значительно удалены от главного базиса.

Изучая геополитику как предмет, прежде всего, важна география. Точность возможного прогнозирования геополитических процессов, а значит и развития государств и отдельных территорий, зависит от глубины изучения географического фактора.

Проще говоря, бросив взгляд на мировую географическую карту, вы поймете, что не хватит никаких усилий человечества для того, чтобы сдвинуть, например, Евразию или Америку. Изменить географическое положение материков нельзя человеческими усилиями. Географическое положение территорий – это безоговорочная данность, аксиома, которая изначально и первично влияет на всю жизнь человечества. Географию планеты не изменить! Можно делать небольшие корректировки в виде прорытия каналов или туннелей, незначительно исправлять береговые линии или склоны поверхностей, но основная часть суши планеты будет оставаться неизменной для человека еще долгое время.

Само расположение суши, морей и океанов играет огромную роль в развитии человечества и его государственных образований. Например, государственные образования человечества не могли априори зародиться в Гренландии или Антарктиде, а возникли именно в местах, предрасположенных географией планеты. Это банальный пример. Но если вы начнете углублять знания в географии и истории, то к вам придет понимание того, что значительная часть всего происходившего за время существования человечества была предопределена именно географией планеты, расположением материков и континентов, океанов и морей, заливов и проливов, гор и равнин, рек, долин, пойм, лугов и прочих географических факторов по убыванию.

Восточноафриканская рифтовая долина, долина реки Нил, долины рек Тигр и Евфрат, долина реки Инд, Хуанхэ и Янцзы – вся колыбель человечества была предопределена географией планеты. Именно география планеты предрасположила развитие человечества в том ракурсе, который мы наблюдаем с древнейших времен до сегодняшнего дня. Влияние географии на историю человечества не просто огромное, а занимает самое значительное место в изучении всего связанного с развитием человечества, начиная с биологии, различия рас до формирования социальных, религиозных, политических и многих других факторов. Любой вопрос, сопряженный с историей человека, всегда имеет базис в географии планеты, и их всегда незримо связывает причинно-следственная цепочка. Это аксиома. Когда вы смотрите на себя в зеркало, то в ответе, почему вы такой, почему мыслите именно так, а не иначе, огромную роль играет именно география планеты. Она незримо влияет на всё. Это как жизнь на планете Земля не состоялась бы, если бы она была Юпитером. Место изначально определяет всё.



Карта зарождающихся первых государственных образований человека. Обратите внимание на месторасположение. Евразия. Её величина. Субтропический климат создает необходимые оптимальные и щадящие условия для развития. Долины рек несут плодородие. Есть выход к морю. Они разделены между собой горными системами: Благодатный полумесяц от долины реки Инд отделен крупнейшей горной системой современного Ирана Загрос, а на востоке долина реки Инд отделена от Китая Тибетом. Долина реки Нил окружена пустыней. Ясли цивилизации:

1. Плодородный, или Благодатный полумесяц в долинах рек Тигр и Евфрат и долины реки Нил.

2. Долина реки Инд.

3. Долины рек Хуанхэ и Янцзы.

Для понимания географии планеты нужно учитывать множество факторов. Соответственно, на каждый фактор внутри географии влияние человека усиливается с развитием технологий. Это своего рода матрешка. Следующий по значимости фактор климата определяется той же географией. Именно география и климат прежде всего повлияли на появление земледелия в колыбелях человечества, на место одомашнивания лошади и появления кочевнических образований в степи Евразии. В Америке до Колумба домашних лошадей фактически массово не знали. Именно география и климат толкнули к Великому переселению народов в IV–VII веках нашей эры, что в огромной мере изменило развитие человечества в дальнейшем.

Ярким примером того, как климат повлиял на историю человечества, является одна из цепочек событий, вызванных началом Малого ледникового периода в XIV веке. Похолодание привело к миграции грызунов, которые переносили блох, зараженных бубонной чумой. По Евразийской степи, протянувшейся от Монголии до побережья Черного моря, по северной ветви Великого шелкового пути зараженные крысы достигли портов Черного моря в 1346 году, а оттуда на генуэзских кораблях и далее постепенно распространились по всем значимым тогдашним портовым городам Европы. Началась эпидемия, которая вошла в историю под названием «Черной смерти». С 1346 года эпидемия пролетела по кругу от портовых городов через всю Европу и вернулась в земли бывшей Киевской Руси в 1352 году. Она выкосила треть населения Европы и вызвала огромные изменения в тогдашнем социальном строении общества, повлияла на развитие целых народов. Именно эта эпидемия с 1348 года создала первичные предпосылки для изменения средневековых устоев тогдашней Англии. Вследствие огромного количества умерших (в некоторых местах от чумы погибло до 90 % населения) экономика нуждалась в новых работниках. Из-за этих событий средневековое крепостничество стало значительно ослабляться экономическим фактором. Работникам начали платить деньги, перекупая их у других феодалов. Не нужно забывать и о географическом факторе острова, омываемого Гольфстримом. Всех не привезешь. Заработная плата сельских рабочих росла, землевладельцы за откуп отпускали своих работников либо изменяли традиционные формы аренды земли. К XV веку, на протяжении 50 лет после начала эпидемии, институт крепостничества в Англии фактически окончательно прекратил свое существование. Де-факто именно климатические изменения и фактор острова подтолкнули и предопределили дальнейшие социальное развитие Англии. Процесс перехода от средневекового крепостничества до английской буржуазной революции 1640–1660 годов и далее по нарастающей.



Карта распространения чумы в Европе и на Ближнем Востоке в 1346–1353 гг.

Влияние географии и климата прослеживается во всех переломных событиях социального развития человечества. В их изучение стоит углубиться и проследить причинно-следственные связи. Как результат вы поймете, какое огромное и часто непреодолимое значение имеют география и климат.

1.1. Что делает географию важной?

Всё в мире зиждется на противоречиях и их последующем взаимодействии, единении и образовании новых противоречий, но уже на последующих уровнях. Свет и тьма, движение и покой, тепло и холод, плюс и минус, добро и зло, твердое и мягкое, знание и мракобесие и так далее. Это Гегель. С географической стороны геополитики всё точно так же. Важность географии как местности, с точки зрения геополитики, балансирует на противоречии между изоляционным и коммуникативным факторами. География местности может как разделять, так и объединять.

Изоляция и коммуникация. Река может быть как изолирующим фактором, так и коммуникативным. Даже сегодня современной армии реку Днепр не так просто форсировать, не говоря уже о древности. В то же время тот же Днепр является своего рода дорогой для судов. Вспомним торговый путь «из варяг в греки».

Горы и горные системы служат кардинальным изолирующим фактором. Например, Тибет отделяет Китай от индийского субконтинента. Горы являются более значимыми географическими образованиями, чем реки с точки зрения геополитики, потому как они являются более «громоздкими» и более тяжело преодолимыми препятствиями. Но вспомним о противоречии. До массового появления технологий прорытия туннелей в XIX–XX веках горы были слабо преодолимым препятствием. Прорытый туннель в горах имеет коммуникативную ценность. И чем больше препятствий создают горы, тем выше коммуникативная ценность туннеля. И это обычно претворяет его в стратегический объект.

Таким же образом (с точки зрения геополитики) оцениваются узкие места суши между реками, озерами, морями, не говоря уже об океанах. Панамский канал между Атлантикой и Тихим океаном сократил расстояние мореплавания с 22,5 тыс. км до 9,5 тыс. км. Задумайтесь о его важности. Экономия 13 тысяч километров! Переведите затраты топлива на ваш личный автомобиль. Подумайте о сэкономленном времени. А корабли плавают намного медленнее и потребляют топлива значительно куда больше, чем ваша машина. Пропускная способность канала свыше 18 тысяч судов в год. Задумайтесь о значении!

Точно так же это касается всех географических препятствий и их преодоления. Даже сельский мост играет свою маленькую роль в геополитике, потому как он может пропустить армию или задержать ее. Любые географические препятствия могут оцениваться с точки зрения их преодоления. Военные рассчитывают пропускную способность моста, так как излишние скопление войск создает пробку, сразу приобретающую вид цели.

Изоляция и коммуникация! Это столпы географии, в которых ее оценивает геополитика. Со временем мир придет к полной оцифровке большинства географических препятствий с учетом оценки их изоляционных и коммуникативных качеств. Это стратегический вопрос геополитики, позволяющий оценивать возможности циркуляции всех ресурсов на планете.

Ввиду того, что на планете существуют крайне мало преодолимые препятствия, а иногда и невозможно преодолимые, в обозримом будущем карта планеты будет усеяна важными для геополитики объектами. Из Шанхая в Мумбаи, огибая всю Юго-Восточную Азию, вы проплывете только через Сингапур. То есть все грузы, идущие морем из Китая в Европу и обратно (задумайтесь о грузопотоке!), проходят мимо Сингапура, что делает это место стратегически важным с точки зрения геополитики. Размещая там военный контингент, вы сможете контролировать весь грузопоток и, соответственно, его «обилечивать». «Обилечивать» как? Существует множество способов, как завуалированных, так и открытых.

Вы не проплывете из Атлантики в Средиземное море, не минуя Гибралтар. Вы не проплывете из Новороссийска в Одессу, не минуя Крым и Севастополь. Вы не проплывете в Черное море из Средиземного, не минуя Дарданеллы и Босфор. Вы не попадете из Тихого океана в Арктику без Берингова пролива. Вы не проплывете в Балтийское море, не минуя берега Дании. И таких точек на карте достаточно много, все они представляют собой четкие места влияния, места силы, контролируя которые возможно влиять на коммуникации.

Также есть острова и полуострова, влияющие на коммуникации. Мальта в Средиземном море. Гавайи в Тихом океане. Окинава в Восточно-Китайском море. Фарерские острова между Ирландией и Великобританией, закрывающие Атлантику. Фолклендская война (1982 г.) между Великобританией и Аргентиной – это не просто война за острова, а за то, как эти острова оказывают влияние на все побережье Аргентины. Война за то, кто контролирует южную Атлантику, а заодно и трафик из Южной Атлантики в Тихий.

Все небольшие «концентрированные» геополитические места силы крайне значимы с точки зрения геополитики, так как являются своего рода тумблерами включения и выключения коммуникативных возможностей между целыми регионами мира. Изоляция и коммуникация. «Отключите» Сингапур и разместите там военную группировку. Как это повлияет на товарооборот Китая и части Юго-восточной Азии с Европой, Ближним Востоком, Африкой или Индией? Что ждет после такого потрясения экономику Китая? Поэтому китайские элиты задумываются об этом и постоянно ищут возможности для того, чтобы сгладить определенными геополитическими действиями влияние Сингапура. Но насколько это возможно и затратно?

В XX веке геополитика как наука подошла к осознанному пониманию того, что каждый географический объект оценивается с точки зрения его изоляционных и коммуникативных качеств. Это четко видно на геополитических точках силы вроде Сингапура, Панамского или Суэцкого каналов.

Повторюсь, все географические объекты имеют то или иное геополитическое значение. Они в той или иной степени влияют на изоляцию или коммуникацию между регионами, сужают или расширяют товарные потоки, циркуляцию ресурсов, возможности передвижения флотов и армий.

Если с географическими точками силы, концентрацией всё вроде бы более понятно, то влияние больших объектов иногда несведущими людьми осознается не до конца. А ведь они имеют еще большую геополитическую значимость. Большие объекты – платформы геополитики.

Большее всегда притягивает меньшее. Это утрированный закон физики. Соответственно, больший материк имеет более высокую оценку в сравнении с меньшим с точки зрения геополитики. Понимание геополитических платформ я объясню позже с наглядным примером, потому как сейчас они могут немного запутать и увести в сторону от интереса к процессу.

Евразия с Африкой имеет значительно бóльшую площадь, чем Америки. Соответственно население, ресурсы, потенциальные возможности экономики здесь более значительные. В то же время величина территории Евразии и Африки как суперконтинента предрасполагает его прежде всего к сухопутному развитию из-за его высокой самодостаточности. Основным и главнейшим фактором, препятствующим самодостаточному сухопутному развитию на этом суперконтиненте, всегда являлась политическая раздробленность между государствами и народами. Даже сегодня грузы из Китая в Европу и обратно проследуют через множество границ, таможен, трат, налогов и тарифов, различных ограничений, а через некоторые страны ввиду политической ситуации такой проезд вообще невозможен. То есть политическая раздробленность континента препятствует свободной циркуляции товаров и ресурсов. И самое интересное здесь то, что политическая раздробленность народов, их самоидентификация прежде всего опираются на географические объекты.

1.2. О важности географических объектов

Давайте вкратце пройдемся по основным географическим объектам для понимания их важности с точки зрения геополитики.

Океаны, суша и воздушное пространство.

Планета Земля одна у человечества и шарообразная. При ее полном заселении человечество никуда не денется от того, чтобы урегулировать свои внутренние взаимоотношения и превратиться в один единый социум на планете для дальнейшего выживания. То есть, по сути, вся история человечества – путь создания одного уравновешенного социума-государства на планете Земля. Это еще не скоро удастся сделать из-за множества значительных противоречий между группами населения и отсутствия явной смертельной угрозы для человечества, реально пугающей всех (не факт, что ее нет, но она должным образом не воспринимается).

Планета Земля одна, и новый тип единого государства на планете – дело довольно призрачное. Поэтому мы рассматриваем геополитику в противостоянии между социумами на Земле, а не «планетополитику» в звездных системах (шутка).

Банальный факт: Земля разделена на сушу, океаны и воздушное пространство. Что это значит для геополитики? Данная наука рассматривает этот вопрос с точки зрения изоляции и коммуникации. Какая часть из этих трех составных является более важной с точки зрения изоляции и коммуникации? Ответ таков: все три одинаково важны! Но в определенное время в истории. И тут главную роль начинают играть технологии перемещения грузов! Еще до XX века передвижение грузов в воздушном пространстве было невозможным из-за отсутствия технологий. До появления каравелл как массовой технологии мореплавания в XV веке доставка грузов морем на дальние расстояния, например из Индии в Европу, была очень ограничена. Именно каравеллы в XV веке прекратили значение караванов Великого шелкового пути. Грузы пошли не по суше, а по морю. Каравеллы заменили караваны.

То есть с древности до XV века масштабный грузопоток между отдаленными частями мира проходил по суше. Отсюда и значимость Великого шелкового пути и контроля над ним. Из Китая в Римскую империю грузы доставлялись по суше. Между отдаленными государствами основным путем была суша. Да, существовали значимые водные пути по рекам вроде пути из «варяг в греки», или транспортировка грузов в Древнем Египте по Нилу, или в Месопотамии по Тигру и Евфрату, но они считались локальными и проходили по рекам или по более спокойным внутренним водам Средиземного, Черного или Красного морей. Просторы открытого океана были изолирующим фактором. До XV века груз из Китая доставляли караваном по Великому шелковому пути на Ближний восток. Нельзя было отправить корабль с таким же или бóльшим грузом по морю. Пока это было не изменено набором технологий для плавания по открытому океану на каравеллах. С появлением каравелл и навигации коммуникация с суши ушла в океан. Он перестал играть изолирующую роль между отдаленными частями света. Началась эпоха географических открытий. Началась эпоха доминирования морских путей, которая однозначно длилась до XX века и длится еще и сегодня. Что это значит? Что с XV века вам не надо было провозить груз по опасному для него пути следования через границы, где вас могли ограбить, обложить налогом и так далее. Груз каравеллой, минуя значительное количество рисков и границ, мог с большей скоростью доставляться из Китая в Европу. Да, были риски природы океана: вспомните «Венецианского купца» Шекспира, но они были меньшими, чем риски границ. А про доставку грузов из Америк и обратно до XV века и говорить нечего. После XV века море стало доминировать над сушей, потому как основные товарные потоки, коммуникативность перешли туда. Кто контролировал море, тот контролировал и товарные потоки, богател и развивался.

История дает четкий посыл: кто контролирует товарные пути, тот развивается. Кто теряет контроль над ними, тот хиреет и иногда просто уходит в небытие.

Такое произошло со многими империями и государствами. Главный проигрыш Наполеона не на полях сражений, а в Континентальной блокаде. Он условно выиграл около 60 сражений (некоторые сражения считаются «проигранными» из-за явного перевеса сил и ресурсов над наполеоновской армией), но проиграл соперничество с Великобританией на море, несмотря на Континентальную блокаду, то есть не смог взять под контроль внешние товарные потоки в континентальной Европе. Никакие расстрелы Наполеоном контрабандистов и конфискации грузов в портах континентальной Европы не смогли победить коммуникативного фактора моря и остальных производных. Трафальгарская площадь в центре Лондона – это памятник победе Великобритании на морях и закрепление за ней звания владычицы морей на последующие ближайшие двести лет. Задумайтесь о значении двухсот лет контроля над самыми значимыми торговыми путями и военными коммуникациями мира со всеми исходящими отсюда выгодами! Есть чему поставить памятник.

До XV века в мировой торговле доминировала торговля посредством перемещения товаров по суше. Это была парадигма суши. Затем началась парадигма моря. И это результат технологий.

Вы скажете: а как же воздушное пространство? Ведь с XX века, с появлением соответствующих технологий, значительную часть грузов и пассажиропотока начали транспортировать по воздуху. Пассажиропоток в огромной степени перешел к воздушному транспорту, но основная часть товарных грузов вокруг континентов (до 80 %) транспортируется морем. Более всего современные технологии уменьшили парадигму моря в транспортировке углеводородов, нефти, газа, а также прочих жидких веществ. Но всё равно не существует трубопровода между зоной Персидского залива и Японией. Пока нет на суше равного и лучшего по пропускной способности и стоимости способа перемещения товарных контейнеров (TEU) из Китая, Индии в Европу, чем по морю. Хотя XXI век из-за развития технологий в значительной мере ослабил морскую парадигму доминирующих на планете уже более 500 лет морских держав. Воздушные коммуникации, безусловно, станут когда-нибудь доминирующими, но при одном условии: появлении технологии, которая уменьшит или в значительной мере ослабит физическое земное притяжение под конкретным объектом без значительного использования сгорания топлива со всеми исходящими отсюда выгодами. То есть способ подъема над землей будет зависеть не от создания тяги под взлетающим объектом, а отсутствием или значительным уменьшением конкретно под ним сил земного притяжения. Ну это футуризм, который и может перевернуть весь мир (шутка).

С точки зрения геополитики в ее взгляде на сушу, море и воздушное пространство как составляющие земной поверхности мы подходим к концепции государств суши и моря, которая вырабатывалась тысячелетиями до XX века. Изоляция и коммуникация. Вода облегчает транспортировку больших судов по водным путям в любом направлении, где позволяет ватерлиния судна. Суша требует дорог,

обходящих географические препятствия. Оставим воздушное пространство, потому как оно требует еще значительного развития технологии. Перейдем к суше и морю.

Огромные просторы материков – суша, которая всегда давала менее затратные ресурсы. Физическая карта планеты ярко демонстрирует это. Государственные образования, предрасположенные географией занимать территории суши и упирающиеся в береговую линию, или естественные преграды в виде гор всегда отличались самодостаточностью. Государственные образования на больших участках суши, но все же островах требовали подвоза ресурсов с большой земли. Классическими морскими державами являются Великобритания и Япония. Классическими сухопутными государствами – Россия и Китай. Что, прежде всего, бросается в глаза при определении сухопутных держав и образований? Это величина равнинной территории, которая ограничена береговой линией или значительными географическими препятствиями. Морские державы – государства, для которых морские коммуникации являются жизненно определяющими, и без них данные образования в значительной степени ослабнут в развитии экономики. Остановка ввоза ресурсов в морские державы в значительной мере, в разы уменьшит их экономику. Поэтому они исторически уделяли внимание своей морской силе, своему военному и торговому флоту, морским коммуникациям. Море с его коммуникационными факторами лежит в благосостоянии этих образований. Море с появлением технологий мореплавания дает повышенные коммуникационные возможности. С точки зрения геополитики море до сих остается самым весомым фактором коммуникаций между частями мира. Естественно, кто контролирует сегодня, кто использует для своих экономик этот коммуникационный фактор, тот и находится в более выгодном положении, потому как получает свое рода маржу от использования мировых морских коммуникаций, может «включать» или «выключать» блокадами морские пути, что в значительной мере влияет на экономику вплоть до ее роста и падения.

Фактически до появления ядерного оружия морские блокады были способны перенести лишь ограниченное количество огромных сухопутных государств. Но даже Китай в XIX веке морскими блокадами поставили на колени (Опиумные войны 1840–1860 гг.). То есть морские державы, используя морские коммуникации, имеют огромные возможности. И морские коммуникации дают им значительные экономические привилегии над другими странами, которые исторически упустили этот важный аспект. Мир четко можно разделить на сухопутные и морские державы по той простой причине, что так расположена мировая географическая карта. Сама география планеты это создала. И вокруг этих территорий формируются полюса силы и притяжения.

Державы суши сильны своими территориями и ресурсами. А морские – своими морскими коммуникациями и торговлей. Как морские, так и сухопутные государства имеют свои недостатки и достоинства, которые в определенные моменты

(например, под влиянием технологий) могут переворачиваться с ног на голову. Помним об изоляции и коммуникации. Вся суть лежит именно в этом.

Современная Россия – это 17 миллионов квадратных километров суши, а Великобритания – 243 тысячи квадратных километров. В России поместится почти 70 Великобританий. А валовый внутренний продукт по номиналу на конец 2010-х у стран, соответственно, у России 1,7 трлн дол., а Великобритании 2,6 трлн дол. Странно? Почему в России ВВП меньше на треть, когда в ней помещается 70 Великобританий? Некоторые русофобы сразу найдут ответ вроде того, что они ленивые и тупые. Но такой ответ говорит о том, что человек сам не блещет умом и является как минимум малообразованным или двуличным, пытающемся хитро унизить. Ответ в геополитике, прежде всего, базируется на географии и истории. Великобритания – это плодородный остров, находящийся под влиянием теплого Гольфстрима. В России 65 % территории – многолетняя мерзлота.



Упрощенная карта вечной мерзлоты России. В зоне непрерывной мерзлоты многоэтажные дома строят на сваях, забиваемых в землю на значительную глубину, без подвалов и со специальной системой вентиляции и охлаждения, чтоб дома не растопили мерзлоту под собой и не рухнули

То есть там, где возможна более или менее сносная жизнь, где не копнешь метр – и там мерзлый лед с землей, остается всего 24 Великобритании. Но и в этих 24 Великобританиях климат намного более тяжелый для жизни с огромными перепадами температур, малоплодородными почвами, и его с британским не сравнить. В Англии выпустил коровку или овечку, и она щиплет травку почти круглый год. А в Московской области или даже значительно южнее полгода скотинка должна находится в закрытом помещении, чтобы не замерзла. Также 146 миллионам россиян жизненно необходимо отапливать свои помещения, притом иногда очень ресурсозатратно, а в Великобритании 66 миллионов более всего утепляются пуховыми одеялами и далеко не всегда в помещениях имеется отопление. Заметьте, какое влияние географии и климата. Но и дальше, если рассматривать это влияние сквозь призму веков, то современная Россия выросла из своих западных лесистых областей Восточно-Европейской равнины. Вспомним Московию, а до нее Владимиро-Суздальские и Новгородские княжества. Ведь до монгольского нашествия и 300 лет спустя вся зона огромной, самой протяженной в мире великой, или тогда еще называли Дикой, степи была совершенно другим миром кочевников. И эта степь скорее являлась смертельной угрозой, чем зоной расселения. Оцените территорию, которая была с тех времен подчинена, ассимилирована, заселена, и у вас с «ленивого» народа вырастет понимание того, сколько необходимо было приложить усилий, упорства, трудолюбия, чтобы из нескольких лесных княжеств западной Киевской Руси дорасти до размеров современной России. А до Российской империи еще век назад? Поэтому, когда говорят про лень в России, я всегда напоминаю о её эволюции от малых княжеств в почти целомудренных лесах жесткого климата до огромной империи XIX века.

Что касается издевок о тупости или, как иногда можно увидеть у классиков, «темности» населения, и здесь необходимо усматривать геополитическое влияние географии. Во времена Киевской Руси, когда княжества были едиными под властью киевского княжеского стола, то эти земли находились почти в равных условиях со всеми остальными европейскими народами, хотя и были менее заселенными, и принимали первые удары от кочевников тогдашней Дикой степи. Шел обмен технологиями, происходило перетекание культуры с более древних центров развития человечества Рима и Константинополя, обмен династическими браками и т. д. Во времена монголов Дикой степи всё это было остановлено, а позже, вплоть до XVIII века, эти земли были лишены портов. XV век с появлением в нем морской парадигмы повлиял на затухание торговли в степи, на ее северную ветвь Великого шелкового пути, что привело к ослаблению государств Чингисхана. Порты на Черном море уже принадлежали генуэзцам и венецианцам, позже туркам, а между портами Крыма и лесной зоной славян-земледельцев раскинулась Дикая степь. Своих Морских портов на Балтике не существовало, до Архангельска в Белом море было огромное расстояние, поэтому земли бывшей Киевской Руси оказались в изоляции. А что такое порт с XV века? Это место обмена всем, чем только возможно. Начиная от товаров, заканчивая информацией,

технологиями, географическими знаниями и прочими знаниями, причем в любой сфере. Порты с XV века превратились в информационные хабы, и через них шел полный обмен информацией между различными территориями. Поэтому Великобритания с ее островным положением получила порты и обменивалась информацией со всем миром, наращивала контроль над морскими коммуникациями, а Московия вплоть до Петра Великого, «прорубившего окно в Европу», в XVIII веке была в изоляции. И жила, как и говорят классики, «темной». Заметьте, после получения выхода к морю, к товарным потокам, к обмену информацией там так «поперло», что фактически изолированные территории превратились в Российскую империю от Варшавы до форта Ситка на Аляске. Оказывается, после доступа к информации и товарообмену не такие уже народы и темные. Это влияние географии и ее современной оценки в геополитике.

Порты и расстояния до них последние 500 лет играли роль изоляции и коммуникации. О чем говорить, если еще в XVIII веке путь в ссылку (1741 г.), например, вице-канцлера и кабинет-министра М. Г. Головкина в Среднеколымск (Ярмонг) из Санкт-Петербурга занял два года? Поэтому, когда сегодня подсмеиваются над среднеазиатскими народами, намекая на их «темность» и отсталость, у меня это вызывает сожаление о смеющихся, потому как они не понимают, что эти народы живут в значительной изоляции от портов в длительных коммуникациях. Дайте им образование, усильте информационный обмен, покажите мир – и они вспомнят былое величие Тамерлана, контролировавшего торговые пути до появления морской парадигмы в XV веке. А можно через них пустить торговый путь, как в Средние века, и они уже лет через 50-100 начнут стебать вас «темностью». Геополитика.

Точно так же посмеиваются над исламским миром, а ведь до XV века Европа больше училась у исламских ученых, а у себя устраивала «охоты на ведьм». Вспомните Авиценну или каким образом сохранились труды древнегреческих классиков? Спасибо исламскому миру. А почему он был тогда на подъеме? Множество факторов, но главнейший – торговые пути проходили сушей через их земли. Имеет ли сегодня исламский мир достаточный доступ к торговле и торговым путям? Кто имеет этот доступ, например, саудиты, тот живет. Но контролируют ли они эти пути? Или в Персидском заливе стоит 5-й флот США? Геополитика с учетом ее факторов географии, умноженная на чисто политическое «разделяй и властвуй».

Порты и расстояния до них с глубин суши последние 500 лет играют доминирующую роль в образовательном и интеллектуальном развитии народов. Да, сегодня интернет значительно разбавляет это влияние, но сама возможность путешествовать и самим увидеть разнообразие мира всё еще значима. Прочитать, увидеть, услышать с гаджета не всегда значит прочувствовать вживую. Геополитика с ее географией, с ее подходом изоляции и коммуникации будет актуальна до момента создания на планете Земля единого стабильного государства, и даже после этого географические аспекты влияния территорий на развитие будут учитываться. Если, конечно же, мы не уничтожим всё до этого момента (шутка).

Технологии значительно влияют на изоляцию и коммуникацию, а иногда и переворачивают геополитическую доминанту между сухопутными и морскими державами. Технологии доставки грузов могут изменить и перевесить влияние географии, как это произошло в XV веке. Технологии влияют на всё, но в то же время первичным всё равно остается фактор географии, потому как технологии придумывают для того, чтобы ослабить этот фактор или усилить.

К любому государству в любой момент истории можно применить геополитическую идентификацию и обозначить его как морской или сухопутной державой. Чего больше в нем: морского или сухопутного? И это даст огромное понимание относительно его развития в конкретный момент. И всегда в этой оценке государства будет приоритет в ту или в иную сторону.

В очередной раз повторюсь, потому как важно. Главнейшим аспектом понимания таких оценок в истории есть то, что до XV века не существовало глобальных морских, океанских коммуникаций. До XV века морские и речные коммуникации были локальными. XV век – это появление каравелл, морских путей между отдаленными частями света. Это новый уровень понимания держав суши и моря. Раньше он тоже был, но он менее явным и менее масштабным. Например, Рим и Карфаген, Китай и Япония. Был, но с XV века эта разница, этот уровень понимания стал более ярким, четким и более значимым. Именно он влияет на последние 500 лет истории. Суша и море. Сухопутные державы и морские. И доминирование тех над другими или наоборот зависит от применения технологий, которые позволяют сушей или морем быстрее, дешевле и с меньшими рисками доставлять грузы между удаленными частями мира. XV век перевернул парадигму с доминирования суши на доминирование моря, и она длится по сей день.

И тут встает вопрос: между какими пунктами в существующей на сегодня цивилизации планеты Земля проходит важнейший товаропоток? Где главнейшая ось? И это тоже предопределено географическим размещением континентов на географической карте. Физически, географически, климатически так сложилось, что жизнь, государственные образования, вся цивилизационно доминирующая история человечества исходила из континентов Африка и Евразия. Майя, ацтеки, инки и прочие находились на отдаленной периферии. Америки начали цивилизационно, антропологически равноценно Европе «заселяться» с XV века. И лишь к XX в., благодаря более или менее спокойной там политической обстановке, приобрели прогрессивный цивилизационный вес, который имеют сегодня. Вся жизнь бурлила в Евразии. Поэтому основная и первейшая торговая ось была сформирована до XX века по линии Шанхай – Роттердам. Китай с его 1,4 млрд населения и Европа с ее 750 млн населения. В подбрюшье к этой оси тяготеет еще Индия с ее населением в 1,3 млрд. Сама по себе Евразия – это самая большая и самая заселенная суша с населением 5,3 млрд человек. Оценки по состоянию на конец 2010 годов. То есть с точки зрения геополитики Евразия является самым главным континентом планеты. Здесь самая большая территория и самое большое население, которое сгруппировано в разных частях этой самой Евразии. И между этими

частями ведется торговля на десятки триллионов долларов. Ни юаней, ни евро, ни рупий, а долларов. Но доллары и их принадлежность сейчас второстепенны. Важна геополитика. Важно то, что Евразия – это материнский, самый большой, самый населенный континент и самая большая суша, то есть континент един.

Вторая по значимости ось товарных потоков сформировалась в XX веке между Европой и США, а позже между США и Китаем. Трансатлантические и транстихоокеанские товарные потоки. Северная Америка в два раза меньше по территории, чем Евразия. А население там 0,58 млрд человек. И самое значимое то, что этот новый центр мировой торговли удален от первичной Евразии Атлантическим и Тихим океанами на значительные расстояния. Никто в 2018 году пока не будет оспаривать роль США как ведущей страны в мировой торговле. Достаточно вспомнить значимость мировой торговой валюты – доллара. Но как получилось так, что территория намного меньшей суши с меньшим населением заправляет мировой торговлей и контролирует основные товарные потоки? Ответ прост: морская сила. Море дает коммуникативные возможности, в то время как большая суша Евразия разделена на множество государств и границ. Доставка грузов с меньшими рисками, платежами и временем прохождения. США унаследовали это после ослабления во Второй мировой войне ведущей морской державы, владычицы морей – Британской империи. Но об этом позже. Для нас сейчас важно понимание разницы величины географических объектов Евразии и Америки, в особенности Северной Америки. Разницы потенциалов суши и населения и влияние изоляции и коммуникации. А также коммуникативного влияния моря. Суша и море.

Море – более простой элемент для его преодоления с точки зрения технологий для торговли и транспортировки войск. Здесь главную роль играет максимальное географическое вхождение, врезание моря в сушу. Наличие там глубоководного, для большой осадки судов, порта. Контролируйте глубоководный порт при сегодняшней морской парадигме, и вы будете контролировать радиус 500 километров суши вокруг этого порта. Как с военной, так и с торговой точки зрения. Часто само по себе наличие мощного военно-морского флота оказывает влияние на порт одной лишь угрозой его захвата или контроля. Поэтому в портах третьих стран или колоний более трепетно относились к судам стран, имеющих мощный военно-морской флот. То есть они уже имели приоритет. Также стоит отметить, что правила мировых морских грузоперевозок почти сохранялись и устоялись за 500 лет и главную роль в выработке этих правил сыграла Великобритания. Значительную роль в морских коммуникациях играют каналы, проливы, заливы, бухты, а также естественные очертания континентов и островов. Именно они определяют выгодность размещения портов как элементов коммуникации суши и моря. Со второй половины XX века большое значение имеют морские границы государств и их морские экономические зоны. Морские границы и морские экономические зоны государств – это довольно новое ограничение морского фактора коммуникаций. Они уменьшают коммуникативность моря. Вообще, границы – всегда ограничения. А цель ограничения – это всегда распределение ресурсов с выгодой для одних, с тратами для других.

Исходя из нынешних современных технологий и политической ситуации в мире, море представляет собой более легкий коммуникативный путь, чем суша. Главные проблемы суши – политическая раздробленность государств, их границы и географические преграды в виде гор, рек, болот, озер, пустынь, мерзлоты и прочих. На преодоление географических преград также необходимо потратить ресурсы.



Море дает возможность на сегодняшний день дешевле, проще, быстрее и массово загрузить товарные контейнера (TEU) в Шанхае и доставить их Роттердам. Те же контейнера на суше столкнутся сегодня с большими проблемами и затратами. Наравне с контейнерами море усиливает быстроту военных коммуникаций. Вы можете пригнать к любой береговой линии, граничащей с сушей, если позволяет глубина, авианосец с должным обеспечением, и он возьмет 500-1000 километровый радиус суши под контроль. Если там, конечно, нет соответствующего военного контингента для противостояния ему (см. таблицу «Список крупнейших контейнерных портов мира – 2019»).

Порты в списке ранжированы по величине грузооборота, измеряемого в TEU (20-футовых контейнерах)

Место в рейтинге	Город	Страна	Грузооборот млн TEU	Грузооборот млн TEU	Изменение годовом
1	Шанхай	Китай	43,3	42	+ 3,1 %
2	Сингапур	Сингапур	37,19	36,6	+ 1,6 %
3	Нинбо — Чжоушань	Китай	27,53	26,35	+ 4,5 %
4	Шэньчжэнь	Китай	25,77	25,74	+ 0,1 %
5	Гуанчжоу	Китай	23,23	21,92	+ 6 %
6	Пусан	Южная Корея	21,99	21,66	+ 1,5 %
7	Циндао	Китай	21	19,31	+ 8,8 %
8	Гонконг	Китай	18,36	19,59	- 6,3 %
9	Тяньцзинь	Китай	17,26	15,97	+ 8,1 %
10	Роттердам	Нидерланды	14,81	14,51	+ 2,1 %
11	Дубай	ОАЭ	14,1	14,95	- 5,6 %
12	Порт-Кланг	Малайзия	13,58	12,31	+ 10,3 %
13	Антверпен	Бельгия	11,86	11,1	+ 6,8 %
14	Сямынь	Китай	11,12	10,7	+ 3,9 %
15	Гаосюн	Тайвань	10,43	10,44	- 0,2 %
16	Лос-Анджелес	США	9,33	9,46	- 1,3 %
17	Гамбург	Германия	9,27	8,73	+ 6,2 %
18	Танджунгпелепас	Малайзия	9,1	8,96	+ 1,6 %
19	Далянь	Китай	8,76	9,77	- 10,3 %
20	Лаемчабанг	Таиланд	8,1	8,07	+ 0,5 %
21	Лонг-Бич	США	7,63	8,09	- 5,7 %
22	Танджунгприок	Индонезия	7,6	7,64	- 0,5 %
23	Нью-Йорк — Нью-Джерси	США	7,47	7,18	+ 4,1 %
24	Коломбо	Шри-Ланка	7,23	7,04	+ 2,6 %
25	Хошимин	Вьетнам	7,22	6,58	+ 9,6 %
26	Пирей	Греция	5,65	4,9	+ 15,1 %
27	Инкоу	Китай	5,48	6,48	- 15,5 %
28	Валенсия	Испания	5,44	5,13	+ 6,1 %
29	Манила	Филиппины	5,31	5,08	+ 4,5 %
30	Тайцан	Китай	5,15	5,07	+ 1,6 %
31	Хайфон	Вьетнам	5,13	4,95	+ 3,6 %
32	Альхесирас	Испания	5,12	4,77	+ 7,4 %
33	Нави-Мумбаи	Индия	5,1	5,05	+ 1,0 %
34	Бремен — Бремерхафен	Германия	4,85	5,45	- 10,9 %
35	Танжер	Марокко	4,8	3,47	+ 38,3 %
36	Ляньюньган	Китай	4,78	4,74	+ 0,7 %
37	Мундра	Индия	4,73	4,45	+ 6,4 %
38	Саванна	США	4,6	4,35	+ 5,7 %
39	Токио	Япония	4,51	4,57	- 1,3 %
40	Жичжао	Китай	4,5	4,04	+ 11,4 %
41	Джидда	Саудовская Аравия	4,43	4,11	+ 7,7 %
42	Колон	Панама	4,38	4,32	+ 1,3 %
43	Сантус	Бразилия	4,16	4,12	+ 1,0 %
44	Салала	Оман	4,11	3,38	+ 21,4 %
45	Сурабая	Индонезия	3,9	3,86	+ 0,9 %
46	Порт-Саид	Египет	3,81	3,1	+ 22,9 %
47	Сиэтл-Такома	США	3,77	3,79	- 0,6 %
48	Каймеп	Вьетнам	3,74	3,56	+ 4,9 %
49	Дунгуань	Китай	3,68	3,5	+ 5,1 %
50	Филикстоу	Великобритания	3,58	3,93	- 8,8 %
51	Фучжоу	Китай	3,54	3,4	+ 4,1 %
52	Ванкувер	Канада	3,4	3,4	+ 0,1 %

53	Барселона	Испания	3,32	3,42	- 2,9 %
54	Нанкин	Китай	3,31	3,23	+ 2,5 %
55	Стамбул	Турция	3,1	3,19	- 2,8 %
56	Яньтай	Китай	3,1	3	+ 3,4 %
57	Инчхон	Южная Корея	3,09	3,1	- 0,4 %
58	Читтагонг	Бангладеш	3,09	2,9	+ 6,3 %
59	Мансанильо	Мексика	3,07	3,08	- 0,3 %
60	Картахена	Колумбия	2,99	2,75	+ 8,9 %
61	Иокогама	Япония	2,99	3,03	- 1,5 %
62	Хьюстон	США	2,98	2,7	+ 10,6 %
63	Мельбурн	Австралия	2,96	3,02	- 1,7 %
64	Таншань	Китай	2,94	2,96	- 0,5 %
65	Виргиния	США	2,93	2,85	+ 2,9 %
66	Бальбоа	Панама	2,89	2,66	+ 8,9 %
67	Кобе	Япония	2,87	2,94	- 2,5 %
68	Нагоя	Япония	2,84	2,87	- 1,1 %
69	Гавр	Франция	2,82	2,95	- 4,5 %
70	Лондон	Великобритания	2,79	2,73	+ 2 %
71	Абу-Даби	ОАЭ	2,78	1,74	+ 59,8 %
72	Дурбан	ЮАР	2,77	2,95	- 6,3 %
73	Марсашлокк	Мальта	2,72	3,31	- 18 %
74	Генуя	Италия	2,62	2,61	+ 0,5 %
75	Цюаньчжоу	Китай	2,58	2,4	+ 7,5 %
76	Сидней	Австралия	2,57	2,64	- 2,8 %
77	Чжухай	Китай	2,55	2,31	+ 10,6 %
78	Джоя-Тауро	Италия	2,52	2,33	+ 8,4 %
79	Окленд	США	2,5	2,54	- 1,8 %
80	Осака	Япония	2,45	2,41	+ 1,8 %
81	Чарлстон	США	2,43	2,31	+ 5,2 %
82	Йосу-Квантъян	Южная Корея	2,38	2,4	- 1,3 %
83	Кальяо	Перу	2,31	2,34	- 1,1 %
84	Санкт-Петербург	Россия	2,22	2,13	+ 4,3 %
85	Карачи	Пакистан	2,09	2,2	- 4,6 %
86	Гданьск	Польша	2,07	1,93	+ 7,3 %
87	Кинг Абдалла Сити	Саудовская Аравия	2,02	2,3	- 12,2 %
88	Хайкоу	Китай	1,97	1,85	+ 6,5 %
89	Саутгемптон	Великобритания	1,92	1,95	- 1,2 %
90	Цзиньчжоу	Китай	1,88	1,62	+ 15,9 %
91	Цзясин	Китай	1,86	1,72	+ 8,3 %
92	Мерсин	Турция	1,85	1,72	+ 7,7 %
93	Эд-Даммам	Саудовская Аравия	1,82	1,54	+ 18,2 %
94	Тайчжун	Тайвань	1,79	1,74	+ 2,9 %
95	Монреаль	Канада	1,74	1,68	+ 3,9 %
96	Измит	Турция	1,71	1,59	+ 7,4 %
97	Сан-Антонио	Чили	1,71	1,66	+ 2,9 %
98	Гуаякиль	Эквадор	1,68	2,06	- 18,6 %
99	Кингстон	Ямайка	1,64	1,83	- 10,1 %
100	Тайбэй	Тайвань	1,62	1,66	- 2,4 %

Очень приблизительно, задумайтесь о значении мировой морской торговли и прибылях только от контейнерных перевозок! Через указанную сотню портов проходит свыше 630 млн контейнеров в год. Очень приблизительная средняя стоимость контейнера около 40 тыс. дол., а стоимость трансфера одного контейнера примерно в среднем 1000 дол.

Соответственно, получаются следующие очень приблизительные цифры.

Стоимость циркулирующих товаров в морских контейнерных перевозках приблизительно равна 25,2 трлн дол.

Стоимость самой перевозки около 630 млрд дол. Вот что делает морские державы великими – контроль за таким рынком!

Де-факто море сегодня играет главную коммуникационную торговую и военную роль на планете. Но это вопрос технологий. Не всегда так было, и не всегда так будет.

Теперь перейдем к суше. Чем тверже поверхность, тем тяжелее ее преодолеть. Это главное отличие моря от суши. Большой корабль по суше не проплывет. Но в то же время, чем тверже поверхность, тем уверенней будет на ней опора. То есть то, что можно построить на суше, очень тяжело построить на море. Не говоря уже про океан. Исходя из современных технологий, транспорт на суше передвигается по созданным коммуникациям во много раз быстрее, чем по морю. Суша при наличии соответствующей технологии имеет более высокие скоростные режимы перемещения грузов. Проблема на сегодня в объемах. Обычный средний морской контейнеровоз может транспортировать в среднем 10-15 тысяч контейнеров (TEU). В то же время обычный поезд из 60 вагонов возьмет всего лишь 120 двадцатифутовых контейнеров. Чувствуете разницу? Вопрос технологий. Но об этом позже. Факт в том, что на сегодняшний день коммуникативная сила моря больше, чем суши. Морем перевезти можно больше, безопасней и дешевле.

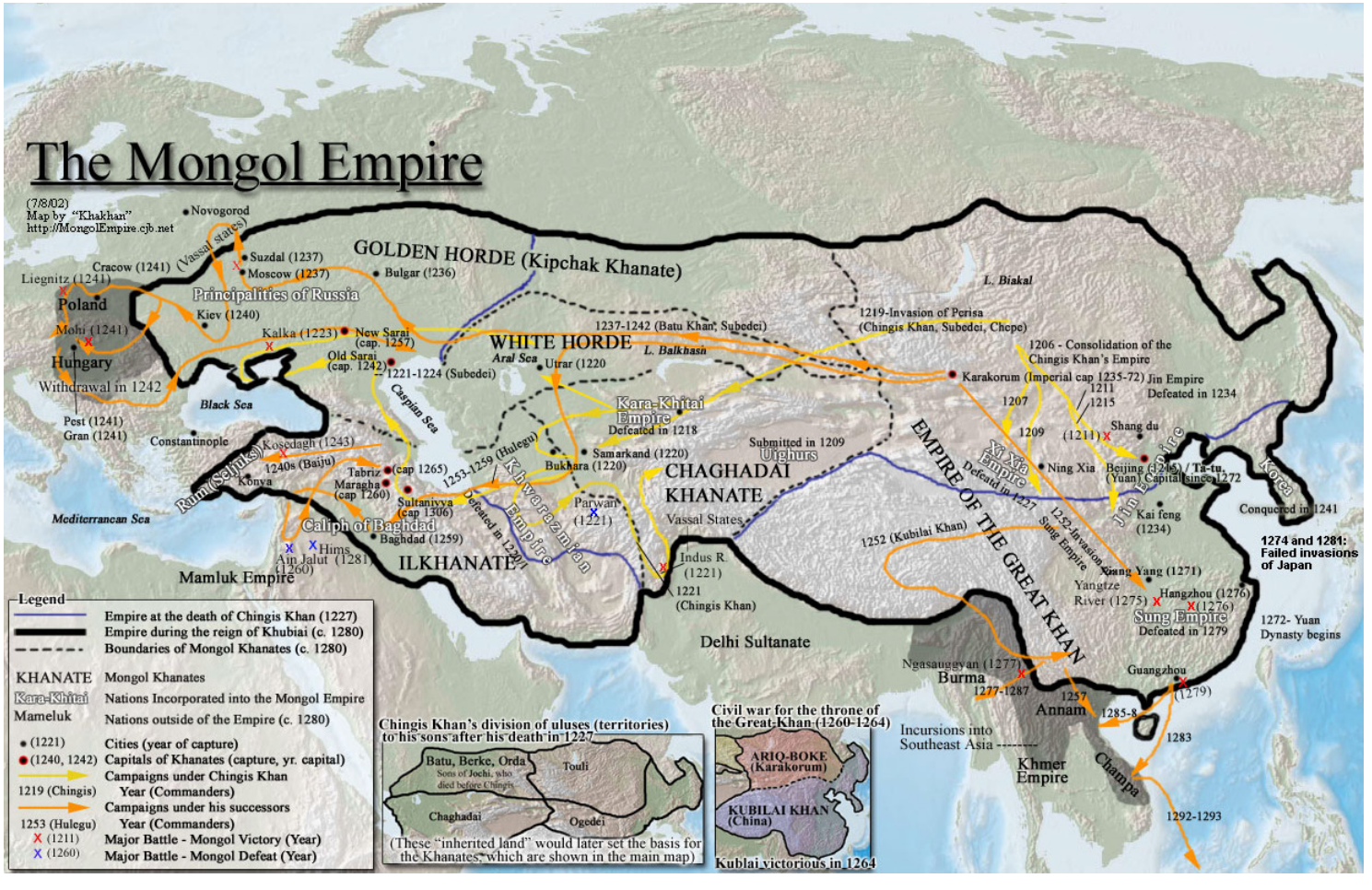


Если море, вода сглаживает, затопляя своей глубиной поверхность Земли, то суша сохраняет неровности рельефа обнаженными. В глубинах океанов находятся целые горные цепи. Для навигации на море важна близость выступающих к поверхности воды объектов: отмелей, разностей приливов, отливов и глубин, подходящих к суше. На суше существуют равнины, плоскогорья, горы, реки, озера, болота, пустыни. Каждый из этих элементов можно рассматривать с точки зрения геополитики, а именно – изоляции и коммуникации.

Равнины и степи позволяют передвигаться с минимальными затратами на их преодоление. В то же время равнины требуют больших затрат ресурсов и людей на оборону. В горах взвод может стоить целой дивизии на равнине. Потому как взвод будет использовать высоты местности с большей выгодой, чем на плоскости равнины. Всё зависит от взгляда и нужд. Сельское хозяйство, сооружение инженерных и коммуникационных сооружений значительно облегчено на равнинах, чем в горах. Продвижение танковых колон легче и безопаснее на равнине. Постройка железной дороги дешевле на равнине. И так далее. Равнины – это сухопутные моря суши со всеми исходящими отсюда факторами. Далее на равнины действует их месторасположение и, соответственно, климат. Она может быть пустыней, степью, лесом или арктической пустошью. Всё это также имеет геополитическое значение с точки зрения изоляции и коммуникации, а далее уже и экономическое, военное и прочее. Например, самая протяженная степь Евразии начинается с Алтая, охватывает Казахстан, Россию, Украину и упирается в Карпаты. Здесь была одомашнена лошадь. Это родина кочевников, которые в разные периоды истории основывали свои государства и совершали набеги на земледельческие культуры. По сути, здесь до XVIII века был другой мир с совершенно иным укладом жизни. Своего рода цивилизация грабителей и воинов. Именно для их сдерживания были воздвигнуты имперские Траяновы валы на Дунае. Или Змиевы валы на Украине, отделявшие земледельческие культуры славянской, лесной части Украины от Дикой степи, от Дикого поля. Именно эта равнинная поверхность великой степи служила транспортным коридором для великого переселения народов в IV–VII веках. Именно здесь проходила северная часть коммуникаций Евразии как северный путь Великого шелкового пути. Именно здесь прошло формирование протогосударственных образований сарматов, скифов, гуннов, а позже монгольских и татарских империй Чингисхана, Золотой Орды, Крымского ханства. Равнина с древности предрасполагала к единству, притом любая. Равнины, ограниченные другими географическими препятствиями, вроде гор и береговых линий – это основа формирующихся государств и народностей.



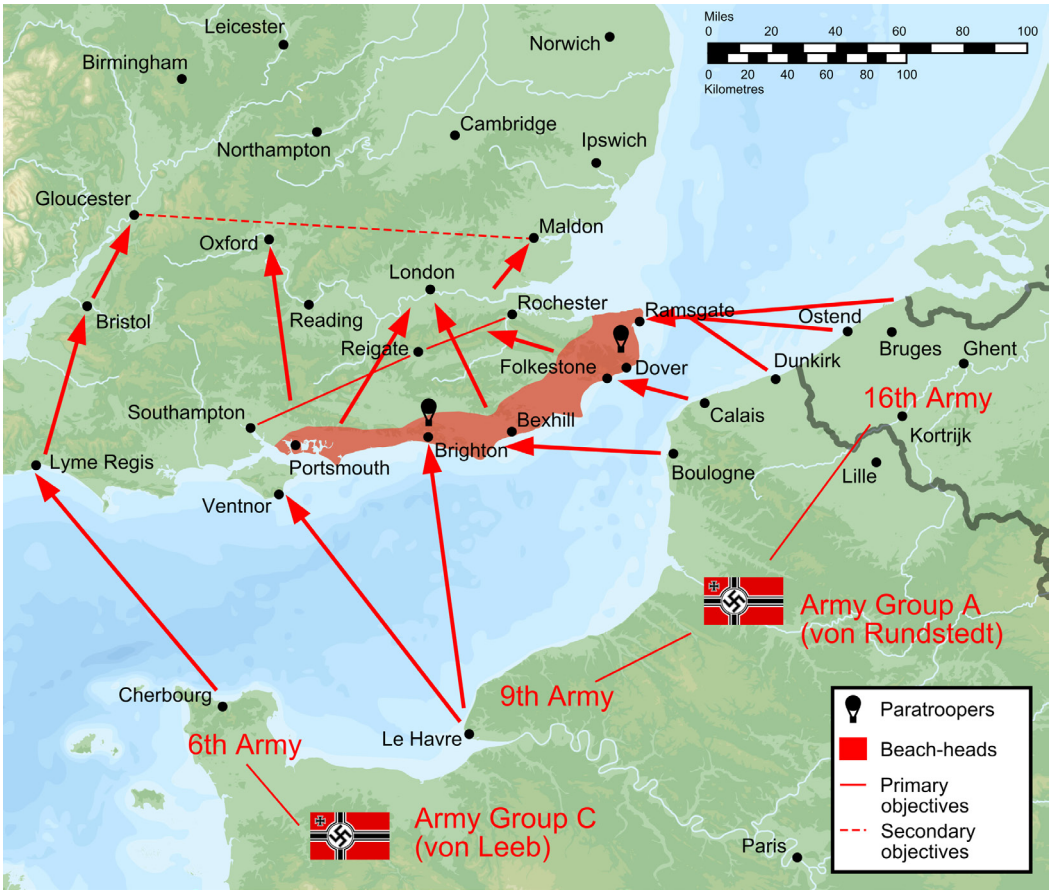
Евразийская степь раскинулась на тысячи километров. От Байкала до Карпат. Геополитическое влияние этого объединяющего пространства кочевья выливалось в образование многих кочевых сообществ древности. Ярче всего это влияние демонстрирует последнее государство на ней, существовавшее перед сменой сухопутной парадигмы на морскую в XV веке, – империя монголов



Орда монголов с поглощенными ими приблизительными размерами государств на пике своего могущества. Основой контроля была Дикая степь, в которой они кочевали, и прилегающие равнинные пространства

Горы и береговые линии – это классические опоры государств, которые расположены на равнинах. Германия опирается с юга на Альпы, а с севера на Балтику и Северное море. Франция на те же Альпы и на побережье Атлантического океана. Италия с севера на Альпы и побережье Средиземного моря. Израиль – на Средиземное море и Голанские высоты. Польша на Карпаты и Балтику. Любое государство имеет опору. Что такое опора? Это то географическое место, которое служит более или менее защищенной границей и где необходимо держать минимум войск для защиты. Альпы и Балтика позволяли Германии концентрировать войска на западе и востоке в мировых войнах. Атлантическое побережье разрешало Наполеону концентрировать войска на других направлениях.

А географическое положение Великобритании как острова вообще превращало ее в крепость. Только лишь Римская империя и Вильгельм Завоеватель смогли подчинить британский остров, да и то в минуты его политической слабости в древние времена. Десантные операции вроде высадки союзников в Крыму (1854 г.), в Нормандии (1944 г.), в Ираке (2003 г.) – это сложнейшие и очень дорогостоящие операции по преодолению моря и его береговой линии. Ни Гитлер с его операцией «Морской лев», ни ранее Наполеон не решился на такие операции, потому как они требовали значительных усилий, особенно с точки зрения военно-морского флота. Поэтому протяженная береговая линия – опора, позволяющая размещать войска на других направлениях. В то время как равнина, степь являются, наоборот, более коммуницирующим фактором и слабой опорой, на которой необходимо концентрировать больше войск, чем в горах или же на береговой линии.



Неосуществленная Гитлером десантная операция по высадке на Британские острова в 1940 году – «Морской лев». Плацдарм планировалось захватить высадкой 25 дивизий, нарастив далее их количество до 40 и выйдя на линию Молдон – Глостер. Задумайтесь о сложности и множественных рисках операции, которая предполагала захватить лишь небольшой плацдарм на острове. Всё это демонстрирует влияние географии, ее оборонительные бонусы для островных государств. Также обратите внимание на линию выхода и закрепления на предполагаемо захваченном участке. Она также предопределена географией острова – врезающимися в остров береговыми линиями

Реки с древности были своеобразными дорогами для транспортировки грузов, как военных, так и торгово-гражданских. В то же время форсирование большой реки для масс войск является и сегодня не самой простой задачей. Поэтому мосты – это также своеобразные малые геополитические точки. Напоминаю, в геополитике всё рассматривается с точки зрения изоляции и коммуникации.

Важность географических объектов зависит от концентрации на этих объектах изоляционных и коммуникационных факторов. Чем больше пропускной поток и чем более он сконцентрирован в каком-то одном узком месте, тем бóльшая значимость этого объекта с точки зрения геополитики. Но и границы государств, их устремления, их возможные варианты развития рассматриваются тоже с геополитической точки зрения как наличия опор и коммуницирующих факторов. Упрощенно каждое государство с геополитической точки зрения можно рассматривать по набору факторов важности:

1. Государственное географическое положение.
2. Климат.
3. Величина территории.
4. Величина населения.
5. Географическое состояние границ.
6. Опоры границ и географические факторы территорий, береговая линия, горы, плоскогорья, равнины, степи и леса, болота – всё, что влияет на изоляцию и коммуникацию, как на границах, так и внутри страны.
7. Имеющаяся изведанная ресурсная база.
8. Экономические возможности и возможный потенциал переработки ресурсов в градации от добычи до полной переработки и самодостаточности.
9. Торговые пути и контроль над ними.
10. Наличие важных геополитических точек.

Эти факторы дают основное понимание как процессов истории, так и приблизительного будущего. Потому как они предрасполагают к тому или иному развитию событий на рассматриваемых территориях. Монголия и Япония, например, имеют то историческое развитие, которое им предопределено данными факторами. Изучая совокупность этих факторов, можно объяснить многое в развитие этих стран. Почему исторический процесс в них шел именно этим путем. Почему именно в конкретное время они достигали оптимального исторического развития или угасали. Геополитическое рассмотрение стран в значительной мере позволяет понимать их исторические процессы, выявлять слабости и находить приоритеты. Я, может, крайне субъективно оцениваю историю развития любого государства, исходя из 50-процентного влияния на нее геополитических факторов, 25 процентов я отдаю человеческому, политическому (идеологическому) фактору и 25 технологическому. Да, это очень грубо, но, повторюсь, по моему мнению, влияние на историю распределяется именно таким образом и для любой территории.

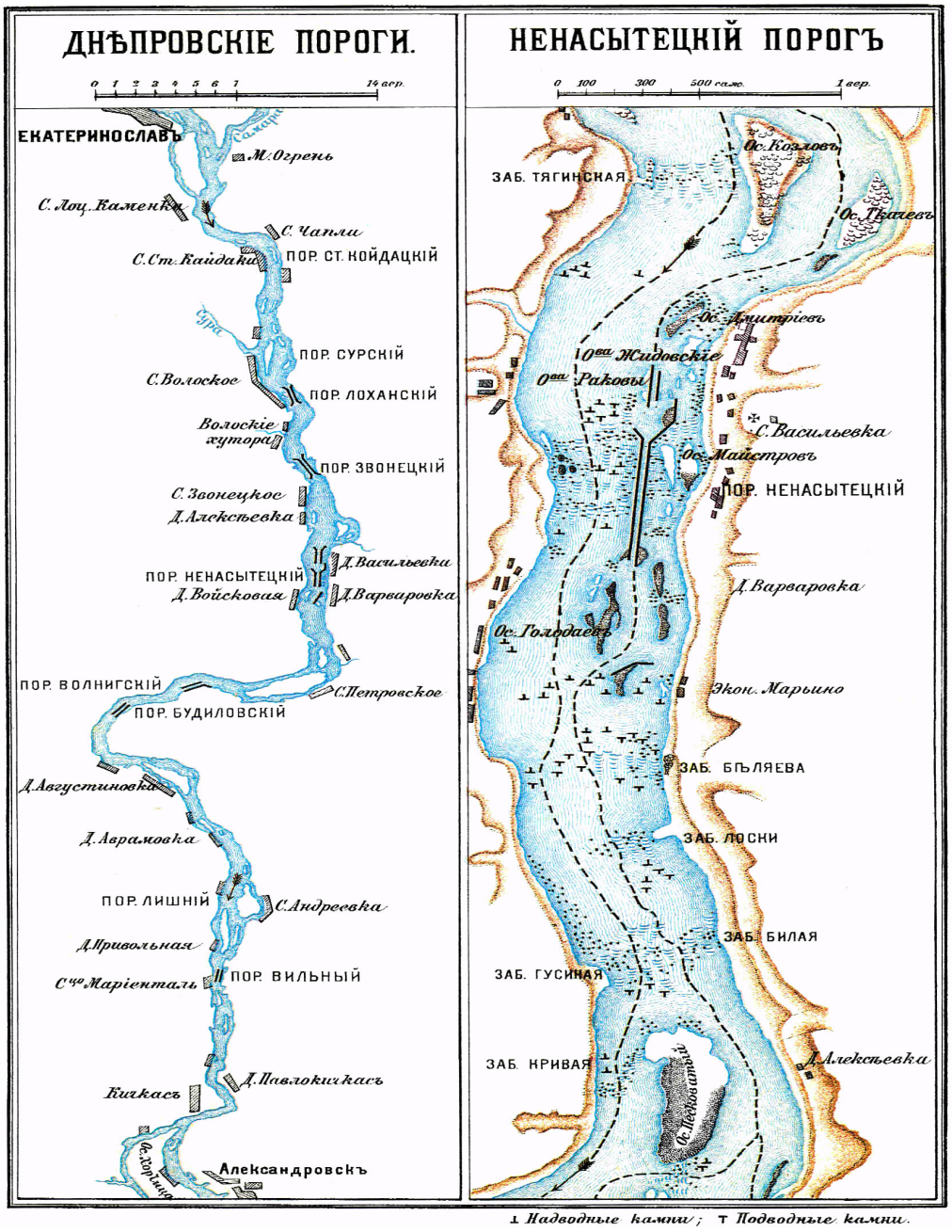
1.3. Скорость коммуникаций и масса с объемом как технологическая цель геополитики

Если рассматривать все эти 10 факторов геополитического взгляда на историю и на современность, то их пронизывает главная идея геополитики – изоляция и коммуникация. Как говорилось выше, это две части противоположности, которые могут служить описанием одного и того же объекта, характеризовать одно и то же государство или их объединение. Притом одновременно. Например, горная цепь может быть изолирующим фактором между территориями, а ущелье в ней приобретает яркую коммуникационную оценку. Или схождение гор и морской береговой линии. Например, Дербент, или «Железные врата», или «Врата гуннов» – есть еще много названий в зависимости от народов, связанных с ними на протяжении многих веков. Находятся в месте, где Большой Кавказский Хребет подходит к Каспийскому морю. Одна из важнейших геополитических точек древности, которая служила коммуникативным каналом между разными сторонами Кавказских гор. Иногда изгиб береговой линии создает геополитическую точку вроде въезда в Крым – Перекоп. Контролируя ее, вы из полуострова Крым превращаете его в остров. И все сухопутные пути в Крым ранее проходили сквозь Перекоп. Ставь там «сторожку» – и «обилечивай» всех проезжающих (шутка). Карпаты, как и Альпы, как и другие горные массивы, служат опорой сразу для нескольких стран и народов, живущих по разные стороны горных массивов. Пиренеи разделяют Францию и Испанию, Тибет – Индию и Китай, Анды – Чили и Бразилию с Аргентиной и другие страны.

Идентичными горным массивам с геополитической точки зрения являются пустыни, протяженность которой разделяет народы и целые цивилизации. Например, пустыня Гоби отделяет Китай с его ярко выраженным земледельческим укладом жизни от монголов-кочевников.

С древности реки играли роль разделения местности, но этот фактор постепенно ослаблялся технологиями. В то же время реки являлись дорогами древности, по которым проходили торговые пути. Они своего рода предвестники значимости морских держав. Потому как большое речное судно перевозило груза соизмеримо с целым сухопутным караваном. Древние геополитические точки также находились в местах, где реки разных бассейнов ближе всего подходили друг другу. Например, между Днепром и Западной Двиной чуть западнее Смоленска. Там перетягивали речные суда по суше между реками, между речным бассейном Черного и Балтийского морей и, соответственно, селились контролировавшие их люди. Поэтому в Гнездово (Гнездовские курганы) под Смоленском один из самых больших в Европе комплексов могильных курганов, значительная часть которых принадлежит викингам.

Днепровские пороги притягивали к себе людей с самой древности тем, что они служили преградой судоходству по реке по линии от Балтийского с Западной Двины и Днепру к Черному морю. Аналог своего рода Гнездово. В то же время остров Хортица на Днепре замыкал пороги и служил ключом с севера на юг по Днепру, – здесь заканчивался обход судов Днепровских порогов. Поэтому о. Хортица был старинной геополитической точкой, через которую проходили торговые и военно-коммуникативные пути с севера на юг и с востока на запад. Поэтому у о. Хортица такая богатая история, а те же казаки называются «запорожские». И селились там не потому, что он красив и плодороден, а потому, что это позволяло им контролировать два значимых перекрестных пути и при этом находиться в относительной безопасности острова. Микроаналог Великобритании. Хотите в Дикой степи перейти Днепр – идите на Хортицу, хотите обойти пороги – идите на Хортицу. Там в зависимости от выгоды вам помогут или помешают. Хортица – место более концентрированного фактора изоляции и коммуникации в округе радиусом в 250 километров. И этот диаметр в 500 километров с севера на юг и с запада на восток контролировал о. Хортица в центре.



Днепровские пороги в Энциклопедии Брокгауза и Ефрона. Внизу их замыкает остров Хортица. Пороги на Днепре длились 75 км от нынешнего г. Днепропетровска до г. Запорожье. Геополитический фактор влияния был поглощен захватами Г. Потемкиным Крыма и Причерноморья в XVIII веке. А технологически-географический фактор нивелировался постройкой Днепровской ГЭС в 1932 году и затоплением их Днепровским водохранилищем. Это создало условия для сквозного судоходства по всей протяженности реки Днепр

Днепровские пороги – геополитическая точка старинного контроля до момента поглощения и ослабления ее влияния факторами технологий и более значимыми геополитическими акцентами. Важно это понимать. Именно технологиями развития организации коммуникаций и еще более весомой геополитикой. Почему? Потому как геополитика в то время изменила значимость Хортицы. Значительно ослабился северный путь по Днепру, так как вся земледельческая зона петровской России получила основной порт в Санкт-Петербурге в начале XVIII века, подняв ее значимость на принципиально новый уровень. Торговый путь с востока на запад и остаток товарных потоков ушли на черноморское побережье, приобретённое в результате русско-турецких войн 1768–1774 годов, завоевания Крыма в 1783 г., основания Херсона в 1778 г., Николаева в 1789 г. и Одессы в 1794 г. Запорожская Сечь о. Хортица (1775 г.), окончательно теряя экономическое влияние, но сохраняя военное, находя новые выгоды в территориальных приобретениях России и в спокойствии Дикой степи, трансформировалась в Черноморское казачье войско (1787 г.), а позже в Кубанское казачье войско (1792 г.). Князь и великий гетман Г. А. Потемкин логично развил успех Петра Великого в геополитическом влиянии основания порта в Санкт-Петербурге как морских ворот Московии-России и стремлении к основанию таких же портов на Черном море. И помогли, предрасположили его к этому понимание важности географии места и наличие технологий. Россия получила опору на Балтику и Черное море. Крым как значительно выдающейся полуостров дал контроль над всей акваторией Черного моря, обезопасил западную часть Великой степи и предрасположил развитие Российской империи на ближайшие 100 лет. Технологии дали возможность армейских операций на более дальних коммуникациях, чем ранее до этого при Петре Первом. Вот что дает понимание геополитики в определенном моменте истории.

Реки с точки зрения геополитики, факторов изоляции и коммуникации могут быть как преградой, так и дорогой. Использование рек как дорог и преград, их устьев как коммуникативных геополитических точек между сушей и морем – таких примеров в истории множество. В каждой стране есть подобные точки, и они играют значительную роль для торговых путей и военных коммуникаций. Блокирование и контроль над портом, который соединяет речные и морские коммуникации, может «отключить» целые регионы или значительно ослабить экономику. И так далее.

Каналы между реками связывают речные бассейны и морские акватории. При СССР, например, зачахший ныне Днепровско-Бугский канал, соединяющий бассейны Вислы и Днепра, Черного и Балтийского морей по линии Гданьск – Херсон перевозил 7 млн тонн грузов (1991 г.). Значимость была утеряна из-за политических разногласий между государствами и перехода на более независимый, быстрый и часто более экономичный авто- и железнодорожный транспорт[1].

[1] Часто «экономика» диктуется схемами минимизации налогов. Фуру или бус «протащить» через границу с минимумом платежей иногда проще, чем постоянно действующий канал логистики судов, который могут быстро «закошмарить» проверяющие органы.

Среднегерманский, Гёта-канал, Кильский, Беломорский, путь св. Лаврентия в США, Волго-Донской и многие другие каналы имели огромное геополитическое значение в развитии своих регионов. На пике могущества морской парадигмы коммуникаций в первой половине XX века их роль была грандиозной. Но сегодня они стали предвестником смены морской парадигмы на сухопутную. Так же, как когда-то транспортная коммуникация рек была предвестником смены сухопутной на морскую. Но об этом позже.

Если обратиться к истории с точки зрения геополитики, с точки зрения изоляции и коммуникации, то мы увидим, что на всё влияют технологии, придуманные человеком. Хотя даже при этом фактор географии играет самую значительную роль. Технологии пересадили идущего человека на лошадь и сделали его быстрее. Одомашнивание, животноводство, скотоводство, селекция, стремена, седла, упряжь, повозки, колесницы, фуры, кареты – всё это технологии. В чем смысл? Чтобы перевозить быстрее, больше, объемнее! Технологии развития транспорта. Вспомним Остапа Бендера: «Железный конь идет на смену крестьянской лошадке!» На суше гужевой транспорт заменили автомобильным, железнодорожным и пр. Технологии стремятся к быстроте и мощи. Особенно последние сто лет. И если вы устремите свой взгляд к истории, то однозначно признаете следующий факт: вся история цивилизации пронизана стремлением человека транспортировать бóльшую массу и объем быстрее. От шагающего человека до сверхзвукового болида и супертанкера. Скорость коммуникации между пунктами назначения является важным геополитическим элементом. На смену парусным судам пришли более быстроходные суда с двигателями внутреннего сгорания и атомными реакторами. Существенным элементом коммуникации во всех трех пространствах: на суше, море и воздухе является скорость того, насколько возможно быстрее перевезти груз большой массы и объема.

С XV века по первую половину XX века однозначное первенство в этом вопросе занимали морские суда. Но так как поверхность моря вязкая, то скорость судов, перевозящих значительные грузы, уперлась в обычные максимальные 30 узлов в час (55 км/ч). А в реальности и того меньше. Средняя скорость торговых судов на море – от 15 до 20 узлов в час (28-37 км/ч). В вопрос скорости морских коммуникаций уперлись еще в начале XX века. И до сих пор он кардинально не решен. Потому как скорость того же железнодорожного состава стала в три раза больше. Банально, но скорость на суше основывается на более высокой твердости поверхности. Суша тверже, чем вода. И всё. Вопрос скорости морских коммуникаций сглаживается двумя факторами: 1) противоречиями государств с их границами и их преодолением; 2) величиной объемов и массы перевозимых грузов. Об этом уже упоминалось выше. Поэтому с точки зрения технологий морские коммуникации, учитывая фактор скорости, развивались в сторону увеличения объемов. В XX веке суда становились всё больше и больше и сегодня достигли своих максимальных размеров. Также уперевшись в способность воды, моря, климата, глубин возле суши выдерживать огромные размеры.

Сегодня, в XXI веке, морские коммуникации уперлись в свое возможное развитие, при этом технологии постепенно, медленно, но необратимо в ближайшем будущем отберут коммуникативное значение моря и передадут эту важность суше. Яркий пример – трубопроводы. Если раньше наливные жидкости транспортировались больше танкерами, то сегодня все бóльшее и бóльшее значение приобретают нефтепроводы, газопроводы и прочие трубопроводы. Значение коммуникативности моря падает.

Для понимания важности и серьезности оценки происходящего приведу пример. Только по северной ветке нефтепровода «Дружба», построенного из СССР в «дальнее зарубежье», экспортируется до 50 млн тонн нефтепродуктов в год. Супертанкер (все танкеры, которые могут перевезти более 2 млн баррелей) перевозит около 350 тыс. тон нефти. Чтобы перевезти объем северной ветки «Дружбы», таким супертанкером надо совершить около 142 ходок в год. В 2009 г. в мире использовалось 74 супертанкера, из них 48 функционировали как временные накопители при добыче нефти в море. А в 1991 г. в связи с войной в Персидском заливе использовалось 65 супертанкеров. Любой супертанкер совершает не более 12 ходок в год, что, в принципе, является их пределом, потому как их скорость обычно около 25 км/ч и плавают они на дальние расстояния в среднем около месяца. По факту северная ветка «Дружбы» обесценила работу 12 супертанкеров. И это не просто 20 человек команды в каждом, а целая разветвленная инфраструктура портов и коммуникаций, более мелких трубопроводов, насосных станций, резервуаров, верфей, доков и на самом деле тысячи рабочих мест. Это целое перераспределение ресурсного потока, не говоря уже о баснословных деньгах и политике влияния и контроля. СССР постройкой нефтепроводов и газопроводов, а также других продуктоводов значительно ослабил товарные потоки, контролируемые морскими державами. Сегодня можно понять обеспокоенность США трубопроводами России в Европу, которые удешевляют поставки в районе 20 % стоимости и фактически существенно уменьшают контроль, прибыли, влияние над регионом, а напрямую несут убытки морским державам. Задумайтесь! Транспортировка углеводородов, химических веществ в жидком состоянии в трубопроводах в значительной мере ослабила фактор морских коммуникаций в сторону суши. И этот процесс, начавшийся постепенно во второй половине XX века, необратим. Почему? Потому как это не просто человеческий фактор, политика, а прежде всего экономика, выгода. Наполеон проиграл Континентальную блокаду не оттого, что был слаб или глуп, а потому как на стороне Великобритании тогда встали выгода, экономика. Последняя базировалась на тогдашней геополитической ситуации, тогдашних технологиях. Ничто не может остановить человека в его стремлении к реальной выгоде, как только он ее увидит. Это заложено в его природе. Ни расстрелы и конфискации Наполеона, ни тотальная пропаганда, потому как за ней со временем всегда приходит отрезвление. Выгода и экономика ближе человеку, первичнее, как чувство голода, чем политика и философия «о возможном», как честолюбие. Кстати, это одна из главных политических причин падения СССР.

Уровень технологий, как ранее было сказано, влияет на сглаживание фактора морских и сухопутных коммуникаций вплоть до переворота парадигмы с сухопутной на морскую и наоборот во время исторического процесса. Реки в древности были дорогами человечества, они подавляли фактор влияния коммуникаций суши, сухопутной парадигмы и стали предвестниками рождения морской парадигмы. С XV века морская парадигма достигла своего пика к началу XX века. Но сегодня, как когда-то в XV веке, появление технологий морских перевозок – каравелл, развитие транспортной инфраструктуры на суше и ее тупик на море предвещают новый переворот парадигмы. С морской на сухопутную.

Первым звонком стало развитие железнодорожной и автомобильной инфраструктуры. Ослабляет это развитие прежде всего политическое противостояние между странами и технологии. Как говорилось выше, на стороне морской парадигмы стоит принцип «разделяй и властвуй» государства суши и невозможность технологически перевозить по суше большие массы и объемы, равные судам. То есть в морской парадигме сегодня остается транспортировка сухих грузов, контейнеров (TEU) и пр., а это миллиарды тонн. Но скорость транспортировки грузов и ресурсов, скорость коммуникации уже во многом переходят на сушу. Локальные грузоперевозки, инфраструктура на геополитических платформах и даже между ними благодаря трубопроводам, железнодорожному и автомобильному транспорту, а также авиасообщения значительно ослабляют фактор мощи морских коммуникаций. Именно они сначала уменьшили грузопотоки по небольшим каналам между реками. Товары, которые возили по воде, перешли на сушу из-за фактора скорости коммуникаций. А ведь еще до второй половины XX века эти миллионные грузопотоки шли по каналам. Сегодня же каналы часто становятся уже объектом туристической отрасли и отрасли развлечений. Вспомните Днепровско-Бугский канал. Товаропоток с 7 млн тонн при СССР сегодня упал в десятки раз. И таких каналов сотни. Всё перекочевало на сушу. Из-за скорости коммуникаций. За морем остались масса и объем. Но как только технология позволит перевезти хотя бы 5 тысяч 20-футовых контейнеров одним «махом», как только они проедут из Шанхая в Роттердам быстрее и дешевле, чем по морю, морская парадигма уступит сухопутной. А это означает кардинальное перераспределение ресурсов, средств, денежных потоков от морских держав к сухопутным со всеми исходящими отсюда реалиями. Это триллионы. И данный процесс необратим, потому как это естественная эволюция цивилизации, технологий и стремления человека жить лучше, получать выгоду и развиваться.

Скорость коммуникации – это важный аспект понимания в геополитике и ее взгляде с точки зрения изоляции и коммуникации. Человек всегда будет стремиться наращивать скорость коммуникации в перевозке объемных и тяжелых грузов. В этом состоит уравновешивающие противоречие, где скорость коммуникации противостоит объему и массе. Доводя это противоречия до баланса, морские или сухопутные цивилизации длительно пользуются его благами. 500 лет с XV века баланс этого противоречия работал на морские державы. Технологии

более быстрых коммуникаций на суше сдвинули теперь этот баланс в сторону сухопутных держав. Им осталось уравновесить его, увеличив технологически возможную транспортировку массу и объема с новыми технологическими скоростями коммуникаций. Например, сделать поезд более крупным и бóльшим. Если такое случится, то баланс этого противоречия (скорости и объемной массы) переведет флагман развития с морских на сухопутные державы. Парадигмы перевернутся. Морские ослабнут, а сухопутные усилятся. Центром развития станут уже не морские державы, а сухопутные, как было до XV века. Появятся новые «шелковые пути». Конечно, в результате возможного технологического прорыва, если удастся преодолеть земное притяжение под конкретным «грузовиком», весь транспортный поток уйдет в воздушное пространство, потому как там скорости еще бóльшие. И сложится совсем другая геополитическая картинка мира. Страны будут бороться за доминирование в воздухе и космосе. Но пока такой сценарий столкнется с тем же проблемным противоречием, которое необходимо уравновесить: скорость коммуникаций и масса с объемом возможно перевозимых грузов с точки зрения экономичности. Сегодня, как и 30 лет назад, самый большой и тяжелый груз по воздуху может перевезти советская АН-225 «Мрия» – 200 тонн. Это несопоставимо с железнодорожным составом, а тем более с морскими судами. Да, мелкие и легкие грузы потихоньку будут перетекать в воздушное пространство. Но пока не будет кардинально новой технологии преодоления притяжения Земли, всё это будет выглядеть не более чем красивая обертка от конфетки. Скорость коммуникаций и масса с объемом – это технологическая цель в геополитике изоляции и коммуникации. Она сдвигает и переворачивает баланс между большими сухопутными и меньшими, но более коммуникативными морскими державами в нынешнем историческом отрезке времени.