



---

**Алексей Подберезкин, Ольга Подберезкина: Наиболее вероятный цивилизационный сценарий взаимодействия западной и российской локальных цивилизаций**

Фундаментальное значение должен приобрести вывод о необходимости регулярных глобально-мировых долгосрочных оценок возможных сценариев экономического и социального развития, которыми четко обозначались бы граничные ориентиры возможного использования всем человечеством ресурсов природы и императивы экологического равновесия[1]

Б. Кузык, бывший помощник Президента РФ

Не останется державы-гегемона. Власть перейдет к сетям и коалициям многополярного мира[2]

Национальный комитет разведки США

Ограниченность природных ресурсов, существование национальных (и цивилизационных) систем ценностей и интересов неизбежно означает, что тот или иной сценарий развития человеческой цивилизации (ЧЦ) будет формироваться как результат предшествующего выбора: либо монополизм и диктатура сильнейших локальных цивилизаций и государств, либо соблюдение норм международного права, тех ориентиров, которые выработало человечество. Учитывая же историю развития человеческой цивилизации вплоть до второго десятилетия XXI века, приходится признать, что теоретически существующая возможность существования двух форм взаимодействия локальных цивилизаций – силовой и международно-правовой – на практике сводится к тому, что международно-правовая форма фактически превращается в форму правовой и медийной легализации силовой формы. События на Украине 2014 года очень наглядно продемонстрировали каким образом можно извращать любые нормы международного права – от норм ведения войны до норм соблюдения прав человека.

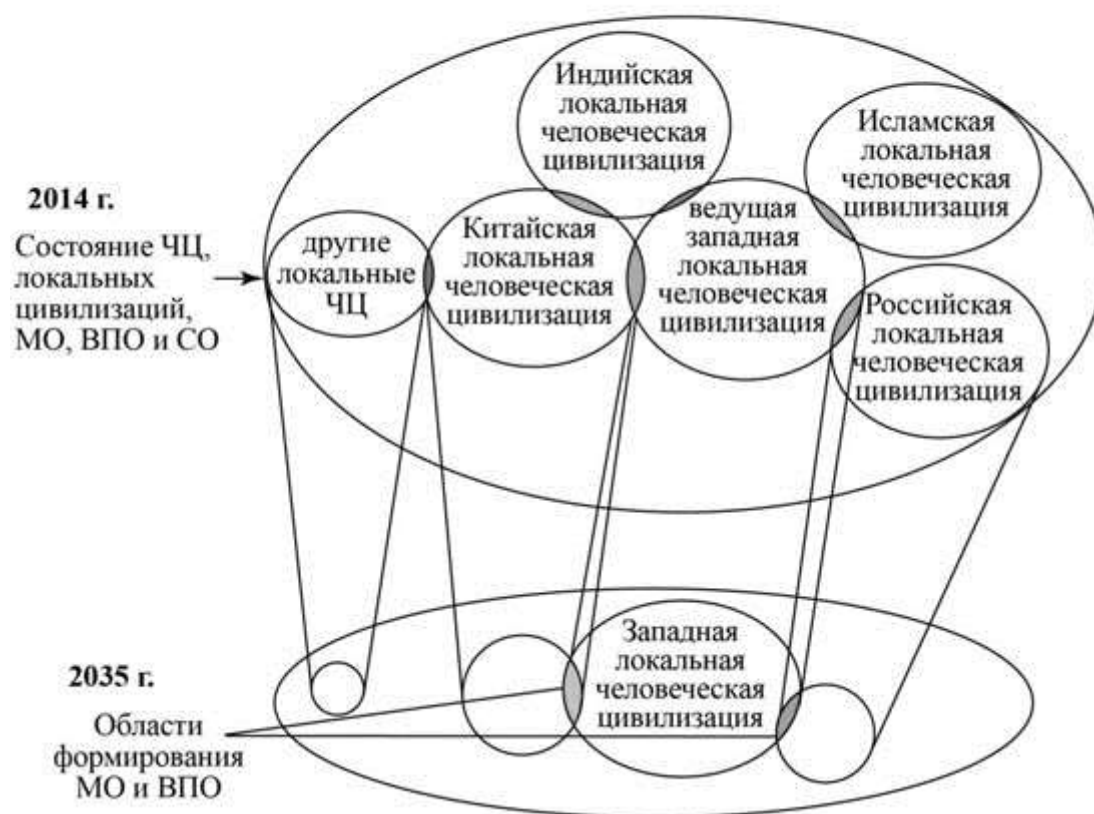
Сказанное означает, что в реальности пока что существует единственная форма сосуществования локальных цивилизаций, государств и других акторов международной обстановки – силовая форма. Это также означает, что:

– во-первых, не силовые формы (в т.ч. правовые, нравственные) взаимоотношений сохраняются, продолжают существовать, но не являются в нынешних условиях решающими;

– во-вторых, силовая форма отнюдь не означает исключительно военную, а тем более вооруженную форму отношений между локальными цивилизациями и государствами. Более того, она не предполагает, что военная силовая форма является наиболее эффективной и часто употребляемой. Совсем наоборот: уже в XX веке решающую роль стали играть невоенные силовые инструменты политико-экономические, финансовые, информационные, гуманитарные и др.

Таким образом характер взаимоотношений локальных цивилизаций, наций и государств в XXI веке определяется их способностью силовым способом влиять на политику, системы ценностей и интересы других локальных цивилизаций, наций и государств. Соответственно II сценарии развития локальных цивилизаций находятся под этим определяющим влиянием и, как следствие, развитие сценариев международной обстановки (МО), военно-политической обстановки (ВПО) и стратегической обстановки (СО), а также характер будущих войн и международных конфликтов. Подобную логическую взаимозависимость и последовательность можно показать на рисунке следующим образом.

**Логическая взаимозависимость и последовательность влияния локальных ЧЦ и вытекающих из этого сценариев МО, ВПО и СО, а также войн и международных конфликтов**



Как видно на рисунке, заштрихованные области взаимодействия локальных цивилизаций могут со временем расширяться или сжиматься в зависимости от степени влияния той или иной цивилизации. На нашем рисунке предполагается, что западная локальная цивилизация до 2035 года ставит задачу расширение своей зоны ответственности (системы ценностей, интересов) по сравнению с 2015 годом за счет других локальных цивилизаций, прежде всего российской.

Что касается других локальных цивилизаций, то они должны либо попасть под

влияние западной, либо оказаться в ее прямом подчинении. Соглашаясь в этой связи в принципе с глобальным прогнозом Совета по разведке США, важно уточнить два важных обстоятельства. Во-первых, кто будет стоять во главе этих сетей и коалиций. Ответ и претензии США – очевидны. Во-вторых, на какой основе они будут формироваться? Ответ также очевиден – на цивилизационно-ценностной основе, конкретной локальной цивилизации.

## **Основные области противостояния локальных цивилизаций Запада и Востока в XXI веке**

Требование обеспечения национальной безопасности на перспективу до 2030 г. сохраняется и приобретает новые компоненты. Однако большинство государств по причинам экономического научно-технического и территориально-демографического характера окажутся все менее способным решать эту задачу самостоятельно[3]

Авторы глобального прогноза `2030`

Можно согласиться с выводом авторов прогноза: те локальные цивилизации (нации, государства), которые не смогут обеспечить самостоятельно свою национальную безопасность, будут вынуждены:

- потерять идентичность и суверенитет;
- объединиться в коалицию, союз, противостоящей внешней угрозе.

В этой связи необходимо прямо признать, что наиболее вероятный сценарий развития отношений России с Западом, реализуется в широком контексте – как сценарий развития преимущественно враждебных взаимодействия двух локальных цивилизаций: западно-протестанской и восточно-православной. Это враждебное взаимодействие наблюдается прежде всего в следующих основных областях, которые являются не только самыми важными, но и (в случае взаимоотношений Россия–Запад) антагонистическими:

- культурно-ценностном, как явное противоборство двух систем ценностей, открыто противостоящих друг другу;
- геополитическом, как противоборство за контроль над Евразией, особенно ее центральной, азиатской частью;
- ресурсно-сырьевое, как борьба за контроль над природными ресурсами Евразии;
- пространственно-транспортное, как контроль над транспортными коридорами и внешней торговлей, а также инфраструктурой Евразии.

Во всех этих ключевых областях наблюдается комплекс острых противоречий при минимуме готовности со стороны западной локальной цивилизации к договоренностям и компромиссам. Более того, Запад сознательно избегает компромиссов, даже когда они возможны. Учитывая, что три первых области сотрудничества / противоборства уже описаны, в т.ч. и в этой работе достаточно подробно, рассмотрим только одну, четвертую - пространственно-транспортную – область противоречий. Логика развития сценария после 2014 года в этой области неизбежно будет следующей:



Мы сознательно выделяли только 4 наиболее важные сферы пространственно-транспортной области, где существует стремление к сотрудничеству / соперничеству, объективно вытекающее из взаимодействия систем национальных ценностей и интересов западной и российской локальных цивилизаций. Эти сферы не только изначально самые важные, но они объективно `неисключаемы` из процесса взаимодействия цивилизаций. Так, политические, (дипломатические, общественные, гуманитарные и др.) и военные отношения присутствовали в истории человеческих цивилизаций всегда. Даже в тех случаях, когда они и не завершались войнами, мирными договорами и др. конкретными актами.

Невозможно исключить и использование природных ресурсов и полезных ископаемых, которых в XXI веке становится явно недостаточно, а кризисные явления, возникающие в этой связи, становятся нормой международных отношений. Так, не только углеводороды, металлы, но и пресная вода, воздух, земля становятся ценным активом и предметом влияния.

Особенно важное значение в отношениях между локальными цивилизациями имеет взаимодействие в области инфраструктур. Авиационные, морские и ж/д перевозки, как и трубопроводный и автомобильный транспорт, стали важнейшими отраслями экономики и приоритетами геополитики.

Естественно, что невозможно исключать из сферы важнейших взаимоотношений обрабатывающую промышленность – основу современной экономики, где кооперационные связи, интеграция, с одной стороны, и конкуренция, с другой, стали факторами, влияющими на формирование политики.

Степень влияния этих сфер отношений может быть очень разной. Условно мы можем оценить ее в баллах по шкале от – 5 до + 5 и показать в следующей матрице.

Думается, что полезно рассмотреть эту матрицу не только под углом зрения отношений в 4-х основных сферах пространственно-транспортной области, но и с точки зрения влияния этих отношений на производные сценарии развития МО и ВПО.

### **Матрица сотрудничества / соперничества двух локальных цивилизаций в пространственно-транспортной области в Евразии**

Сфера взаимоотноше- ний / локальная цивилизация	Западная	Восточная
Политика и военная области (например, интеграция в Евразии)	– 4	+ 2
Добыча природных ископаемых	+ 1	+ 4
Строительство инфраструктур	– 4	+ 5
Развитие переработки	– 3	+ 5

Подобную расстановку баллов требуется, естественно, прокомментировать, потому, что она будет соответствовать достаточно субъективным экспертным оценкам. В развернутом виде это будет сделано ниже, но для таблицы достаточно пояснить, что:

– 5 – абсолютная незаинтересованность в сотрудничестве, более того, препятствие его развитию, в т.ч. военно-политическое;

+ 5 – абсолютная готовность к любым формам разумного сотрудничества;

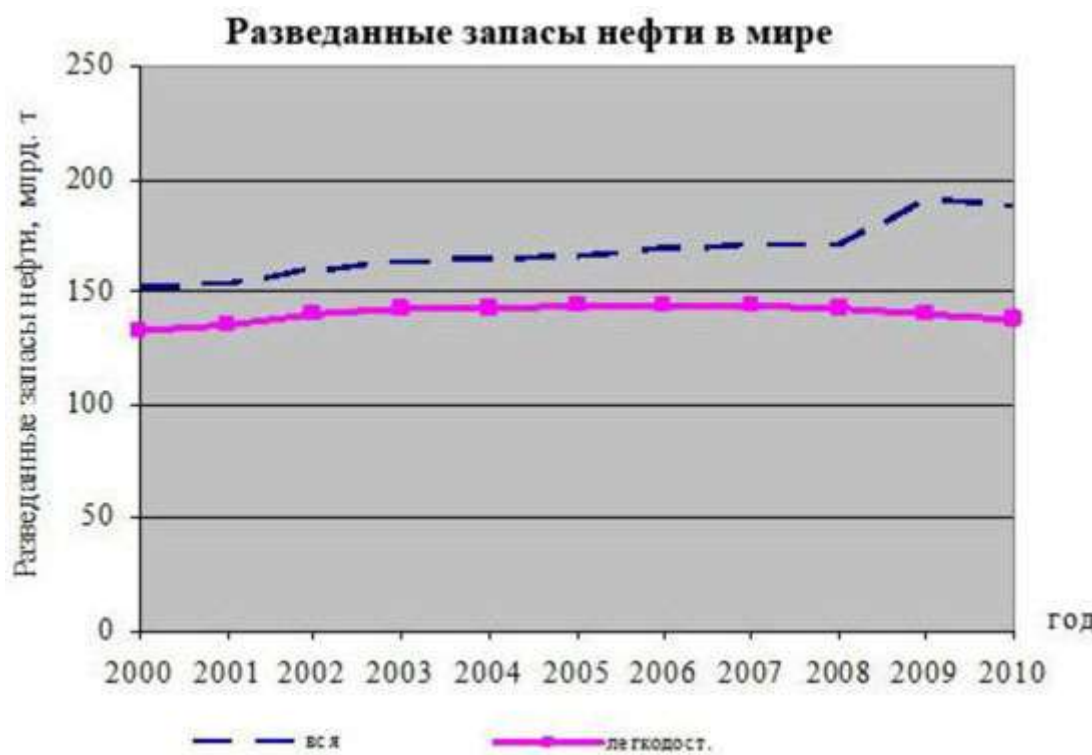
– 4 или + 4 – готовность / неготовность к сотрудничеству с определенными оговорками;

– 1 или + 1 – минимальная степень готовности / неготовности к сотрудничеству (или противодействию).

При анализе неизбежно будут существовать разные оценки у разных экспертов, однако важнее выделить общий вектор, направление во взаимодействии двух локальных цивилизаций в Евразии по вполне конкретному комплексу (пространственно-транспортному) вопросов. При этом, понимается, что косвенно к нему имеют отношение как три других основных области сотрудничества / противоборства, так и, возможно, другие области. Так, очевидной областью сотрудничества / противоборства локальных цивилизаций является добыча полезных ископаемых. Учитывая, что запасы природных ископаемых ограничены и вполне ожидаемо, что по некоторым из них уже в перспективе 15–25 лет возникнут проблемы, уже сегодня развернулась острая борьба за контроль над районами добычи и контроль над доступом и районам добычи (что в

ряде случаев означает одно и то же).

Ситуация в этой области серьезно усложняет то обстоятельство, что быстрыми темпами растет себестоимость добычи и доставки природных ископаемых, что хорошо видно на примере добычи нефти.



Столь значительный рост капитальных издержек связан не только с ослаблением доллара, но и с ростом заработных плат (геологов, инженеров и др. специалистов), ростом стоимости материалов (в т.ч. металлов) и специализированного оборудования. Определенный вклад в рост стоимости добычи и переработки нефти также вносит увеличение доли тяжелой и труднодоступной нефти в общем объеме добычи. Рост издержек на освоение новых месторождений является фундаментальным фактором повышения цен на нефть.



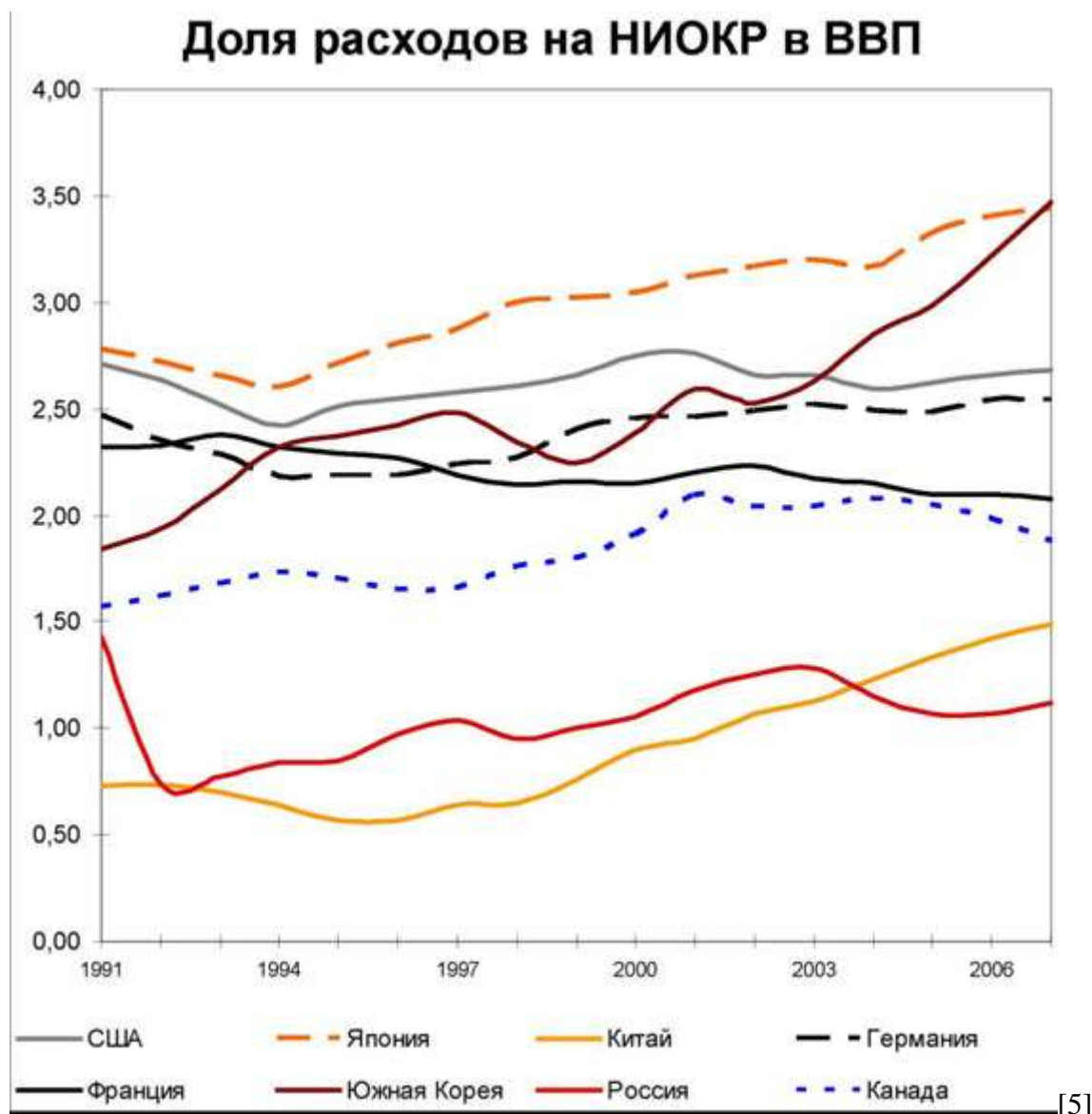
Поэтому разведанные запасы легкой нефти в мире, начиная с 2005 г. снижаются, что вызывает рост напряженности между группой стран производителей и потребителей

нефти[4].

Важнейшей областью сотрудничества /противоборства между цивилизациями является обрабатывающая промышленность, в т.ч. переработка сырья и промышленное производство. Именно эта область формирует наукоемкость и качество промышленной продукции и всей экономики, в том числе и военно-технические возможности. Показательно что эта область всегда была не только высшим национальным приоритетом США, но и областью, где возможности сотрудничества с Россией всегда были искусственно ограничены.

В матрице эта сфера сотрудничества между цивилизациями со стороны Запада была оценена очень низко (– 3), а готовность Востока (+ 5), как очень высокая. Такое расхождение объясняется тем, что в стратегическом противостоянии двух локальных цивилизаций Запад делает основной упор на своем научно-техническом и технологическом превосходстве.

Это превосходство, он не собирается обесценивать сотрудничеством с Востоком, с одной стороны, и пренебрегать им, – с другой. Приоритет на сохранение и развитие такого превосходства будет не просто сохраняться, но и усиливаться. Существующий `запас прочности` достаточен для того, чтобы компенсировать более низкие темпы роста ВВП, нехватку природных ресурсов и т.д. В нашем случае именно технологическое превосходство оказывается решающим `аргументом` в противоборстве в пространственно-транспортной области, а именно: ставка на развитие высокотехнологических транспортных средств (ликвидация одновременно конкурентов), контроль над транспортными путями и коридорами. Так, приватизация ГТС на Украине под предлогом ее модернизации – яркий пример такой политики.



Не случайно, что после начала конфликта на Украине США и ЕС поспешили не только свернуть остатки своего сотрудничества, но и максимально ограничить такое сотрудничество России с другими странами.

Примечательно, что не только по масштабам государственных НИОКР, но и их величине по отношению к другим странам США резко выделяются среди развитых стран. И это не случайно.

Совершенно очевидно, что усилия США в области опережающего технологического развития должны компенсировать негативные процессы в соотношении сил в других областях. В частности, технологическое превосходство должно нейтрализовать ослабление позиций США в пространственно-транспортной области. Так, массовое применение ударных БЛА США в Пакистане компенсирует слабость их военного присутствия в регионе и связанные с этим риски, а массовые внедрения робототехники в сухопутных войсках – сокращение участия личного состава и т.п.

Противоречия между российской и западной локальными цивилизациями в пространственно-транспортной области очевидно развиваются по нарастающей, что связано в том числе косвенно и с тем, что в трех других основных областях противоречий – культурно-ценностной, геополитической и ресурсно-сырьевой –



стремительно усиливается значение пространственно-транспортных факторов. Так, усиление культурно-цивилизационного влияния прямо связано с возможностями перемещения больших масс людей (обмены, туризм и т.д.), которые превратились (как и образование) в целую отрасль экономики для развитых стран Запада. Причем эту отрасль Запад пытается монополизировать, устраняя конкурентов посредством создания `авторитетных` рейтингов (университетов, колледжей).

С геополитической точки зрения, транспортные и коммуникационные возможности, игравшие еще со времен Римской империи огромное значение, превратились в реальный фактор, определяющий масштабы геополитического влияния.

С ресурсно-сырьевой точки зрения, транспорт стал важнейшим условием развития торговли и внешнеэкономического сотрудничества, а наличие транспортных коридоров, – обязательной предпосылкой для внешней торговли.

Понятно, что имея такое преимущество, США не собираются с кем-либо делиться, особенно с теми странами, которые они рассматривают как соперников. Не случайно и то, что основная доля государственных НИОКР США направляется в оборону.

### **Доля оборонных НИОКР в государственных расходах на НИОКР в 2007 г., (%)**

США	56,6
<b>Большая семерка</b>	<b>38,6</b>
Франция	27,7
Великобритания	24,2
Южная Корея	18,0
<b>ЕС 27</b>	<b>12,5</b>
Швеция	12,4
Германия	6,0
Япония	5,2
Канада	4,0
Финляндия	2,8
Бразилия	1,2
Португалия	0,5
Ирландия	0,0

Совершенно естественно становится то, что соперничество с Россией рассматривается как наиболее приоритетная форма взаимоотношений в будущем двух локальных цивилизаций: сохранение технологического отрыва США, в т.ч. в военно-технической области, должно гарантировать США преимущество во всех основных четырех областях цивилизационных противоречий, включая пространственно-транспортную область.

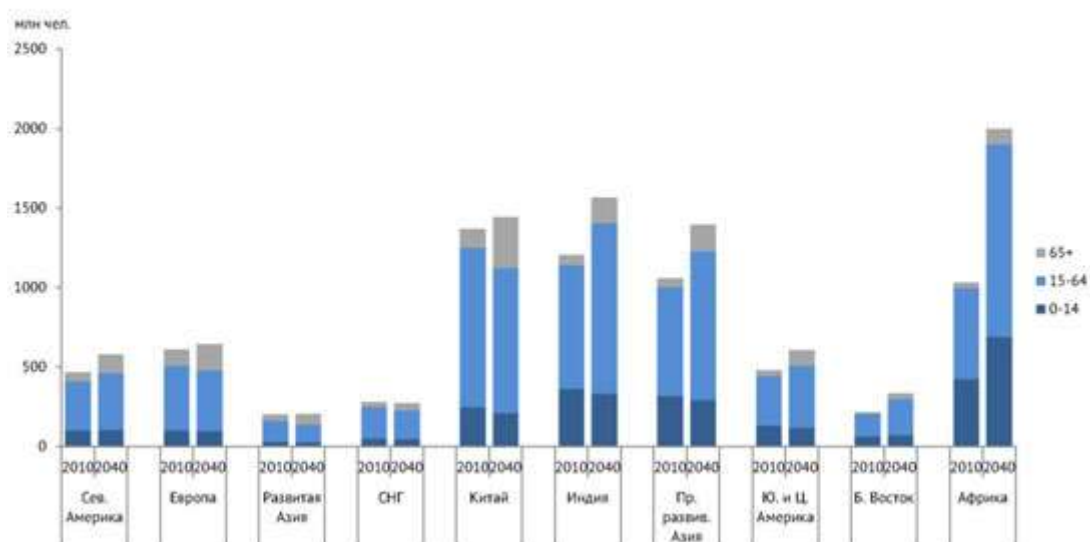
События последних лет показывают, что именно эта область становится ключевой в отношениях между локальными цивилизациями. Можно перечислить только несколько проблем, которые обострились во втором десятилетии XXI века, в частности:

- борьба за контроль над Арктикой и транспортными путями, в т.ч. Северным морским путем (СМП);
- проблема транзита через российские районы Сибири и Дальнего Востока, в т.ч. авиационного, которые особенно активно обсуждались в ходе украинского кризиса;
- транспортировка углеводородов из России в Европу и проблема транзита через Украину;
- строительство трубопроводов через юг и север Европы;
- транзит западной коалиции в Афганистан;
- транспортные проблемы в С.-В. Азии и Ю.-В. Азии;

и т.д. и т.п.

Любая система безопасности – мировая, региональная, национальная – имеет прежде всего пространственно-геополитическое измерение. Даже расширение воздушно-космического пространства до глобального ТВД не отменяет этой характеристики потому, что конечные объекты безопасности и субъекты ВПО расположены на поверхности земли и воды. Так, оценивая демографические ресурсы (и, кстати, также мобилизационные ресурсы планеты) во втором десятилетии XXI века и через 30 лет, мы видим что количественно и, главное, качественно к 2040 году Индия, КНР и страны Африки будут составлять большинство населения мира и соответственно самые массовые вооруженные силы.

**Динамика доли трудоспособного населения от 15 до 64 лет в общей численности населения по регионам мира, %**  
(основные регионы концентрации активного человеческого капитала и мобилизационных ресурсов)

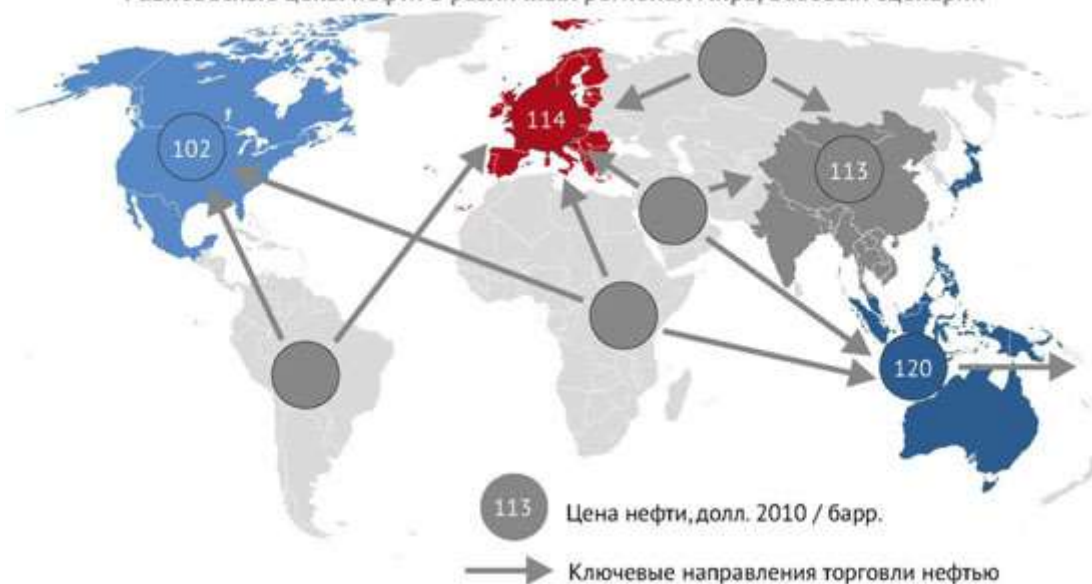


Источники: ИНЭИ РАН, ООН, 2013 [7]

Соответственно и потребление, и транспортные перевозки в этих странах и цивилизациях резко возрастут. Если же транспортные коридоры и средства передвижения будут находиться под контролем другой цивилизации или страны это неизбежно приведет к коллапсу экономической и социально-политической системы. Трудно, практически невозможно, контролировать всю экономическую, политическую и социальную жизнь целой цивилизации или отдельной страны. Поэтому ставится цель контролировать ее ключевые, наиболее важные точки – мосты (как в Белграде при бомбежке НАТО), высоты и вокзалы (как на Украине), порты (как в Ираке), перевалы (как в Афганистане) и т.д. Для России, например, такой критически важной точкой является транссибирская железнодорожная магистраль, ж/д и автодороги, соединяющие европейскую и азиатские части, Москву и С.-Петербург.

В связи со стремительным ростом потребления природных ресурсов и ростом товарооборота в мире (опережающим рост ВВП), транспортные артерии становятся все более важным стратегическим ресурсом в соперничестве цивилизаций. В средние века Испания и Португалия даже `поделили мир` поровну с тем, чтобы контролировать транспортные пути в Новый свет. Не исключение, что к этому стремится и западная цивилизация, используя как приемы интеграции, так и `гарантии` своих ВМС.

Равновесные цены нефти в различных регионах мира, Базовый сценарий



Геополитика, география и внешняя торговля, которая по темпам развития будет опережать темпы роста ВВП, неизбежно будут предопределять и развитие международных военно-политических отношений. Эту закономерность не отменяет даже то обстоятельство, что имели место мировые (глобальные) войны, а в послевоенный период некоторые государства и блоки пытались заявить о своей "глобальной ответственности". И в случаях мировых войн, и в процесс строительства военных организаций в относительно мирные периоды всегда сохранялся главный, основной потенциальный ТВД, от результатов военных действий на котором зависел исход войны и военное планирование. В ходе Первой и Второй Мировых войн таким ТВД была западная часть Евразии - Европа, хотя военные действия шли и на Тихоокеанском ТВД, и в Африке, и в Азии. Более того, есть основания полагать, что численность погибших, во время Второй Мировой войны в Азии могла быть сопоставима с военными потерями в Европе, но это отнюдь не отменяет вывода о решающем значении ТВД в Европе. В настоящее время, а тем более в долгосрочной перспективе 30-50 лет, есть все основания полагать, что главным и решающим ТВД станет Евразия.

Целесообразно подробнее остановиться на этом сценарии и комплексе пространственно-транспортных противоречий.

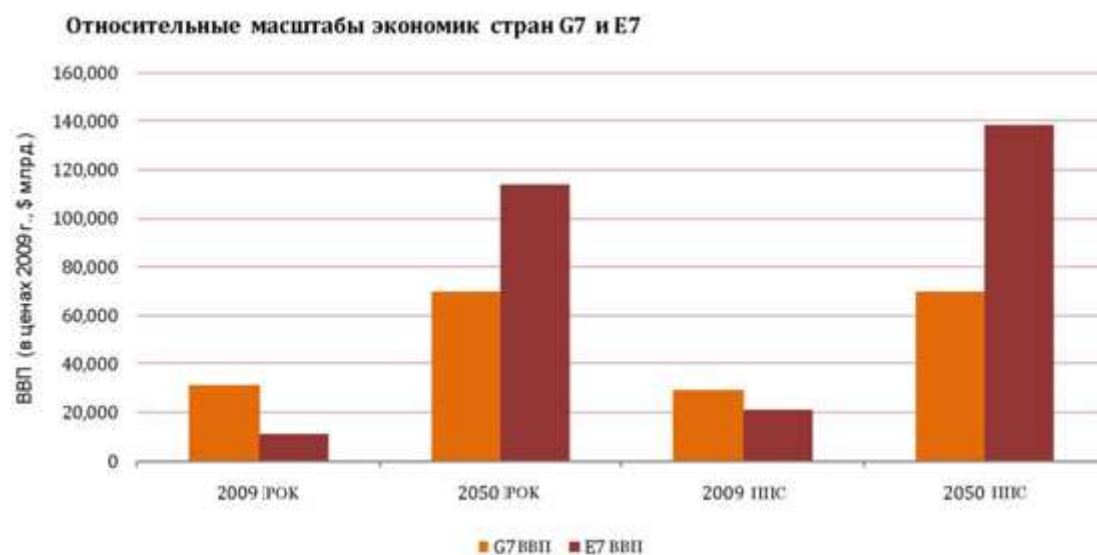
Усиление борьбы за природные ресурсы планеты и контроль над распределением мировых богатств, которое рассматривается рядом экспертов как основное цивилизационное противоречие XXI века, в действительности является частью проблемы пространственно-транспортных противоречий. Само по себе наличие ресурсов определяет еще далеко не все. Важнее часто бывает их доступность и возможность транспортировки. Таким образом решающее значение как в настоящее время, так и на период до 2030 и 2050 годов будет иметь в этой связи возможность геополитического контроля, который реализуется прежде всего в возможности контроля над мировыми транспортными коридорами. В отличие от XV–XX веков такой контроль состоит не только над отдельными морскими путями, но и уже над большинством основных путей, причем не только морских, но и сухопутных, авиационных, трубопроводных, а в перспективе – космических. Это объясняется основными особенностями мирового (глобального) развития, а именно:

– ростом численности и мобильности населения;

- ростом физических объемов товаров и услуг;
- опережающими темпами роста внешней торговли по сравнению с ростом темпов ВВП;
- специализацией производства товаров и услуг в отдельных странах и регионах;
- усилением регионализации.

По оценкам некоторых исследователей, экономика ведущих развивающихся стран (Е7) в 2050 году будет на 64% больше, чем у ведущих стран Запада ('Большой семерки').

В настоящее время экономика стран Е7 составляет примерно 36% от размера экономики всех стран G7 по рыночному обменному курсу и примерно 72% - в пересчете на паритет покупательной способности.



[8]

Произойдет радикальное перераспределение основных грузопотоков. И не только между отдельными регионами (Европа–АТР; Л.Америка–США; Африка–Европа и т.д.), но и отдельными странами в связи с изменением их удельного веса в мировом производстве товаров и услуг. Это хорошо видно из следующего сравнения.

### Рейтинг стран по ВВП в терминах ППС

Место в рейтинге ППС на 2009 г.	Страна	ВВП в терминах ППС (в ценах 2009 г. в млрд долл. США)	Место в рейтинге ППС на 2050 г.	Страна	Прогнозная оценка ВВП в терминах ППС (в ценах 2009 г. в млрд долл. США)
1	США	14256	1	Китай	59475
2	Китай	8888	2	Индия	43180
3	Япония	4138	3	США	37876
4	Индия	3752	4	Бразилия	9762
5	Германия	2984	5	Япония	7664
6	Россия	2687	6	Россия	7559
7	Великобритания	2257	7	Мексика	6682
8	Франция	2172	8	Индонезия	6205
9	Бразилия	2020	9	Германия	5707
10	Италия	1922	10	Великобритания	5628
11	Мексика	1540	11	Франция	5344
12	Испания	1496	12	Турция	5298
13	Южная Корея	1324	13	Нигерия	4530
14	Канада	1280	14	Вьетнам	3939
15	Турция	1040	15	Италия	3798
16	Индонезия	967	16	Канада	3322
17	Австралия	858	17	Южная Корея	3258
18	Саудовская Аравия	595	18	Испания	3195
19	Аргентина	586	19	Саудовская Аравия	3039
20	Южная Африка	508	20	Аргентина	2549

Источник: оценки Всемирного банка за 2009 г., прогнозы, основанные на модели PwC, на 2050 г.

[9]

В вышеприведенной таблице 1 представлены обобщённые результаты прогнозной оценки ВВП на 2050 год в терминах ППС. Наиболее заметные изменения по сравнению с 2009 г. наблюдаются в позициях Китая и Индии, которые заняли две верхние позиции в рейтинге, опередив США к 2050 году. Еще одно заметное изменение наблюдается в позиции Бразилии, которая обошла Японию по размерам ВВП в терминах ППС. Кроме того, Индонезия также может значительно усилить свою позицию в рейтинге и занять восьмое место к 2050 году.

Это перераспределение мировых грузопотоков – что очень важно- произойдет не столько между отдельными странами, сколько странами, представляющими отдельные цивилизации: Китай, Индия, Бразилия, Россия, Мексика, Индонезия.

Соответственно и контроль над этими грузопотоками становится фактором, определяющим влияние в мире. Также, как это было для Великобритании в XVI–XX века, которая была способна контролировать основные морские перевозки.

Современная мировая политика как известно, определяется двумя происходящими параллельно процессами: глобализацией и регионализацией. Также и безопасность не может рассматриваться как прежде только как сфера внутренней и внешней политики.

Экономики стран объединяются в рамках глобализационных процессов и защищают свои интересы через региональные объединения, но сохраняется и политика контроля над этими процессами. Существуют и страны-изгои, которые в этих процессах не участвуют, но это временно. Уже сегодня, очевидно, что Северная Корея и Иран, которые еще недавно были главными изгоями, ищут сотрудничества с соседними странами. Но также очевидно что некоторые страны и союзы пытаются пользоваться транспортными преимуществами в политических целях: конфликт на Украине оказался показательным не только для Украины, но и всего ЕС.

Безопасность страны в новых условиях уже определяется не только количеством ракет и социально-экономическими показателями, но и способностью развивать и контролировать транспортные коридоры.

Если военный потенциал может гарантировать безопасность границ, то внутреннюю безопасность и внешние рынки только военными средствами гарантировать нельзя. Необходимы другие инструменты влияния. Примеры этому: оранжевые революции в странах бывшего СССР и арабская весна в странах Ближнего Востока. Причины волнений, которые приводят к гражданским войнам и свержению правящего режима лежат в социально-экономической сфере. С развитием глобализации, если жители твоей страны живут хуже, чем соседней, информацию об этом невозможно контролировать и это будет приводить к недовольству. Другие страны активно используют культуру, телевидение, образование, рекламу, бренды, ЛГБТ движения, ГРИНПИС и другие НПО для продвижения своих интересов и влияния на умы жителей другой страны. Этот комплекс мер, как известно, называется `мягкой силой`, но – что менее известно он прямо связан с транспортными возможностями.

Также с развитием социальных медиа появилось новое средство для управления протестными движениями, но передвижение людей – проводников этих идей – становится еще более важным. Конфликт на Украине 2014 года показал, что открытая граница становится решающей политической реальностью. Через социальные сети легко найти недовольных и объединить их, а потом `расформировать`, отпустить, но не менее важно экспортировать самих людей. Так называемый `облачный противник` широко использовался в конфликте на Украине 2013–2014 гг. именно в связи с возможностями массовой перевозки людей: с Западной Украины в Киев для организации демонстраций и в другие регионы Украины для подавления сопротивления, а также инфильтрации через границу как с одной, так и другой стороны. Не случайно именно аэропорты Донецка, Луганска, а также порты Одессы и Николаева приобрели стратегическое значение, а эффективный контроль над передвижением внутри Украины и за ее пределы в самом начале `революционных` событий стал условием смены режима В. Януковича. В целом изменение парадигмы безопасности` в начале XXI века[10] привело к пересмотру значения основных факторов, определяющих характер сотрудничества и противоборства современных цивилизаций и государств, сферы которых на первое место вышли факторы, определяющие `пространственно-транспортное` взаимодействие.

Надо признать, что, несмотря на кризис последних десятилетий, Россия достаточно успешно смогла использовать в ответ свои инструменты `мягкой силы` в самые последние годы. Вместе с тем в ее политике сохраняется определенное игнорирование невоенных инструментов, которое в конечном счете базируется на ресурсной экономике и аналогичной социальной структуре. В современном мире страна не может опираться только на природные ресурсы. Это ведет к расслоению общества, деградации экономики и потере наиболее талантливых людей страны, а во внешней

политике – к слабости невоенных инструментов. В противоборстве локальных цивилизаций в ближайшее десятилетие спектр силовых инструментов политики – от полномасштабной глобальной войны до применения частных военных кампаний и подготовки ангажированных институтов гражданского общества – будет постоянно расширяться. Но это расширение может основываться только на опережающем развитии социальной структуры общества, институтов креативного класса и модернизации экономики[11].

Именно эти два процесса – усложненные социальной структуры общества, формирование его новых институтов и рост численности креативного класса, с одной стороны, и опережающее технологическое развитие экономики, с другой, – позволяет обеспечить в будущем необходимый потенциал для противодействия западной локальной цивилизации.

Опережающее развитие пространственно-транспортной сферы является важнейшим условием для осуществления этих социальных и экономических процессов в России. Суть их предельно проста: все регионы, особенно Сибири и Дальнего Востока должны быть относительно одинаковы развиты как в социальном, так и экономическом плане. Нельзя сохранять прежнюю разницу, например, в душевом региональном ВВП в 15–20 раз. Есть целые регионы, например, по размеру больше Европы, где торговля ресурсами является основным доходом. Это прежде всего Сибирь и Дальний Восток. Развитие транспортной инфраструктуры (составляющей по численности занятых в регионах Сибири и Дальнего Востока первое место) становится важнейшей не только экономической и социально-политической, но и военно-политической задачей.

Особенно сильно угрожает разрыв между социальным положением и экономикой регионами Сибири и Дальнего Востока и быстрорастущего региона АТР. Подтверждением этого разрыва служит доля внешней торговли России в АТР, которая составляет менее 1% и качественно состоит только из ресурсов. Ситуацию ухудшает и то, что Дальний Восток почти не связан с остальной Россией хозяйственными отношениями и только несколькими железными и автодорогами. Несвязность пространства – это крайне опасная вещь для обеспечения цивилизационной безопасности.

Противоборство между локальными цивилизациями неизбежно вовлекает в свою орбиту другие локальные цивилизации и страны. Как и прежде, речь идет о поиске союзников, нейтрализации противников и укреплении нейтралитета других. В стратегии западной цивилизации. Это проявляется отчетливо в политике укрепления существующих и создании новых союзов и коалиций под контролем США. В регионе АР это прежде всего формирование Транстихоокеанского партнерства (ТТП) и укрепления двухсторонних связей США не только с такими традиционными союзниками как Япония и Южная Корея, но и Вьетнамом, Монголией и другими странами.

Для России этот вопрос стоит еще более остро. Поиск союзников в АТР и развитие двусторонних отношений, формирование клубов и коалиций, которые потенциально могут противодействовать политике западной локальной цивилизации (ШОС, БРИКС и др.) – важнейшая задача России в Евразии в регионе АТР. Решение этой задачи посредством развития отношений между западными российскими регионами и АТР невозможно. Необходимо ускоренно создавать реальных партнеров для стран АТР в восточных регионах страны.



Решение этих военно-политических вопросов возможно не на пустом месте, а на уже существующей базе – транспортной сети, инфраструктуре и остатках индустриальной мощи СССР на Дальнем Востоке. Именно поэтому опережающее развитие регионов Дальнего Востока и Сибири не является только социально-экономической задачей. Это задача, в том числе, военная, политическая и в конечном счете цивилизационная. Одним из способов противодействия в борьбе локальных цивилизаций в XXI веке становится, как уже говорилось, опережающее развитие пространственно-транспортной сферы, значение которого становится решающим. Логическая последовательность может быть показана следующим образом.

**Логическая последовательность усиления цивилизационных позиций России в XXI веке посредством расширения пространственно-транспортной области**



Таким образом одна из 4-х основных областей противоборства локальных цивилизаций, во главе которых стоят США и России, – пространственно-транспортная является:

– областью пересечения непримиримых интересов и ценностей двух локальных цивилизаций, вызывающих острые, в том числе трудноразрешимые, противоречия, где степень риска перехода от политических и иных силовых невоенных инструментов и вооруженным способам разрешения противоречий в XXI веке будет очень высока и, вероятно, увеличиваться;

– областью, где постоянно будет использоваться весь спектр силовых средств и способов – от `мягкой силы` до вооруженной борьбы. В этой связи неизбежно развивать все направления и средства такого силового противодействия – как военные, так и не военные: политические, экономические, социальные, гуманитарные;

– особое значение в развитии таких средств противодействия приобретают социальные и экономические средства – институты гражданского общества, СМИ и т.д., – которые развиваются на основе опережающих темпов социального и экономического развития. Во многих регионах России это возможно опираясь на еще более высокие темпы роста пространственно-транспортной инфраструктуры.

- [1] Кузык Б.Н., Кушлин В.И., Яковец Ю.В. Прогнозирование, стратегическое планирование и национальное программирование. 4-е изд. перераб. и доп. М.: Экономика, 2011. С. 124, 126.
- [2] Глобальные тенденции 2030: Альтернативные миры / публикация национального Совета по разведке США. Wash.: December, 2013. P. 7.
- [3] Стратегический глобальный прогноз 2030 / под ред. А.А. Дынкина. М.: Магистр, 2011. С. 27.
- [4] Фомин А.Н. Факторы риска в анализе современной военно-политической обстановки / Аналитический доклад. М.: ЦСОП, 2013. С. 5.
- [5] Science and Engineering Indicators 2010. National Science Foundation. P 4–36.
- [6] OECD in Figures 2009. OECD Countries, 2007 Gross Domestic Expenditure on R&D.
- [7] Подберезкин А.И. Сценарий развития евразийской системы безопасности / Эл. ресурс: `Виперсон`. 2014. 12 августа / <http://viperson.ru/wind.php?ID=673404&soch=1>
- [8] Мир в 2050 году / PWC. 2011. P. 7.
- [9] Мир в 2050 году / PWC. 2011. P. 8.
- [10] См. подробнее: Подберезкин А.И. Международная безопасность в XXI веке и модернизация России / Национальный человеческий капитал. М.: МГМИО(У), 2012. Т. II.
- [11] См. подробнее: Подберезкин А.И. Национальный человеческий капитал. ТТ. I–III. М.: МГИМО(У), 2011–2013 гг.
-