УДК 327
DOI: 10.18384/2310-676X-2022-1-128-133

МОРСКАЯ СТРАТЕГИЯ КИТАЯ

Мануйлова Ю. В.
Московский государственный университет имени М. В. Ломоносова
119991, г. Москва, Ленинские горы, д. 1, Российская Федерация

Аннотация
Цель. Выявить концептуальные основы современной морской стратегии Китая.
Процедура и методы. В качестве методов исследования используются системный подход, сравнительный и исторический анализ.
Результаты. Морская стратегия Китая на современном этапе является воплощением новой эры социализма Си Цзиньпина с китайской спецификой. Ускорение строительства морской державы, несомненно, будет способствовать региональному развитию Китая, что приблизит страну к центру мировой арены.
Теоретическая и/или практическая значимость. Проведённое исследование даёт представление о концептуальных основах морской стратегии Китая и её современном состоянии.

Ключевые слова: Китай, КНР, морская стратегия, военно-морской флот, экономика, торговля

CHINA'S MARITIME STRATEGY

Yu. Manuylova
Lomonosov Moscow State University
Leninskie Gory 1, Moscow 119991, Russian Federation

Abstract
Aim. To reveal the conceptual foundations of China's modern maritime strategy.
Methodology. Systematic approach, comparative and historical analysis are used.
Results. China's maritime strategy at the present stage is the embodiment of a new age of Xi Jinping's socialism with Chinese characteristics. Acceleration of the construction of a sea power will undoubtedly contribute to the regional development of China, which might bring the country closer to the center of the global arena.
Research implications. The study provides an idea of the conceptual foundations of China's maritime strategy and its current state.

Keywords: China, PRC, maritime strategy, naval force, economy, trade

Введение

Мировой океан, занимающий сегодня более 70% поверхности Земли, с древних времен оказывал большое влияние на формирование государств, их экономическое и политическое развитие. С усилением экономической глобализации роль Мирового океана как связующего звена в международной торговле становится всё более очевидной – более 4/5 мировой торговли осуществляется морем.

Еще в 1899 г. американский историк Альфред Т. Мэхэн в своей работе «Влияние морской силы на историю в 1660–1783 гг.»[1] писал о влиянии моря на могущество

© CC BY Мануйлова Ю. В.

[1] Mahan A.T. The Influence of Sea Power upon History. 1660–1783. Boston, 1890. 644 p.

страны. По Мэхэну, главный фактор определения силы и влияния государства в мире заключается в использовании моря и контроле над ним. Для А. Т. Мэхэна морская цивилизация, по сути, приравнивается к торговой.

Сегодня мы можем с уверенностью заявить, что Китайская Народная Республика (КНР) – морская держава, которая обладает всеми перечисленными выше факторами. Площадь морской территории, находящейся под юрисдикцией Китая, составляет около 3 млн кмI, а протяженность береговой линии – 18 тыс. км. Побережье КНР омывают Бохайское море с выходом в Жёлтое море, а также Восточно-Китайское и Южно-Китайское моря. Это определило обширные стратегические интересы Китая в Мировом океане.

Эволюция морской стратегии Нового Китая

Центральный Комитет Коммунистической партии Китая (ЦК КПК) и правительство страны всегда придавали большое значение освоению океана.

Председатель Мао Цзэдун особое место в морской стратегии Китая уделял созданию мощного военно-морского флота, развитию стратегических сил сдерживания (прежде всего, атомным подводным лодкам), защите национального суверенитета территориальных вод и борьбе с иностранной агрессией. Необходимо отметить, что в то время большее внимание уделялось военному и политическому аспектам развития и освоения Мирового океана, нежели экономическому.

В 1951 г. председатель КНР предложил идею строительства «Великой морской стены» (海上长城) [5] Нового Китая, целью которой является сдерживание империализма и гегемонизма, угрожающего Китаю на море. Великая морская стена представляла собой совокупность трёх сил государства – армии (основная сила сопротивления при высадке вражеских войск), флота (основная сила в борьбе с агрессией на море) и авиации (основная сила при сражении с противником в воздушном пространстве и поддержке с воздуха наземных и морских операций)[1]. В 1958 г. Мао Цзэдун выдвинул идею строительства «Морской железной дороги» (海上铁路) [6], которая должна была соединить Китай с миром по морю. Строительство «Великой морской стены» и «Морской железной дороги» должно было гарантировать целостность национального суверенитета и неприкосновенность морских прав и интересов КНР.

В 70-е годы XX в. в международной среде произошли серьёзные изменения, начался период разрядки международной напряжённости. В соответствии с изменениями международной среды стратегия Китая, в т. ч. морская, подверглась соответствующим коррективам. В 1978 г. на 3-м пленуме ЦК 11-го созыва КПК было принято решение встать на путь социалистического развития и модернизации; были сформулированы задачи реформ и открытости[2]. По мере реализации реформ были сделаны большие прорывы – создание особых экономических зон дало новую идею открытости для внешнего мира, которая заключалась в открытии КНР миру через океан. Проблема территориальных споров также находилась в фокусе внимания внешней политики КНР. В 1979 г. Дэн Сяопин предложил новую модель мирного решения конфликтов в море – «отложить споры и заниматься совместным освоением» (搁置争议，共同开发)[3]. Данная модель стала основой политики при решении территориальных споров в Южно-Китайском и Восточно-Китайском морях [3].

[1] 卢文华. 周恩来与新中国国防现代化建设 // 中国共产党新闻网: [сайт]. URL: http://cpc.people.com.cn/GB/64162/64172/85037/85038/6827983.html (дата обращения: 12.04.2021).

[2] 第八章 十一届三中全会开辟社会主义事业发展新时期 // 中华人民共和国中央人民政府: [сайт]. URL: http://www.gov.cn/18da/content_2247075.htm (дата обращения: 10.04.2021).

[3] “搁置争议，共同开发” // 中华人民共和国外交部 : [сайт]. URL: https://www.fmprc.gov.cn/web/ziliao_674904/wjs_674919/2159_674923/t8958.shtml (дата обращения: 10.04.2021).

В отличие от практического взгляда Мао Цзэдуна на Мировой океан, Дэн Сяопин рассматривал океан с точки зрения реформ, открытости и экономического роста. По мнению Дэн Сяопина, океан – это транспортная магистраль, связывающая страны по всему миру в целях содействия мировому экономическому развитию [4].

Вектор развития, заданный Дэн Сяопином, когда с верфей начали сходить прежде всего контейнеровозы, необходимые для транспортировки экспортных товаров, с успехом реализуется и в настоящее время. Модернизировались порты, строились новые современные судоверфи, грузоперевалочные причалы, наращивались с каждым годом темпы и объёмы строительства. В конце прошлого века, после применения передового опыта Южной Кореи и Японии, пальма судостроительного первенства перешла к Китаю. Правительство КНР, расширив инвестиционную политику, создало предпосылки для бурного развития военного и гражданского флотов и морской инфраструктуры, благодаря которой сегодня более 45% кораблей всех классов в мире, включая многотоннажные контейнеровозы, танкеры и пассажирские лайнеры, строятся в Китае. Военно-морская доктрина также реализуется строительством кораблей всех классов, включая авианесущие корабли и стратегические атомные подводные лодки.

Значение морской стратегии во внешней политике Китая в XXI в.

В XXI в. начинается период стратегических возможностей развития Китая в морской среде. Правительство КНР подготовило серию программных актов по развитию морской среды. Одним из первых подобных документов на рубеже XX–XXI вв. была опубликованная в 1996 г. Государственным океанологическим управлением «Повестка дня Китая по морям и океанам на XXI век» (中国海洋21世纪议程[1]), которая сегодня используется в качестве политического руководства для устойчивого развития Мирового океана. В повестке была сформулирована стратегия развития морского хозяйства Китая, которая нацелена на защиту морских прав и интересов страны, рациональное освоение, использование и охрану Мирового океана и ресурсов. Также важным аспектом повестки КНР является заявление об активном участии в международном сотрудничестве в морской сфере, поддержании нового международного морского порядка, содействии международному и региональному миру и безопасности.

Важно отметить, что основным источником, определяющим стратегию КНР по различным ключевым вопросам как внутренней, так и внешней политики в долгосрочной перспективе, является так называемая Белая книга (白皮书). Так, в мае 1998 г. Государственный совет КНР опубликовал Белую книгу под названием «Развитие морского хозяйства в Китае» (中国海洋事业的发展[2]), в которой отражены основные задачи стратегии долгосрочного развития морского хозяйства и управления им: защита морских прав и интересов страны, рациональное использование и освоение морских ресурсов, охрана морской среды, а также расширение международного сотрудничества в морской сфере.

С 1996 по 2010 гг. с интервалом в 2 или 4 года было опубликовано 8 Белых книг по национальной обороне Китая (中国的国防), в которых лейтмотивом проходит необходимость защиты безопасности, суверенитета над территориальным морем, морских прав и интересов государства, морских границ. В Белой книге от 2002[3],

[1] 中国海洋21世纪议程 // 全国人民代表大会: [сайт]. URL: http://www.npc.gov.cn/zgrdw/huiyi/lfzt/hdbhf/2009-10/31/content_1525058.htm (дата обращения: 06.04.2021).

[2] 中国海洋事业的发展 // 中华人民共和国中央人民政府: [сайт]. URL: http://www.gov.cn/zhengce/2005-05/26/content_2615749.htm (дата обращения: 30.03.2021).

[3] 2002年中国的国防 // 中华人民共和国中央人民政府: [сайт]. URL: http://www.gov.cn/zhengce/2005-05/26/content_2615722.htm (дата обращения: 01.04.2021).

2004[1] и 2010 гг.[2] приоритетное направление отдаётся модернизации вооружённых сил КНР, в т. ч. военно-морских (ВМС), главной задачей которых считается отражение агрессии на море, а также обеспечение национальной безопасности КНР и безопасности судоходства. Белая книга от 2010 г. отмечает появление новых угроз безопасности, например, в морской сфере, где всё более заметным становится пиратство. Также актуальным является решение территориальных и морских споров в Южно-Китайском и Восточно-Китайском морях и Тайваньском проливе.

На XVIII съезде Коммунистической партии Китая в 2012 г. председатель КНР Ху Цзиньтао выступил с отчётным докладом съезду, в котором отметил, что КНР «предстоит повышать возможности в освоении морских ресурсов, развивать морское хозяйство, охранять морскую экосферу, твёрдо оберегать морские права и интересы, создавать морскую державу»[3]. Таким образом, Ху Цзиньтао предложил стратегический план по созданию морской державы, что подняло развитие морской индустрии на более высокий стратегический уровень.

В 2013 г. Си Цзиньпин возглавил пятое поколение руководителей Китая, что ознаменовало начало новой эпохи в китайской дипломатии. Генеральный секретарь КНР Си Цзиньпин неоднократно подчёркивал в своих выступлениях, что создание морской державы является важной составляющей социализма с китайской спецификой[4], т. к. это имеет большое значение для содействия устойчивому экономическому развитию, защиты национального суверенитета, безопасности и интересов страны, а также для реализации «китайской мечты» – великого возрождения китайской нации. Всё это, несомненно, продвинет Китай из региональной державы в глобальную, поможет приблизиться к центру мировой арены.

Практической формой идей Си Цзиньпина о создании морской державы стала реализация инициативы «Один пояс – один путь» (ОПОП), которая подразумевает строительство 2 проектов – Экономический пояс Шёлкового пути (ЭПШП) и Морской Шёлковый путь XXI в. (МШП). Даная инициатива была впервые предложена председателем в сентябре 2013 г. во время его официальных визитов в страны Центральной и Юго-Восточной Азии и сразу нашла отклик в мировом сообществе. ОПОП напрямую связана с реализацией интересов Китая в рамках политики открытости внешнему миру, в число которых входит укрепление всеобъемлющего и взаимовыгодного экономического сотрудничества, расширение сфер регионального партнерства и взаимодействия со странами Азии, Европы и Африки, в т. ч. на море – от прибрежных портов Китая через Южно-Китайское море до Индийского океана и до южной части Тихого океана. Тем самым проект направлен на объединение торговых путей Евразии на суше и на море с Востока на Запад и содействует взаимосвязанности промышленности и инфраструктуры, свободному передвижению капитала и товаров. Так, благодаря ОПОП создаётся новое мощное поле в мировой экономике и политике.

В 2015 г. была опубликована Белая книга «Военная стратегия Китая» (中国的军事战略[5]), в которой подчёркивает-

[1] 2004年中国的国防 // 中华人民共和国中央人民政府: [сайт]. URL: http://www.gov.cn/zhengce/2005-05/27/content_2615731.htm (дата обращения: 30.03.2021).

[2] 2010年中国的国防 // 中华人民共和国中央人民政府 : [сайт]. URL: http://www.gov.cn/zhengce/2011-03/31/content_2618567.htm (дата обращения: 10.04.2021).

[3] 胡锦涛在中国共产党第十八次全国代表大会上的报告 // 中华人民共和国中央人民政府 : [сайт]. URL: http://www.gov.cn/ldhd/2012-11/17/content_2268826.htm (дата обращения: 10.04.2021).

[4] 习近平：要进一步关心海洋、认识海洋、经略海洋 // 中华人民共和国中央人民政府 : [сайт]. URL: http://www.gov.cn/ldhd/2013-07/31/content_2459009.htm (дата обращения: 12.04.2021).

[5] 中国的军事战略 // 中华人民共和国中央人民政府: [сайт]. URL: http://www.gov.cn/zhengce/2015-05/26/content_2868988.htm (дата обращения: 04.04.2021).

ся необходимость управления морским океаном для сохранения и расширения морской мощи страны, а также для её долгосрочного стабильного и устойчивого развития. В документе также описаны шаги по строительству морской державы:

1. создание и развитие современных военно-морских сил;

2. защита суверенитета и законных морских прав и интересов, в т. ч. за рубежом;

3. защита стратегических транзитных путей;

4. активное участие в международном морском сотрудничестве.

В начале строительства морской державы, объявленной Си Цзиньпином в 2015 г., в составе ВМС Китая было 255 боевых кораблей[1]. Сегодня же КНР имеет самый большой в мире флот, строит современные надводные боевые корабли, подводные лодки, авианосцы, палубные истребители. В военно-морских силах Китая сегодня числится 350 кораблей и подводных лодок, что почти в 1,5 раза превышает предыдущий показатель, а также 130 надводных кораблей[2]. Более того, по мнению американских военно-морских экспертов, при сохранении устойчивого роста строительства ВМС у Китая в ближайшие годы будет насчитываться 400 военных кораблей[3]. Если говорить о гражданском судостроении КНР, то на 2015 г. численность его флота составляла 3 941 судов, а в 2020 г. – 6 869, т. е. тоннаж построенных судов почти в 2 раза превышает результат пятилетней давности [1; 2]. Становится очевидным, что глобальные экономические интересы Китая, главным образом, в рамках ОПОП, подкрепляются и гарантируются его военной мощью, основу которой составляет военно-морской флот. Это подтвердил и XIX съезд Коммунистической партии Китая в 2017 г., где председатель КНР Си Цзиньпин заявил, что «важно продолжать осуществлять единое планирование экономического развития на суше и на море, форсировать создание морской державы»[4].

В 2019 г. была издана десятая по счёту Белая книга по национальной обороне Китая – «Национальная оборона Китая в новую эпоху» (新时代的中国国防[5]). В документе делается акцент на необходимости решительно реагировать на угрозы и нарушения безопасности на море, что является ответом на неоднократные нарушения суверенитета и территориальной целостности КНР в Южно-Китайском и Восточно-Китайском морях, а также в Тайваньском проливе со стороны стран-соседей и активизацию морской деятельности Соединённых Штатов в Индо-Тихоокеанском регионе.

Заключение

На основании проведённого анализа официальных документов по морской политике КНР можно выделить несколько основных направлений деятельности:

1. защиту морских прав и интересов, включающих экономическое развитие, суверенитета и территориальной целостности;

2. развитие и модернизацию военно-морских сил КНР для обеспечения национальной безопасности, сдерживания иностранной агрессии на море;

3. урегулирование территориальных споров в Тайваньском проливе и Южно-

[1] 美专家鼓吹：中国将拥有400艘军舰 美海军实力却在减少 // 新华网: [сайт]. URL: http://www.xinhuanet.com/mil/2021-04/07/c_1211100989.htm (дата обращения: 07.04.2021).

[2] 【时事军事】中共海军肚子大 美国海军拳头大 // 大纪元新闻网: [сайт]. URL: https://www.epochtimes.com/gb/21/3/19/n12822699.htm (дата обращения: 07.04.2021).

[3] 美专家鼓吹：中国将拥有400艘军舰 美海军实力却在减少 // 新华网 : [сайт]. URL: http://www.xinhuanet.com/mil/2021-04/07/c_1211100989.htm (дата обращения: 07.04.2021).

[4] 习近平在中国共产党第十九次全国代表大会上的报告 // 人 民 网: [сайт]. URL: http://cpc.people.com.cn/n1/2017/1028/c64094-29613660.html (дата обращения: 03.04.2021).

[5] 新时代的中国国防 // 中华人民共和国中央人民政府: [сайт]. URL: http://www.gov.cn/zhengce/2019-07/24/content_5414325.htm (дата обращения: 03.04.2021).

Китайском и Восточно-Китайском морях посредством диалога и мирных переговоров во избежание военной эскалации конфликтов.

Морская стратегия Китая на современном этапе является воплощением новой эры социализма Си Цзиньпина с китайской спецификой. Ускорение строительства морской державы, несомненно, будет способствовать региональному развитию Китая, что приблизит страну к центру мировой арены.

Дата поступления в редакцию 27.04.2021

REFERENCES

1. Review of Maritime Transport 2015. Available at: URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2015_en.pdf (accessed: 04.07.2021).
2. Review of Maritime Transport 2020 Available at: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf (accessed: 04.07.2021).
3. 张平:《钓鱼岛风云》，北京: 国际文化出版公司 1999 年版，第 158–159 页。
4. 毛泽东、邓小平和习近平的海洋战略思想初探 // Journal of Boundary and Ocean Studies, 2018, no. 3, pp. 5–17.
5. 盛清才. 毛泽东海洋战略思想与实践研究 // 前沿 (Forward Position), 2014, no. 7, pp. 7–10.
6. 陆儒德. 毛泽东的海洋强国路 [M]. 北京 :海洋出版社, 2015. 532 p.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Мануйлова Юлия Владимировна – аспирант кафедры глобалистики факультета глобальных процессов МГУ имени М. В. Ломоносова;
e-mail: yuliamanuilova1@gmail.com

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Julia V. Manuylova – Postgraduate Student, Department of Globalistics, Faculty of Global Processes, Lomonosov Moscow State University;
e-mail: yuliamanuilova1@gmail.com

ПРАВИЛЬНАЯ ССЫЛКА НА СТАТЬЮ

Мануйлова Ю. В. Морская стратегия Китая // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: История и политические науки. 2022. № 1. С. 128–133.
DOI: 10.18384/2310-676X-2022-1-128-133

FOR CITATION

Manuylova Yu. V. China's maritime strategy. In: *Bulletin of Moscow Region State University. Series: History and Political Sciences*, 2022, no. 1, pp. 128–133.
DOI: 10.18384/2310-676X-2022-1-128-133