

DOI: 10.23932/2542-0240-2020-13-3-2

Становление Китая как великой морской державы

Виктор Лаврентьевич ЛАРИН

академик РАН, доктор исторических наук, профессор, заведующий Центром глобальных и региональных исследований

Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН, 690650, ул. Пушкинская, д. 89, Владивосток, Российская Федерация

E-mail: victorlar@mail.ru

ORCID: 0000-0002-2825-8391

Сергей Константинович ПЕСЦОВ

доктор политических наук, профессор, заведующий Отделом международных отношений

Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН, 690650, ул. Пушкинская, д. 89, Владивосток, Российская Федерация

E-mail: skpfox@yandex.ru

ORCID: 0000-0001-7441-989X

ЦИТИРОВАНИЕ: Ларин В.Л., Песцов С.К. (2020) Становление Китая как великой морской державы // *Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право*. Т. 13. № 3. С. 27–46. DOI: 10.23932/2542-0240-2020-13-3-2

Статья поступила в редакцию 27.04.2020.

ФИНАНСИРОВАНИЕ: Статья подготовлена при финансовом обеспечении Академии современного Китая и современного мира при Управлении по делам издания литературы на иностранных языках КНР в рамках научного проекта «О китайском государственном управлении и российско-китайских отношениях в новую эпоху: взгляд российских экспертов с Дальнего Востока».

АННОТАЦИЯ. В статье рассматриваются стратегические замыслы и практические действия современного китайского руководства, направленные на реализацию политической установки по превращению Китая в «великую морскую державу». Авторы анализируют процесс теоретического осмысления китайскими научными и политическими кругами значимости морского пространства, формирования принципов морской политики руководства КНР, стратегические документы и конкретные планы Пекина, направ-

ленные на развитие морской деятельности во всех ее проявлениях, возникающие при этом проблемы и достигнутые результаты. Авторы приходят к выводу, что, несмотря на активную «морскую риторику», глобальное морское пространство не находится в главном фокусе китайской политики, которая сегодня ориентирована в сторону Евразийского континента. Для руководства КНР «превращение Китая в великую морскую державу» – не самоцель, не путь к достижению мировой гегемонии, а одно из средств для реше-

ния задач внутреннего развития страны. Главные усилия Китая направлены на изучение океана, юридическую и техническую подготовку к освоению глубоководных ресурсов, охрану окружающей среды, отстаивание прав и интересов Китая на море. При этом «ближние моря» Пекин рассматривает как «жизненно важные» для обеспечения своей экономической и военно-политической безопасности, а поэтому Китай ведет себя на их пространстве наступательно, активно и бескомпромиссно. Хотя морская политика КНР сегодня ориентирована главным образом на достижение экономических целей, морская экономика страны в последнее десятилетие развивалась более низкими темпами, чем экономика страны в целом. Китаю предстоит еще многое сделать, чтобы эффективно использовать не только собственное морское пространство, но и огромные ресурсы Мирового океана для реализации амбициозных целей и задач развития страны.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: *Китай, ресурсы океана, морская политика, морская экономика, безопасность*

Введение

Несмотря на то, что КНР омывается тремя морями, имеет 32 тыс. км береговой линии, более 6,5 тыс. островов и морскую экономическую зону площадью 3 млн кв. км¹, она остается континентальной державой. Исторически, особенно в новое и новейшее вре-

мя, морская акватория была для Китая не столько окном во внешний мир и ресурсом экономического развития, сколько источником угроз, как политических, так и природных². И даже сегодня, после трех десятилетий активного развития внешнеэкономических связей, выстроенных преимущественно через моря и океаны, в прибрежных районах страны проживает чуть более четверти населения (400 млн чел.), а доля морской экономики в ее ВВП не превышает 10%.

Китайская политическая и интеллектуальная элита только на рубеже XX–XXI вв. начала воспринимать моря и океаны как «стратегическое пространство для устойчивого развития», видеть в богатствах морского дна, морской торговле и морской экономике важный ресурс для построения богатого и процветающего общества [Хи 2006, р. 59]. Ко второму десятилетию этого века в Пекине сформировалось представление о морском пространстве как сфере жизненных интересов и важного ресурса для будущего развития страны, которое на XVIII съезде КПК (ноябрь 2012 г.) было оформлено в конкретную цель: «превратить Китай в великую морскую державу». Тогда же были определены пути ее достижения: «расширение наших возможностей в освоении морских ресурсов, развитие морской экономики, охрана морской экологии, решительное отстаивание прав и интересов Китая на море»³. С этого момента данная задача рассматривается как важный компонент стратегии строительства социализма с ки-

1 Развитие морской промышленности Китая (1998) // <http://www.scio.gov.cn/zfbps/ndhf/1998/Document/307963/307963.htm>, дата обращения 14.04.2020 (на китайском).

2 В одном только 2019 г. ущерб китайской экономике от морских катастроф оценен в 11,7 млрд юаней (Статистический бюллетень национального экономического и социального развития за 2019 год (2020) // http://www.stats.gov.cn/tjsj/zxfb/202002/t20200228_1728913.html, дата обращения 14.04.2020 (на китайском)).

3 Доклад Ху Цзиньтао на XVIII съезде КПК (2012) // http://www.gov.cn/dhd/2012-11/17/content_2268826.htm, дата обращения 14.04.2020 (на китайском).

тайской спецификой, значимый ресурс национального развития, защиты национального суверенитета и возрождения китайской нации [Ли 2012, с. 4; Цзя 2018, с. 1; Bickford 2016]. О намерении «ускорить превращение Китая в великую морскую державу» на XIX съезде КПК в октябре 2017 г. заявил Председатель КНР Си Цзиньпин⁴.

Российские исследователи фактически игнорируют это направление деятельности современного Китая. Единичные статьи посвящены Морскому шелковому пути [Арапова 2014; Афонасьева 2017; Комиссина 2017] и морской экономике КНР [Мозиас 2013]; некоторые элементы военно-морской стратегии и развития ВМФ КНР рассматриваются в работах, посвященных НОАК [Каменнов 2018; Кашин 2018]; крайне лаконично представлено в научных исследованиях состояние морского транспорта страны [Сазонов 2018, с. 86–98]. Пожалуй, лишь интерес Китая к Арктике, возможности и потенциальные проблемы российско-китайского сотрудничества в этом районе мира вызывают некоторый энтузиазм исследователей [Ларин, Песцов 2017, с. 218–255; Петровский, Филиппова 2018; Российско-китайский диалог 2018, с. 60–69].

У такого невнимания есть две причины. С одной стороны, морские устремления Китая мало волнуют политическую элиту России, которая не обнаруживает их явных пересечений с интересами России и не формирует заказа на их анализ и оценку. С другой стороны, малочисленность российских китаеведов и небольшое количество ученых-международников, интересующихся Китаем, приводит к тому, что они фокусируют свое внимание на тех

темах и проблемах, которые, с их точки зрения, наиболее актуальны и потенциально пересекаются с интересами России. Морская проблематика к числу таковых явно не относится.

Между тем распределение, закрепление за собой и последующее освоение ресурсов океана (как акватории, так и морского дна, независимо от глубин) постепенно становится одной из важнейших тем в повестке дня мирового сообщества. Китай настроен принимать в этом дележе самое активное участие.

Задачей данной статьи является оценка уровня теоретического осмысления в Китае значимости морского пространства планеты для нужд развития страны, планов, замыслов, конкретных шагов и результатов деятельности китайского руководства в морских делах. По нашему уже высказанному ранее мнению, эта область сотрудничества является весьма перспективной для развития российско-китайских отношений [Ларин, Волинчук 2018], хотя и потребует немало напряжения усилий, нестандартных подходов и решений.

Формирование теоретической платформы морской политики КНР

Морское пространство всегда играло важную роль в истории человечества. Мировые океаны являют собой единую среду для перемещения людей и грузов, богатый резервуар питания, кладовую органических и неорганических материалов, мощно влияющую на формирование климата и состояние экологии планеты. Глубокие политиче-

4 Си Цзиньпин (2017) Доклад на XIX съезде КПК // http://www.gov.cn/zhuanti/2017-10/27/content_5234876.htm, дата обращения 14.04.2020 (на китайском).

ские, экономические и технологические сдвиги в мире на рубеже XX–XXI вв. еще более повышают значение морей и океанов в сфере безопасности и экономики, торговли и энергетики, политики и культуры.

Вполне закономерно, что все большее число стран обращается к разработке национальных стратегий морской деятельности⁵. В этих стратегиях при традиционном преобладании военно-морской составляющей постепенно растет экономическая компонента. Все чаще термин «морская деятельность» используется для обозначения всех аспектов жизни государства, так или иначе связанных с морем [Mihammad 1999, p. 9].

Методологии планирования, модели морских стратегий, способы их реализации в разных странах отличаются и зависят от многих факторов. Например, для США доминирующим является фактор безопасности. Вашингтон направляет свои усилия в первую очередь на реальные и потенциальные угрозы национальным интересам в различных акваториях планеты. Китай и Россия ориентированы на обеспечение контроля в каком-либо секторе морского пространства и предотвращение его использования другими мировыми игроками. Европейский Союз в основном продвигает программу «голубого роста» экономики [Lavie 2018, p. 7].

Теоретические основы современной морской политики КНР были за-

ложены на рубеже XX–XXI вв. Потребность в этом была обусловлена запросами экономики, темпы и результаты развития которой стали в немалой степени зависеть от взаимодействия с внешним миром: регулярности и масштабов поставок сырья и расширения рынков сбыта собственной продукции. Устойчивость морских коммуникаций стала важным условием обеспечения энергетической безопасности, социально-экономической и политической стабильности страны.

Первым документом, в котором китайское руководство сформулировало свои стратегические цели на море и основы морской политики, стала «Морская программа Китая на XXI век» (1996 г.). Она заложила основные направления современной деятельности КНР на просторах Мирового океана: защита морских прав и интересов государства; освоение ресурсов; экология; научно-технические исследования; управление морской деятельностью; международное сотрудничество⁶.

В первые годы XXI в. состояние дел на море было на самом высоком уровне отождествлено с вопросами национальной безопасности. В ноябре 2003 г. на совещании ЦК КПК по вопросам экономической политики Председатель КНР Ху Цзиньтао впервые уявзал обеспечение энергетической безопасности Китая с безопасностью морских путей, в частности в Малаккском проливе. Она состояла в том, что «тот, кто будет контролировать Малаккский

5 См., например: U.S. Cooperative Strategy for 21st Century Seapower. The Cooperative Strategy between the U.S. Navy, Marine Corps and Coast Guard (2015) // U.S. Naval Institute, March 13, 2015 // <https://news.usni.org/2015/03/13/document-u-s-cooperative-strategy-for-21st-century-seapower-2015-revision>; Blue Book: A National Strategy for the Sea and Oceans (2009) // Republique Française; Premier Ministre // https://ciencias.ulisboa.pt/sites/default/files/fcul/investigacao/French%20national%20strategy_%20for%20the%20sea%20and%20oceans%20%28Blue%20Book%2C%2008-12-2009%29.pdf; Blue Growth. Opportunities for Marine and Maritime Sustainable Growth (2012) // European Commission. Maritime Affairs // https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/publications/blue-growth_en.pdf; South Korea's Maritime Strategy (2012) // <https://worldview.stratfor.com/article/south-koreas-maritime-strategy>, дата обращения 22.06.2020.

6 Морская повестка Китая на XXI век // http://www.npc.gov.cn/huiyi/fzth/hdbhf/2009-10/31/content_1525058.htm, дата обращения 15.04.2020 (на китайском).

пролив, будет контролировать и пути энергетического снабжения Китая»⁷. Похоже, именно «Малаккская дилемма» стала тем спусковым крючком, который перевел тему обеспечения морской безопасности Китая в разряд если не первоочередных, то важнейших для китайского руководства. «Тот, кто контролирует Малаккский пролив, – писал по этому поводу Ши Сяоцин, – может наложить руку на стратегические энергетические морские пути Китая и нанести ущерб его национальной безопасности» [Shi Xiaoqin 2012, p. 13].

Проблема обеспечения безопасности морских путей нашла свое отражение как в теоретических построениях ученых-политологов и военных, так и в политических решениях руководства страны. Государственный заказ на научное обоснование морской политики повлек за собой формирование в Китае т. н. школы морской силы. Представители этой школы сформулировали ряд положений, которые приобрели заметное влияние в академической и военной среде [Dossi 2010], а затем были положены в основу нынешней морской стратегии КНР. При этом они решали трудные задачи. С одной стороны, необходимо было преодолеть традиционную для Китая недооценку важности морского направления в сфере как внутренней, так и внешней политики. С другой стороны, не породить у настороженно воспринимавших активность Китая на море соседей по Юго-Восточной Азии представления о наличии у КНР каких-либо агрессивных устремлений. В результате на первом этапе теоретические обоснования китайской морской политики выглядели достаточно эклектичными и противоречивыми.

Представители «школы морской силы» не стремились преодолеть традиционное для Китая представление о Мировом океане как источнике различных угроз. Но они предложили бороться с этими угрозами не у ближних границ страны, а на дальних рубежах: расширить пространство стратегической обороны КНР на открытый океан и охрести способность вести боевые действия на внешних линиях, чтобы «удержать щит, необходимый для долгосрочного развития национальных интересов» [Ху 2006, p. 61]. Военно-морской флот должен не только исполнять «важную функцию защиты национального суверенитета, но и превратиться во «флот открытых морей», расширив периметр морской стратегической обороны до просторов открытого океана и научившись вести боевые действия на «внешних линиях обороны» [Ху 2006, pp. 60–62]. Такое «расширение горизонта» позволит Китаю защитить морские коммуникации, обеспечить доступ к глубоководным ресурсам и глобальным рынкам и, соответственно, на равных конкурировать с другими странами [Shi Xiaoqin 2012, p. 13]. Наиболее известный представитель «школы морской силы» Чжан Вэньму даже утверждал, что именно морская сила определяет судьбу государств в эпоху глобализации, а поэтому наиболее выгодные позиции займет то государство, которое имеет сильный флот и способно эффективно контролировать морские коммуникации [Zhang 2006, pp. 23–24].

Прорабатывая способы и пути возвращения Китаю статуса глобальной державы, китайские ученые изучали различные условия, способствующие возвышению государств до уровня мировых держав, в т. ч. фактор мор-

7 Ши Хунтао (2004) «Малаккская дилемма» Китая // Чжунго цинняньбао. 15 июня 2004 // http://zqzb.cyol.com/content/2004-06/15/content_888233.htm, дата обращения 15.04.2020 (на китайском).

ского пространства. Среди интеллектуальных элит Китая широко распространилось мнение, что исторически все крупные державы были морскими [Bickford 2016, p. 23]. Был инициирован масштабный исследовательский проект «Подъем великих держав», в котором в качестве одной из гипотез была заложена мысль, что национальная мощь проистекает из экономического развития, стимулируемого внешней торговлей, развитием которой, в свою очередь, способствует сильный военно-морской флот. И хотя гипотеза не подтвердилась⁸, внимание к морской деятельности этот проект привлек.

Одновременно на страницах англоязычных китайских изданий была сознательно развернута дискуссия о китайской морской силе и морской политике. Главный постулат, который китайские власти стремились внедрить в сознание зарубежных ученых и политиков, заключался в том, что Китай имеет все законные права укреплять свою морскую мощь, но при этом «китайская морская сила имеет миролюбивый и неагрессивный характер, нацелена сугубо на защиту национальных интересов страны». «Условий, при которых морская безопасность государства полностью зависит от войны и гегемонии, – подчеркивал Чжан Вэй, – больше не существует» [Zhang, Shazeda 2015, p. 88]. Ведущие китайские эксперты по морской стратегии Китая разными путями стремятся убедить западных читателей в неагрессивности ки-

тайской морской силы [Zhang, Shazeda 2015, p. 88], в ее мирном и созидательном характере, противопоставляя ее западным аналогам [Shi Xiaogin 2012, pp. 16–17].

Тогда же в Китае начали обсуждать «стратегию двух океанов». Ее исходным посылом выступала идея установления Китаем контроля над «ближними морями», что, с одной стороны, должно символизировать завершение «века унижения», с другой – демонстрировать решительный отход прежней недооценки морского пространства [Sun, Payette 2017, p. 3]. Ближние моря (Желтое, Восточно-Китайское и Южно-Китайское) – это морские пространства, прилегающие к границам Китая. К дальним морям отнесены все остальные водные пространства. В качестве «двух океанов» выступают Тихий и Индийский, наиболее важные для Китая с точки зрения безопасности и экономики.

«Ближние моря» имеют для Китая важное, хотя отнюдь не критическое значение. По американским оценкам, на дне Южно-Китайского моря сосредоточены 1,5 млрд т нефти и 5,4 трлн куб. м газа⁹, а Восточно-Китайского – около 27 млн т нефти и от 28 до 56 трлн куб. м природного газа¹⁰. Учитывая, что в 2019 г. собственная добыча нефти в КНР составила 191 млн т нефти и 173,3 млрд куб. м природного газа, а Китай был вынужден импортировать 506 млн т нефти и 125 млрд куб. м газа, обладание этими ресурсами не было бы

8 Эксперты сделали вывод, что для превращения в великую державу государство должно, прежде всего, обладать определенным внутренним потенциалом, а эффективное использование морских путей – это лишь средство для достижения поставленных целей. Главное условие заключается в том, что страна не должна быть «островом в океане мировой экономики» [Подъем великих держав 2006]. В документальном фильме, снятом по итогам проекта [Подъем великих держав 2006], красной нитью проводилась мысль о том, что в XXI в. главными отличительными чертами великих держав будут приверженность миру, безопасности, сотрудничеству и совместному развитию.

9 South China Sea (2013) // U.S. Energy Information Administration Report, February 7, 2013 // https://www.eia.gov/beta/international/analysis_includes/regions_of_interest/South_China_Sea/south_china_sea.pdf, accessed 22.06.2020.

10 East China Sea (2014) // U.S. Energy Information Administration Report, September 17, 2014 // <https://www.eia.gov/beta/international/regions-topics.php?RegionTopicID=ECS>, accessed 22.06.2020.

для него излишним. Более важно, что на Южно-Китайское море приходится одна десятая часть мирового улова рыбы, и на нем завязана рыболовная индустрия стоимостью в несколько миллиардов долларов¹¹. Еще более важную роль играют военно-стратегические соображения и историческая память Китая, в которой доминирование в Южно-Китайском море являлось базой для вторжения западных империалистов в колониальный период. Тот, кто контролирует Южно-Китайское море, тот контролирует западную Пацифику [Huang, Billo 2015, p. 7]. Именно по этим причинам это морское пространство рассматривается как жизненно важное для безопасности Китая.

Таким образом, к началу второго десятилетия XXI в. идея необходимости кардинального укрепления морской мощи Китая прочно укрепилась в сознании китайской политической элиты. Создание современных военно-морских сил КНР стало рассматриваться в качестве важного средства обеспечения безопасности прибрежных городов и морских транспортных путей Китая, с одной стороны, и защиты морских ресурсов, морских прав и интересов страны на просторах Мирового океана, с другой.

Анализ теоретической составляющей морской стратегии и политики современного Китая позволяет вычлени в них два важных момента. Во-первых, эта политика ориентирована на достижение экономических целей. Для Китая, который сталкивается с относительным дефицитом ресурсов, море становится важным стратегическим пространством для устойчивого развития, роль которого будет возрастать по

мере истощения ресурсов на континентах. Свои интересы на море необходимо отстаивать и защищать, а для этого необходима соответствующая морская мощь. Во-вторых, четко определена географическая ориентация морской политики КНР, которая развернута в южном направлении.

Морская политика и практика Китая в «новую эпоху»

РЕШЕНИЯ И ПОЛИТИКА

Первый документ стратегического характера в сфере морской политики – «Национальная программа развития морской экономики»¹² – был принят в КНР в мае 2003 г. В этой программе Китай уже назван «морской державой», хотя по всем объективным показателям это была не более чем заявка на будущее. В «Национальной программе» были прописаны цели и задачи развития важнейших отраслей морской экономики: рыболовства, морского транспорта, освоения углеводородных ресурсов, судостроения, фармакологии и туризма. Растущее внимание Пекина к морской деятельности хорошо заметно как в последовательном росте числа и объема разделов о морской экономике в 10–12-м пятилетних планах развития страны, так и в разработке и принятии пятилетних планов по развитию рыболовства (2007 и 2011 гг.), полярных исследований (2009 г.), освоению ресурсов международных акваторий (2013 г.) и др. [Ларин, Волыничук 2018, с. 19–20, 28–29].

Тем не менее руководство страны не было удовлетворено результатами в сфере морской деятельности, достиг-

11 Pitlo L.B. (2013) Fishing Wars: Competition for South China Sea's Fishery Resources // CSS Blog Network, October 7, 2013 // <https://isnblog.ethz.ch/security/fishing-wars-competition-for-south-china-seas-fishery-resources>, accessed 22.06.2020.

12 Проект Национального плана морского экономического развития // <http://www.china.com.cn/chinese/PI-c/494544.htm>, дата обращения 15.04.2020 (на китайском).

нутыми к началу второго десятилетия XXI в. Морская экономика КНР значительно отставала от экономики суши и была намного менее эффективна, чем в развитых странах мира. Хотя объем производства в морском хозяйстве КНР в 2010 г. достиг 3,8 трлн юаней, что составляло 9,7% ВРП страны, однако эта доля оказалась меньше, чем в 2006 г., когда она составила 10% [Мозис 2013, с. 427]. Звучали предложения о необходимости перехода Китая к более сбалансированному развитию океанской и сухопутной частей экономики, увеличению вклада экономики океана в общий национальный хозяйственный рост, а также обеспечения ее вывода на уровень передовых мировых стандартов [Wu 2014, p. 8].

Новое поколение руководителей во главе с Си Цзиньпином, пришедшее к власти в стране после XVIII съезда КПК, серьезно восприняло эти рекомендации. 2013 г. стал в определенной степени переломным. В начале года серьезной реформе подверглась структура управления морской деятельностью. Существенно, до статуса главного органа в сфере морской деятельности страны, расширились полномочия Государственного морского управления КНР, что знаменовало «целостный подход [китайского руководства] к управлению океаном» [Chang 2014]. В апреле того же года был принят Государственный план развития морской деятельности на 12-ю пятилетку. 18 разделов этого плана посвящены таким вопросам, как управление мор-

скими ресурсами, охрана и развитие островных территорий, охрана морской экологии и восстановление биоресурсов, защита морских прав и интересов Китая, морские научные исследования и др.¹³ В июле на специальном заседании Политбюро ЦК КПК, посвященном освоению ресурсов океана, Си Цзиньпин заявил, что «превращение Китая в великую морскую державу является составной частью строительства социализма с китайской спецификой», и перечислил главные направления морской деятельности КНР: «повышение возможностей Китая в освоении морских ресурсов», охрана окружающей среды, развитие морских наук и технологий, отстаивание прав и интересов Китая на море¹⁴. Наконец, в октябре 2013 г. он анонсировал создание Морского шелкового пути XXI века (МШП), который предполагалось проложить из морских портов Китая через Индийский океан в Европу, а также в южную акваторию Тихого океана¹⁵. Дальнейшее развитие идея МШП получила в опубликованной в июне 2017 г. Концепции сотрудничества на море в рамках инициативы «Один пояс – один путь». В Концепции представлен широкий спектр направлений, по которым Пекин намерен взаимодействовать со странами вдоль МШП: «обеспечение глобальной экологической безопасности», освоение морских ресурсов, развитие морского транспорта и морской индустрии, безопасность морских путей, освоение Севморпути, научные исследования.¹⁶

14 Си Цзиньпин: Займаться об океане, изучая океан, управляя океаном, достигать новых успехов в создании сильной морской державы (2013) // http://www.xinhuanet.com/politics/2013-07/31/c_1116762285.htm, дата обращения 15.04.2020 (на китайском).

15 Продвижение концепции и действий по совместному строительству Экономического пояса Шелкового пути и Морского шелкового пути XXI века (2016) // <http://www.mofcom.gov.cn/article/i/dfxw/jlyd/201601/20160101243342.shtml>, дата обращения 15.04.2020 (на китайском).

16 Государственный комитет КНР по развитию и реформе и Государственное океанологическое управление КНР опубликовали «Концепцию морского сотрудничества в рамках инициативы "Один пояс – один путь"» (2017) // http://www.soa.gov.cn/xw/hyyw_90/201706/t20170620_56591.html, дата обращения 15.04.2020 (на китайском).

Тема океана и морской деятельности лишь общими чертами представлена в концепции Си Цзиньпина о строительстве «сообщества единой судьбы человечества», хотя априори она подразумевает рациональное и справедливое использование гигантских ресурсов океана.

Китайские эксперты, отталкиваясь от спущенных «сверху» указаний, вычленили и уже детально прорабатывают пути развития главных стратегических направлений морской политики: инновации, новые технологии, создание многосторонних механизмов международного сотрудничества, защита морской экологии и реформирование «глобального управления океаном» [У. Чжан 2018]. Несмотря на глобальные амбиции и грандиозные замыслы, китайские руководители хорошо осознают, что существуют проблемы теоретико-методологического, политического, научно-технического и иного характера, которые препятствуют быстрой и полной реализации поставленных задач. Поэтому очевидно, что на данном этапе его главной целью в морской политике является не решение каких-то кардинальных проблем, а лишь формирование задела – прежде всего правового, научного и технологического – для будущего рывка.

Во-первых, по-прежнему слабой остается теоретическая основа морской политики. Китайские исследователи преимущественно идут в фарва-

тере западных концепций и разработок, что неприемлемо в условиях формирования цельной теории «социализма с китайской спецификой в новую эпоху». Это особенно заметно в используемой терминологии. В различных документах и публикациях понятия «морская держава», «морская стратегия», «морская политика» интерпретируются по-разному и порой очень абстрактно¹⁷. Очень редко появляется в китайских документах обобщающий термин «морская стратегия». Различные ведомства ссылаются на «специальные» морские стратегии, что свидетельствует как о разобщенности ведомств, отвечающих за различные аспекты морской политики [Martinson 2016, pp. 24–25], так и об определенной дисгармонии на теоретическом поле. Термин «великая держава» иногда используется для красного словца, просто чтобы подчеркнуть важность того или иного решения властей¹⁸. Не сложилось общепризнанного понятия «морская политика», которая нередко связывается только лишь с нормотворческой деятельностью государства в освоении ресурсов океана и охране морской среды [Хуан, Ван, Чэн 2013, с. 7–10].

Во-вторых, серьезной и достаточно долговременной задачей является создание новых технологий, необходимых, прежде всего, для того, чтобы «проникнуть в морские глубины, разведать их и освоить» [Си 2018, с. 392]. В-третьих,

17 Под «морской державой», к примеру, понимается государство, «обладающее развитой морской экономикой, передовыми морскими технологиями, превосходной военно-морской силой..., передовыми правоохранительными силами на море..., всеобъемлющими морскими законами, здоровыми морскими экосистемами, морской ресурсной средой для устойчивого развития, высоким уровнем осведомленности о важности океанов и морской культурной мягкой силой» [Bickford 2016, pp. 4–6]. «Ведущая морская держава» – это такое государство, которое способно эффективно управлять, контролировать и сдерживать в локальных водах, оказывать мощное влияние на решение региональных и глобальных океанских проблем и быть глобальной морской экономической силой [Wu 2014, pp. 9, 25].

18 В сентябре 2016 г. Министерство транспорта и связи КНР опубликовало План подготовки судовых экипажей судов КНР на 2016–2020 гг., главной целью которого названо «совершенствование системы подготовки экипажей судов», чтобы «осуществить превращение Китая из державы с экипажами к великой державе экипажей» (Уведомление о плане расширения [подготовки] экипажей судов КНР на 2016–2020 годы (2017) // http://www.gov.cn/gongbao/content/2017/content_5197028.htm, дата обращения 10.04.2020 (на китайском)).

объявленный КПК курс на «зеленое развитие» предполагает решение серьезных проблем в сфере морской экологии. 80% береговой линии Китая, как минимум, отравлены соединениями неорганического азота, химически активного фосфата или нефти¹⁹, Восточно-Китайское и Южно-Китайское моря серьезно загрязнены промышленными, сельскохозяйственными и бытовыми стоками с континента, в частности антибиотиками [*Fisch, Waniek, Meng, Zhen, Schulz-Bull* 2017]. При этом ситуация не улучшается. По оценке Института окружающей среды КНР, в 2017 г. качество воды в прибрежных водах Китая даже ухудшилось. Только 68% этих вод признаны «достаточно хорошими», что на 5,6% меньше, чем в 2016 г. В морской акватории Шанхая доля чистой воды не превышает 10%, провинции Чжэцзян – 23%²⁰.

Между тем эти акватории являются промысловой базой рыбной промышленности и производства аквакультуры. И тут решение экологических задач вступает в противоречие с интересами развития морской экономики. Не случайно в 13-м пятилетнем плане развития КНР не были установлены конкретные задачи по добыче рыбы и производству марикультуры. Акценты перенесены с увеличения объема производства на оптимизацию его структуры, повышение качества продукции,

большую устойчивость и рыночную ориентированность.

Наконец, расширение экономического и военного присутствия Китая на море вызывает непонимание и определенное противодействие ряда государств мира. На XVIII съезде КПК Председатель КНР Ху Цзиньтао призвал вооруженные силы страны «уделить особое внимание морской безопасности»²¹. На XIX партийном форуме Си Цзиньпин также говорил о необходимости «защищать суверенные права страны на море, обеспечить безопасность морских путей и в Тайваньском проливе». Соответственно, в военных стратегиях КНР защита китайских интересов за рубежом включена в число важных задач НОАК и говорится о необходимости перехода от обороны ближайших морей и территорий к защите открытых морей²². В открытых морях Китай, прежде всего, добывается свободы судоходства и открытого доступа к ресурсам Арктических и Антарктических морей [*Marantidou* 2014].

Закономерно, что наращивание Китаем морской мощи многие страны воспринимают как стремление за столбить его «экономические и политические интересы от Тихого океана до Атлантики»²³, как «одностороннюю экспансию в международных водах» и «угрозу глобальной безопасности»²⁴. С одной стороны, это происходит потому, что наи-

19 Tibi Pui (2017) At Least 81% of China's Coastline Is Heavily Polluted // ZME Science, April 26, 2017 // <https://www.zmescience.com/ecology/pollution-ecology/chinese-polluted-coastline-05346/>, accessed 22.06.2020.

20 Hou L. (2018) Water Quality Deteriorating in Sea Areas // China Daily, August 8, 2018 // <https://www.chinadaily.com.cn/a/201808/08/W55b6a32fea310add14f3847cd.html>, accessed 22.06.2020.

21 Доклад Ху Цзиньтао на XVIII съезде КПК (2012) // http://www.gov.cn/lhdh/2012-11/17/content_2268826.htm, дата обращения 14.04.2020 (на китайском).

22 The Diversified Employment of China's Armed Forces (2013) // Information Office of the State Council. The People's Republic of China, April 16, 2013 // http://www.nti.org/media/pdfs/China_Defense_White_Paper_2013.pdf; China's Military Strategy. The State Council Information Office of the People's Republic of China // China Daily, May 26, 2015 // http://www.chinadaily.com.cn/china/2015-05/26/content_20820628.htm, дата обращения 22.06.2020.

23 Myers S.L. (2018) With Ships and Missiles, China Is Ready to Challenge U.S. Navy in Pacific // The New York Times, August 29, 2018 // <https://www.nytimes.com/2018/08/29/world/asia/china-navy-aircraft-carrier-pacific.html>, дата обращения 22.06.2020.

24 China's Worldwide Military Expansion (2018) // U.S. House of Representatives, Permanent Select Committee on Intelligence, May 17, 2018 // <https://docs.house.gov/meetings/IG/IG00/20180517/108298/HHRG-115-IG00-Transcript-20180517.pdf>, accessed 22.06.2020.

более активно идею расширения морского пространства Китая продвигают военные. С другой стороны, сказываются размытость понятий, неразвитость китайской теории морской деятельности. С третьей, присутствует элементарное нежелание видеть и понимать китайскую точку зрения.

Учитывая, что все это в итоге способно превратиться в серьезное препятствие на пути превращения страны в «подлинно морскую державу», Пекин уделяет все более серьезное внимание конструированию и продвижению собственного дискурса. Этот дискурс призван способствовать решению двух взаимосвязанных проблем: обоснованию «естественности» китайского интереса к открытому морю и развенчанию разного рода концепций «китайской морской угрозы», появляющихся на Западе.

В первом случае используются исторические нарративы, которые призваны доказать, что Китай всегда был не только континентальной державой, занятой обустройством внутренних азиатских границ, но и морской державой, обладавшей морской экономикой и технологиями для обеспечения его господства в Восточно-Китайском и Южно-Китайском морях [Киа 2016, р. 17]. Право Китая на статус ведущей морской державы подкрепляется ссылками на его «славное» морское прошлое. «Морские походы древности на восток в Корею, Японию и на юг в Индийский океан, – констатирует в этой связи У Сяоянь, – привели к значительному росту морской торговли, строительству портов и бурно развившейся судостроительной промышленности. Большие успехи в развитии океанической и судостроительной

технологиях, картографии, а также создание компаса привели к тому, что к воцарению династий Суй и Тан китайская внешняя торговля и океаническая промышленность процветали» [Wu 2014, р. 12]. При этом современные китайские авторы не только подчеркивают принципиальную разницу в традициях морской политики имперского Китая и политики стран Европы, но и оспаривают приоритет Запада на Великие географические открытия. Как емко сформулировал эти претензии Китая Сюй Ци, «...в период династии Мин адмирал Чжэн Хэ совершил семь рейсов в Западный океан, открыв Морской шелковый путь, который опередил эпоху Великих географических открытий Запада на столетие. Но по сравнению с оснащенными огнестрельным оружием и порохом [кораблями] западными державами, которые бесцеремонно убивали [людей] и грабили колонии, все, что привозили в каждую страну флотилии Чжэн Хэ, – это шелк и фарфор, дружба и добрая воля» [Ху 2006, р. 53].

Второй, не менее важной, для Пекина задачей стало развенчание «враждебных интерпретаций» его морской политики, рожденных на Западе. Основной среди них стала концепция «Нитки жемчуга» («String of Pearls»). Концепция родилась в первые годы XXI в. в результате вольной интерпретации американскими экспертами «Морской программы Китая» 1996 г. и теоретических изысканий китайских ученых в этой области²⁵, а во втором десятилетии этого века стала увязываться с идеей строительства Морского шелкового пути. С тех пор, как газета The Washington Post проинформировала своих читателей об упомянутом докладе, сде-

25 Впервые название «Нитка жемчуга» появилось в 2004 г. в документе под названием Energy Futures in Asia, подготовленном известной консалтинговой фирмой Booz Allen Hamilton Inc. по заказу министра обороны США Д. Рамсфелда, была подхвачена прессой и экспертами и стала широко применяться для характеристики китайской океанской стратегии.

лав акцент на оборотной стороне экономической стратегии Китая в Индийском океане – его намерениях использовать строительство «стратегических отношений вдоль морских путей от Южно-Китайского моря до Ближнего Востока» в целях защиты своих энергетических интересов, а также достижения общих целей безопасности»²⁶, – не утихают споры и спекуляции как об обоснованности, масштабах и реальности самой стратегии «Нитки жемчуга», так и вокруг истинных намерений Пекина в южных морях. Как всегда, утверждения китайских властей и ученых, что такая концепция является плодом воображения западных экспертов, а в КНР никогда не формулировалась теоретически и не использовалась на практике [Gopal 2016, p. 13], в расчет не принимаются. Аргументы железные: «то, что Китай пока еще не построил базы в Индийском океане, не означает, что в будущем этого не произойдет»²⁷. С такой логикой бороться очень нелегко.

Анализ конкретных действий современного китайского руководства по наращиванию морской мощи КНР, в т. ч. развитию ее военно-морского флота, не входит в задачу данной статьи. Это отдельная и особая тема, которая требует высокопрофессиональных знаний, специальных подходов и детального рассмотрения. Для нас очевидно одно: что Китай готов защищать свои растущие экономические интересы на море, в т. ч. силовым путем.

МОРСКАЯ ЭКОНОМИКА КИТАЯ: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ

Если исходить из статистических показателей, то Китай уже является Великой морской державой. На сегодняшний день он занимает 1-е место в мире по количеству морских судов, 3-е – их тоннажу, обладает семью из десяти крупнейших контейнерных портов мира, удерживает 10% мирового рынка контейнерных перевозок [Review of Maritime Transport 2018, pp. 3–31, 66]²⁸, является лидером в мировой судостроительной промышленности²⁹ и уверенно занимает 1-е место в мире по добыче и производству морепродуктов (19% мировой добычи), экспорту рыбы и рыбной продукции (14% мирового рынка) [FAO 2018, pp. 9, 55].

План развития морской экономики КНР на 2016–2020 гг. нацелен на «существенное ускорение кардинальной корректировки» ее структуры ... и обеспечение ее «здорового и устойчивого развития» в контексте реализации концепции «Пояса и пути». Среди приоритетных задач – как сугубо экономические (развитие островных территорий и освоение глубоководного пространства) и технические (научно-техническое обеспечение отрасли, развитие передовых технологий, прежде всего глубоководных), так и политические («отстаивание прав и интересов Китая на море»)»³⁰. При этом индикаторы плана выглядят весьма умеренно: увели-

26 China Builds up Strategic Sea Lanes (2005) // The Washington Times, January 17, 2005 // <http://www.washingtontimes.com/news/2005/jan/17/20050117-115550-1929r/>, дата обращения 22.06.2020.

27 Holmes J.R. (2014) China Could Still Build 'String of Pearls' // The Diplomat, November 8, 2014 // <https://thediplomat.com/2014/11/china-could-still-build-string-of-pearls/>, дата обращения 22.06.2020.

28 В данном подсчете объединены данные по Китаю и Гонконгу, которые в международной и китайской статистике обычно подаются самостоятельно.

29 В первом квартале 2020 г. верфи КНР держали 36% мирового объема новых заказов на строительство судов (S. Korea Ranks 2nd in Q1 Shipbuilding Orders (2020) // Hellenic Shipping News, April 8, 2020 // <https://www.hellenicshippingnews.com/s-korea-ranks-2nd-in-q1-shipbuilding-orders/>, дата обращения 22.06.2020).

30 Государственный план развития морской деятельности на 13-ую пятилетку (2017) // <http://images.mofcom.gov.cn/www/201709/20170907170048332.pdf>, дата обращения 22.06.2020 (на китайском).

чить к 2020 г. долю морской экономики в ВВП страны с 9,4 до 9,5%, долю сервисных отраслей в ВВП морской экономики – с 52 до 55%, несколько улучшить состояние прибрежных вод. Темпы роста морской экономики предполагалось держать в пределах 7%³¹.

Однако с достижением запланированных показателей Китай не справляется. С одной стороны, в 2018 г. объем производства КНР в сфере морской экономики по сравнению с 2010 г. удвоился и составил 8,3 трлн юаней, быстрыми темпами развиваются современные сегменты отрасли: прибрежный туризм (рост на 8,3% в 2018 г.), биомедицина и фармацевтика (9,6%) и электроэнергетика. С другой, темпы роста всей отрасли были ниже запланированных (6,9 и 6,7% в 2017–2018 гг. [Статистический бюллетень 2018] и 6,3% – за первые три квартала 2019 г.), сокращаются объемы судостроения и морского рыболовства³². В результате доля морской экономики в ВВП КНР снизилась в 2018 г. до 9,3%. Фактически в последние полтора десятилетия эта отрасль развивалась более низкими темпами, чем экономика страны в целом.

Заключение

Итак, в китайском политическом руководстве присутствует убеждение, что обретение статуса морской державы «является ключом к поддержанию и расширению зарубежных интересов» и может быть «эффективным путем к созданию глобальной державы» [Лю 2018, с. 62]. Тем не менее морская тематика по-прежнему нечасто звучит на высших партийных и правительственных форумах КНР, руководители стра-

ны обращаются к ней только по каким-то специальным поводам. Внимание Китая сфокусировано на Евразийском континенте. Наступательно, активно и бескомпромиссно Пекин ведет себя только на пространстве «ближних морей», которые рассматривает как «жизненно важные» для обеспечения своей экономической и военно-политической безопасности. Даже Морской шелковый путь имеет преимущественно сухопутное наполнение. Собственно, водному пространству в нем отводится весьма ограниченная – транспортно-логистическая – роль.

Для руководства КНР «превращение Китая в великую морскую державу» – не самоцель, не путь к достижению мировой гегемонии, во что искренне уверовали многие западные эксперты и политики, а лишь одно из средств для решения задач внутреннего развития страны. Именно поэтому главными направлениями морской деятельности КНР в «новую эпоху» являются не более чем «повышение возможностей Китая в освоении морских ресурсов», охрана окружающей среды, развитие морских наук и технологий, отстаивание прав и интересов Китая на море. Работа в стране ведется по всем этим направлениям, и она дает определенные результаты.

Однако окружающий мир, испытывающий мощное давление со стороны западных СМИ, западных геополитических концептов и продвигающих их ученых, как и простые обыватели, нередко усматривают в современной морской политике и стратегии КНР угрозу своим интересам, безопасности и будущему. Разрушение существующей мировой политической системы априори означает передел сфер политического,

31 Подробнее о плане см.: [Ларин, Волыничук 2018, с. 28–29].

32 <http://finance.sina.com.cn/roll/2019-12-11/doc-iihnzahi6861547.shtml>, дата обращения 18.04.2020 (на китайском).

экономического и культурного влияния, усиление конкуренции, повышение уровня нестабильности и вероятность возникновения конфликтов. Для преодоления страхов и тревог, возникающих в связи с этими изменениями во многих странах мира, одних только заверений Пекина в своем миролюбии, в отсутствие у него каких-либо агрессивных замыслов недостаточно.

Несмотря на то, что в последнее десятилетие как в области теоретического осмысления морской стратегии и тактики, так в практической морской политике в КНР было сделано больше, чем за весь предшествующий период реформ, Китай находится только в начале пути. Руководству КНР предстоит еще очень многое сделать, чтобы эффективно использовать не только собственное морское пространство, но и огромные ресурсы Мирового океана для реализации амбициозных целей и задач развития страны.

Список литературы

- Арапова Е.Я. (2014) Морской шелковый путь XXI века против Северного морского пути: угрозы и возможности // ЭТАП: Экономическая Теория. Анализ. Практика. № 4. С. 84–93 // <https://cyberleninka.ru/article/n/morskoy-shelkovyy-put-xxi-veka-protiv-severnogo-morskogo-puti-ugrozy-i-vozmozhnosti/viewer>, дата обращения 22.06.2020.
- Афонасьева А.В. (2017) Китайская зона Морского Шелкового пути XXI века и роль зарубежных китайцев в ее развитии // Проблемы Дальнего Востока. № 3. С. 75–81 // https://www.elibrary.ru/download/elibrary_29333926_63106210.pdf, дата обращения 22.06.2020.
- Каменнов П.Б. (2018) Военная политика Китая на современном этапе // Доклады ИДВ РАН 2017. М.: ИДВ РАН. С. 76–91.
- Кашин В. (2018) Перерыв подходит к концу? Военная стратегия Китая на современном этапе // Россия в глобальной политике. № 6. С. 16–22 // <https://globalaffairs.ru/articles/pereryv-podhodit-k-konczu/>, дата обращения 22.06.2020.
- Комиссина И.Н. (2017) Морской шелковый путь XXI в. – глобальный геополитический проект Китая // Проблемы национальной стратегии. № 1. С. 60–81 // <https://riss.ru/images/pdf/journal/2017/1/07.pdf>, дата обращения 22.06.2020.
- Корнейко О.В. (2017) Опыт развития рыбохозяйственной деятельности Китая // Теоретическая и прикладная экономика. № 4. С. 59–64. DOI: 10.25136/2409-8647.2017.4.24256
- Ларин В.Л., Волынчук А.Б. (2018) Морское пространство Северной Пацифики как сфера российско-китайского взаимодействия в XXI веке // Труды ИИАЭ ДВО РАН. Т. 18. С. 10–35.
- Ларин В.Л., Песцов С.К. (ред.) (2017) Преодолевая холод. Интересы и политика стран Азиатско-Тихоокеанского региона в Арктике: вызовы и возможности для России. Владивосток: ИИАЭ ДВО РАН.
- Ли С. (2012) На пути от морской державы к великой морской державе: оглядываясь на работу по освоению морских минеральных ресурсов после XVI съезда КПК // Чжунго готу цзьюань, 23 октября 2012 // http://www.mnr.gov.cn/zt/hu/17dliqh/sbd/hhcj/201210/t20121023_2021318.html, дата обращения 15.04.2020 (на китайском).
- Лю С. (2018) Теоретический анализ стратегии морской мощи // Тайпинянь сюэбао. № 8. С. 62–76 (на китайском).
- Мозиас П.М. (2013) Морское хозяйство Китая: тенденции и проблемы развития // Общество и государство в Китае. XLIII научная конференция. Часть 2. М.: Ин-т востоковедения РАН. С. 424–456.

Петровский В.Е., Филиппова Л.В. (2018) Стратегия Китая по освоению Арктики и перспективы российско-китайского сотрудничества в регионе // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Вып. XXIII. М.: ИДВ РАН. С. 171–182.

Подъем великих держав (2006). Пекин: Жэньминь чубаньшэ (на китайском).

Российско-китайский диалог: модель 2018. Доклад № 39 (2018). М.: НП РСМД // <https://russiancouncil.ru/activity/publications/rossiysko-kitayskiy-dialog-model-2018/>, дата обращения 22.06.2020.

Сазонов С.Л. (2018) Транспорт КНР: место и роль в развитии национальной экономики. М.: ИДВ РАН.

Си Цз. (2018) О государственном управлении. Т. II. Пекин: Издательство литературы на иностранных языках.

Статистический бюллетень Морской экономики КНР (2018) // http://gi.mnr.gov.cn/201904/t20190411_2404774.html, дата обращения 10.04.2020 (на китайском).

У Л., Чжан Х. (2018) Анализ международного сотрудничества Китая в области энергетики океана с точки зрения глобального управления океаном // Тайпингъян сюэбао. № 11. С. 56–69 (на китайском).

Хуан Ф., Ван Ж., Чэн Ч. (2013) Прошлое и будущее морской политики нашего государства // Хайян кайфа юй гуаньли. № 12. С. 7–12 (на китайском).

Цзя Ю. (2018) Размышления о стратегии морской державы // Тайпингъян сюэбао. № 1. С. 1–8 (на китайском).

Bickford T.J. (2016) Haiyang Qiangguo: China as a Maritime Power // Semantic Scholar // <https://pdfs.semanticscholar.org/8d7b/ae11b9d52cc94d2c-13938c9395f38a41c37b.pdf>, дата обращения 22.06.2020.

Chang Y. (2014) Getting into a New Maritime Era? A Commentary on the Re-

structuring of the State Oceanic Administration in China // Journal of Oceanography and Marine Research, vol. 2, no 3, pp. 1–5 // <https://www.longdom.org/open-access/getting-into-a-new-maritime-era-a-commentary-on-the-restructuring-of-the-state-oceanic-administration-in-china-2332-2632.1000126.pdf>, дата обращения 22.06.2020.

Dossi S. (2010) China between the Mainland and the Sea. Maritime Rebalancing and Beijing's Regional Security Policy // La Società Italiana di Scienza Politica // <https://www.sisp.it/files/papers/2010/simone-dossi-564.pdf>, дата обращения 22.06.2020.

FAO 2018. The State of World Fisheries and Aquaculture (2018), Rome: FAO UN.

Fisch K., Waniek J.J, Meng Zh., Zhen X., Schulz-Bull D.E. (2017) Antibiotics in Three Chinese Coastal Systems: Huangpu River, East China Sea, Pearl River Estuary // Journal of Aquatic Pollution and Toxicology, vol. 1, no 2:13, pp. 1–9 // <http://www.imedpub.com/articles/antibiotics-in-three-chinese-coastal-systems-huangpu-river-east-china-sea-pearl-river-estuary.php?aid=19914>, дата обращения 22.06.2020.

Gopal S. (2016) China's 21st Century Maritime Silk Road Old String with New Pearls? New Delhi: Vivekananda International Foundation.

Huang J., Billo A. (eds.) (2015) Territorial Disputes in the South China Sea. Navigating Rough Waters, New York: Palgrave MacMillan.

Kwa Ch.G. (2016) The Maritime Silk Road: History of an Idea // Nalanda-Sriwijaya Centre. Working Paper. No. 23 // <https://www.iseas.edu.sg/images/pdf/nsc-wps23.pdf>, дата обращения 22.06.2020.

Lavie O.G. (2018) A Model and Methodology for a Grand Maritime Strategy, Haifa: Haifa Research Center for Maritime Policy and Strategy.

Marantidou V. (2014) Revisiting China's 'String of Pearls' Strategy: Places 'with Chinese Characteristics' and Their Securi-

ty Implications // *Issues & Insights*, vol. 14, no 7, pp. 1–39 // https://www.files.ethz.ch/isn/182061/140624_issuesinsights_vol-14no7.pdf, дата обращения 22.06.2020.

Martinson R.D. (2016) Panning for Gold: Assessing Chinese Maritime Strategy from Primary Sources // *Naval War College Review*, vol. 69, no 3, pp. 23–44 // <http://www.andrewerickson.com/2016/07/panning-for-gold-assessing-chinese-maritime-strategy-from-primary-sources/>, дата обращения 22.06.2020.

Muhammad A. (1999) *Role of Smaller Navies: A Focus on Pakistan's Maritime Interests*, Rawalpindi: Army Press.

Review of Maritime Transport (2018), New York, Geneva: United Nations.

Shi Xiaoqin (2012) *An Analysis of China's Concept of Sea Power*, Singapore: Institute for Security and Development Policy.

Sun T., Payette A. (2017) China's Two Ocean Strategy: Controlling Waterways and the New Silk Road // *IRIS. Asia Focus*, no 31, pp. 1–23 // <https://pdfs.semanticscholar.org/1840/af9a04093bdcd462873436089578a187bbc.pdf>, дата обращения 22.06.2020.

Wu X. (2014) China's "Sea Power Nation" Strategy // *Asia Paper*. Institute for Security and Development Policy // <https://isdpeu/content/uploads/publications/2014-wu-chinas-sea-power-nation-strategy.pdf>, дата обращения 22.06.2020.

Xu Q. (2006) Maritime Geostategy and the Development of the Chinese Navy in the Early Twenty-First Century // *Naval War College Review*, vol. 59, no 4, pp. 2–22 // <https://digitalcommons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2126&context=nwc-review>, дата обращения 22.06.2020.

Zhang W. (2006) Sea Power and China's Strategic Choices // *China Security*. Summer, pp. 17–31 // <https://core.ac.uk/download/pdf/71339243.pdf>, дата обращения 22.06.2020.

Zhang W., Shazeda A. (2015) A General Review of the History of China's Sea-Power Theory Development // *Naval War College Review*, vol. 68, no 4, pp. 80–93 // https://www.jstor.org/stable/26397885?seq=1#metadata_info_tab_contents, дата обращения 22.06.2020.

DOI: 10.23932/2542-0240-2020-13-3-2

The Emergence of China as a “Great Maritime Power”

Viktor L. LARIN

Academician of the Russian Academy of Sciences, DSc in History, Head, Center for Global and Regional Studies

Institute of History, Archaeology and Ethnology of the Peoples of the Far East of the Russian Academy of Sciences, Far Eastern Branch, 690950, Pushkinskaya St., 89, Vladivostok, Russian Federation

E-mail: victorlar@mail.ru

ORCID: 0000-0002-2825-8391

Sergei K. PESTSOV

DSc in Politics, Head, Department for International Relation Studies

Institute of History, Archaeology and Ethnology of the Peoples of the Far East of the Russian Academy of Sciences, Far Eastern Branch, 690950, Pushkinskaya St., 89, Vladivostok, Russian Federation

E-mail: skpfox@yandex.ru

ORCID: 0000-0001-7441-989X

CITATION: Larin V.L., Pestsov S.K. (2020) The Emergence of China as a “Great Maritime Power”. *Outlines of Global Transformations: Politics, Economics, Law*, vol. 13, no 3, pp. 27–46 (in Russian). DOI: 10.23932/2542-0240-2020-13-3-2

Received: 27.04.2020.

ACKNOWLEDGEMENTS: This article was prepared using financial support of Academy of Contemporary China and World Studies, China Foreign Languages Publishing Administration in the framework of scientific project “China Governance and Russian-Chinese Relations in the New Era: A View of Russian Experts from the Far East”.

ABSTRACT. *The article discusses strategic intentions and practical actions of modern Chinese leadership aimed to make China a “great maritime power”. The authors analyze theoretical investigations of Chinese scientists in the fields of maritime strategy and politics; examine basic principle of contemporary Chinese maritime policy, Beijing strategic documents and specific plans aimed at developing marine activities, as well as the problems that arise on this way and some practical results achieved. The authors conclude that despite an active*

“sea rhetoric” of Chinese top leaderships, the global ocean is not in the main focus of Chinese politics which is primarily oriented towards Eurasian continent. For the PRC leadership, “turning China into a great sea power” neither an ultimate goal, nor a path to achieve the world hegemony, but one of the means to solve some goals to support country’s economic and social development. Today main efforts of Chinese maritime policy are aimed at the ocean studies, legal and technical preparation for excavation of deep-water resources, marine environmental pro-

tection, upholding the sea rights and interests of China. As far as Beijing considers the “near seas” as “vital” for ensuring China economic and military-political security, it acts in their space offensively, actively and uncompromisingly. However, although China’s maritime policy focuses mainly on achieving the economic goals, for the past decade the country’s maritime economy has developed at a slower pace than the country’s economy as a whole. The authors conclude that China has a lot to do in order to effectively use not only its own sea space, but also the vast resources of the global oceans to realize the ambitious goals and objectives of the country’s development.

KEY WORDS: China, ocean resources, marine policy, marine economics, security

References

- Afonasieva A. (2017) Chinese Zone of Maritime Silk Road of the XXI Century and the Role of Overseas Chinese in Its Development. *Far Eastern Affairs*, no 3, pp. 75–81. Available at: https://www.elibrary.ru/download/elibrary_29333926_63106210.pdf, accessed 22.06.2020 (in Russian).
- Arapova E.Ya. (2014) The 21st Century Maritime Silk Road versus the Northern Sea Route: Threats and Opportunities. *ETAP: Economic Theory, Analysis, and Practice*, no 4, pp. 84–93. Available at: <https://cyberleninka.ru/article/n/morskoy-shelkovyy-put-xxi-veka-protiv-severnogo-morskogo-puti-ugrozy-i-vozmozhnosti/viewer>, accessed 22.06.2020 (in Russian).
- Bickford T.J. (2016) Haiyang Qiangguo: China as a Maritime Power. *Semantic Scholar*. Available at: <https://pdfs.semanticscholar.org/8d7b/ae11b9d52cc94d2c-13938c9395f38a41c37b.pdf>, accessed 22.06.2020.
- Chang Y. (2014) Getting into a New Maritime Era? A Commentary on the Restructuring of the State Oceanic Administration in China. *Journal of Oceanography and Marine Research*, vol. 2, no 3, pp. 1–5. Available at: <https://www.longdom.org/open-access/getting-into-a-new-maritime-era-commentary-on-the-restructuring-of-the-state-oceanic-administration-in-china-2332-2632.1000126.pdf>, accessed 22.06.2020.
- China Marine Economic Statistical Bulletin (2018). Available at: http://gi.mnr.gov.cn/201904/t20190411_2404774.html, accessed 10.04.2020 (in Chinese).
- Dossi S. (2010) China between the Mainland and the Sea. Maritime Rebalancing and Beijing’s Regional Security Policy. *La Società Italiana di Scienza Politica*. Available at: <https://www.sisp.it/files/papers/2010/simone-dossi-564.pdf>, accessed 22.06.2020.
- FAO 2018. *The State of World Fisheries and Aquaculture* (2018), Rome: FAO UN.
- Fisch K., Waniek J.J., Meng Zh., Zhen X., Schulz-Bull D.E. (2017) Antibiotics in Three Chinese Coastal Systems: Huangpu River, East China Sea, Pearl River Estuary. *Journal of Aquatic Pollution and Toxicology*, vol. 1, no 2:13, pp. 1–9. Available at: <http://www.imedpub.com/articles/antibiotics-in-three-chinese-coastal-systems-huangpu-river-east-china-sea-pearl-river-estuary.php?aid=19914>, accessed 22.06.2020.
- Gopal S. (2016) *China’s 21st Century Maritime Silk Road Old String with New Pearls?* New Delhi: Vivekananda International Foundation.
- Huang F., Wang R., Cheng Ch. (2013) Review and Prospect of China’s Ocean Policy. *Haiyang kaifa yu guanli*, no 12, pp. 7–12 (in Chinese).
- Huang J., Billo A. (eds.) (2015) *Territorial Disputes in the South China Sea. Navigating Rough Waters*, New York: Palgrave MacMillan.
- Jia Y. (2018) Thinking about Maritime Power Strategy. *Taipingyang xuebao*, no 1, pp. 1–8 (in Chinese).

Kamennov P.B. (2018) Military Policy of China at the Present Stage. *Proceedings of IFES RAS 2017*, Moscow: RAS IFES Press, pp. 76–91 (in Russian).

Kashin V. (2018) Is the Conflict Inevitable? Not at All. China's Military Strategy at the Present Stage. *Russia in Global Affairs*, no 6, pp. 16–22. Available at: <https://globalaffairs.ru/articles/pereryv-podhodit-k-konczu/>, accessed 22.06.2020 (in Russian).

Komissina I.N. (2017) 21st Century Maritime Silk Road – China's Global Geopolitical Project. *National Strategy Issues*, no 1, pp. 60–81. Available at: <https://riss.ru/images/pdf/journal/2017/1/07.pdf>, accessed 22.06.2020 (in Russian).

Korneiko O.V. (2017) The Experience of the Fisheries Development in China. *Theoretical and Applied Economics*, no 4, pp. 59–64 (in Russian). DOI: 10.25136/2409-8647.2017.4.24256

Kwa Ch.G. (2016) The Maritime Silk Road: History of an Idea. *Nalanda-Sriwijaya Centre*. Working Paper. No. 23. Available at: <https://www.iseas.edu.sg/images/pdf/nscwps23.pdf>, accessed 22.06.2020.

Larin V.L., Pestsov S.K. (eds.) (2017) *Breaking the Cold. Interests and Policies of the Asia-Pacific Countries in Arctic: Challenges and Prospects for Russia*, Vladivostok: IHAE FEB RAS (in Russian).

Larin V.L., Volynchuk A.B. (2018) Marine Space of Northern Pacific as Sphere Russian-Chinese Interactions in the 21st Century. *Proceedings of the Institute of History, Archaeology and Ethnology FEB RAS*, vol. 18, pp. 10–35 (in Russian).

Lavie O.G. (2018) *A Model and Methodology for a Grand Maritime Strategy*, Haifa: Haifa Research Center for Maritime Policy and Strategy.

Li X. (2012) Striding from a Maritime Country to a Maritime Power: Review of China's Marine Mineral Resources Development since the 16th National Congress. *Zhongguo guotu ziuyan*, October 23, 2012. Available at: http://www.mnr.gov.cn/zt/hu/17dliqh/sbd/hhcj/201210/t20121023_2021318.html, accessed 15.04.2020 (in Chinese).

Li X. (2018) Theoretical Analysis of the Sea-power Strategy. *Taipingyang xuebao*, no 8, pp. 62–76 (in Chinese).

Marantidou V. (2014) Revisiting China's 'String of Pearls' Strategy: Places 'with Chinese Characteristics' and Their Security Implications. *Issues & Insights*, vol. 14, no 7, pp. 1–39. Available at: https://www.files.ethz.ch/isn/182061/140624_issuesinsights_vol14no7.pdf, accessed 22.06.2020.

Martinson R.D. (2016) Panning for Gold: Assessing Chinese Maritime Strategy from Primary Sources. *Naval War College Review*, vol. 69, no 3, pp. 23–44. Available at: <http://www.andrewerickson.com/2016/07/panning-for-gold-assessing-chinese-maritime-strategy-from-primary-sources/>, accessed 22.06.2020.

Mozias P.M. (2013) China's Maritime Economy: Trends and Problems of Development. *Society and the State in China*. XLIII Scientific Conference. Part 2, Moscow: Institute of Oriental Studies RAS, pp. 424–456 (in Russian).

Muhammad A. (1999) *Role of Smaller Navies: A Focus on Pakistan's Maritime Interests*, Rawalpindi: Army Press.

Petrovskij V.E., Filippova L.V. (2018) China's Arctic Development Strategy and Prospects for Russian-Chinese Cooperation in the Region. *China in World and Regional Politics. History and Modernity*. Issue XXIII. Moscow: IDV RAN, pp. 171–182 (in Russian).

Review of Maritime Transport 2018 (2018), New York, Geneva: United Nations.

Russian-Chinese Dialogue: the Model 2018. Report No. 39 (2018), Moscow: Russian International Affairs Council (in Russian).

Sazonov S.L. (2018) *Transport of China: Place and Role in the Development of National Economy*, Moscow: IDV RAN (in Russian).

Sazonov S.L. (2018) *Transport of China: Place and Role in the Development of National Economy*, Moscow: IDV RAN (in Russian).

Shi Xiaoqin (2012) *An Analysis of China's Concept of Sea Power*, Singapore: Institute for Security and Development Policy.

Sun T., Payette A. (2017) China's Two Ocean Strategy: Controlling Waterways and the New Silk Road. *IRIS. Asia Focus*, no 31, pp. 1–23. Available at: <https://pdfs.semanticscholar.org/1840/af9a04093bdcd462873436089578a187bbc.pdf>, accessed 22.06.2020.

The Rise of Great Powers (2006), Beijing: Renmin chubanshe (in Chinese).

Wu L., Zhan H. (2018) Analysis of China's Ocean Energy International Cooperation from the Perspective of Global Ocean Governance. *Taipingyang xuebao*, no 11, pp. 56–69 (in Chinese).

Wu X. (2014) China's "Sea Power Nation" Strategy. *Asia Paper. Institute for Security and Development Policy*. Available at: <https://isdpeu.com/content/uploads/publications/2014-wu-chinas-sea-power-nation-strategy.pdf>, accessed 22.06.2020.

Xi J. (2018) *The Governance of China*. Vol. 2, Peking: Guojishudian (in Russian).

Xu Q. (2006) Maritime Geostrategy and the Development of the Chinese Navy in the Early Twenty-First Century. *Naval War College Review*, vol. 59, no 4, pp. 2–22. Available at: <https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2126&context=nwc-review>, accessed 22.06.2020.

Zhang W. (2006) Sea Power and China's Strategic Choices. *China Security*. Summer, pp. 17–31. Available at: <https://core.ac.uk/download/pdf/71339243.pdf>, accessed 22.06.2020.

Zhang W., Shazeda A. (2015) A General Review of the History of China's Sea Power Theory Development. *Naval War College Review*, vol. 68, no 4, pp. 80–93. Available at: https://www.jstor.org/stable/26397885?seq=1#metadata_info_tab_contents, accessed 22.06.2020.