

Морская деятельность Китая: экономические и геополитические аспекты

© 2013

П. Мозиас

Характеризуется взаимовлияние экономических и политических факторов, обусловивших активизацию морской деятельности Китая. Исследуются тенденции развития основных секторов морской экономики КНР (портового хозяйства, морского транспорта, судостроения, рыболовства и аквакультуры, морской добычи нефти и газа). Проанализирована динамика морских территориальных споров, в которые вовлечен Китай. Показано, что морская сфера становится одной из важных зон столкновения интересов в рамках китайско-американского соперничества.

Ключевые слова: морская деятельность, спорные архипелаги, геополитическое соперничество.

Глобальная архитектура международных отношений переживает процесс трансформации, и одна из главных его составляющих — изменение роли Китая в мире, модификация его геополитического статуса. Китай становится подлинно мировым «игроком» с перспективой превращения в сверхдержаву — одну из опор новой двухполюсной мировой системы.

Конкретные проявления этого процесса трансформации во многом определяют тем, что Китай — это континентально-морская держава. С востока его берега омываются водами залива Бохай, Желтого, Восточно-Китайского и Южно-Китайского морей и залива Бэйбу. Общая протяженность морской береговой линии Китая — 18 тыс. км, протяженность береговой линии контролируемых им островов — 14 тыс. км. С севера на юг китайское побережье простирается на 38 широтных градусов, будучи расположено в трех климатических поясах¹.

Хозяйственный подъем Китая включает в себе значительную морскую составляющую. Морское хозяйство КНР превратилось в диверсифицированный комплекс, в котором осуществляется интенсивное межотраслевое взаимодействие, создается значительное число рабочих мест; за счет его развития формируются «полюсы роста» в прибрежных регионах.

Сама модель экономического роста, сложившаяся в КНР, обуславливает зависимость национальной экономики от состояния дел в морской сфере. Ввиду относительной узости платежеспособного спроса на внутреннем рынке китайская экономика не могла бы поддерживать высокую динамику без сбыта товаров вовне, а поставки их осуществляются преимущественно морем. Поскольку обеспеченность собственными ископаемыми ресурсами недостаточна для взятых Китаем темпов развития, он остро нуждается в эффективных и безопасных морских коммуникациях для удовлетворения за счет импорта своих потребностей в энергоносителях и прочих сырьевых товарах. В то же время китайцы уделяют все больше внимания освоению ископаемых ресурсов близлежащих морей.

Мозиас Петр Михайлович, кандидат экономических наук, доцент кафедры мировой экономики Национального исследовательского университета Высшая школа экономики. Тел.: 8(495) 772-95-90 доб. 22-06. E-mail: pmozias@hse.ru.

Морское хозяйство, как и морская деятельность Китая в целом, вносят значительный вклад в общее усиление страны, но, в свою очередь, для их дальнейшего развития нужны благоприятные внешнеполитические условия. Официальная идеология китайской внешней политики в 2000-е гг. строилась сначала на идее «мирного возвышения» (с 2003 г.), а затем — «мирного развития» (с 2007 г.): в обоих случаях подчеркивалось, что усиление Китая не представляет собой угрозы для других стран. Однако многих, особенно непосредственных соседей, эти заверения не убеждают. Из мировой истории известно, что становление новой сверхдержавы обычно сопровождается переделом сфер влияния и общим усилением конфликтности в международных отношениях. А Китай, как известно, собственные интересы всегда отстаивал жестко и напористо.

Процесс геополитической трансформации Китая не может не сопровождаться нарастанием его активности по периметру своих границ, причем на морских акваториях этот процесс особенно нагляден. Границы континентального шельфа и исключительных экономических зон Китая и сопредельных государств до сих пор не являются четко фиксированными, остаются предметами дискуссий и споров. Именно здесь нарастающий китайский потенциал находит себе пространства и ниши для экспансии, вряд ли возможные на суше, где государственные границы в основном уже давно устоялись.

Тем более, что вдоль морских границ Китая еще с середины прошлого века существуют конфликты с соседними странами по поводу принадлежности островных территорий. В известной мере эти застарелые споры теперь наполняются новым содержанием. Дело не только в усилившейся способности Китая отстаивать свои позиции, но и в желании других «игроков», в том числе внерегиональных, сделать эти конфликтные зоны «оборонительными редутами» для ограничения китайской экспансии.

Морское хозяйство КНР: динамика развития и структура

Объем производства в морском хозяйстве КНР в 2009 г. достиг 3196,4 млрд ю., а год спустя — 3843,9 млрд ю. Доля морского хозяйства в общенациональном ВВП увеличилась с 8,7% в 2001 г. до 10,0% в 2006 г., но в последующие годы этот результат превзойден не был (в 2007 г. — 9,6%, в 2008 г. — 9,5%, в 2009 г. — 9,5%, в 2010 г. — 9,7%).

Структура морского хозяйства складывалась в 2010 г. следующим образом. На первичный сектор (сельское хозяйство и добывающую промышленность) приходилось около 5% добавленной стоимости всего морского хозяйства; на вторичный сектор (обрабатывающую промышленность и строительство) — 47%; на третичный сектор (сферу услуг) — 48%. Объем производства в собственно морских отраслях достигал 2237,0 млрд ю., а в связанных с ними и обслуживающих их отраслях — 1606,9 млрд ю. (в структуре морского комплекса соотношение этих двух секторов составляло 58:42).

Занятость в китайском морском хозяйстве в 2009 г. охватила 32,7 млн чел., причем в течение года было создано 520 тыс. новых рабочих мест (почти вдвое меньше, чем предусматривали плановые ориентиры). В одиннадцати приморских провинциях число занятых в морских отраслях увеличилось с 21,08 млн чел. в 2001 г. до 32,18 млн чел. в 2008 г., причем их доля в совокупной занятости в этих провинциях выросла с 8,1 до 10,3%. В провинциях Фуцзянь и Хайнань, двух городах центрального подчинения (Шанхае и Тяньцзине) на морские отрасли приходится более 20% всех занятых в местной экономике. Меньше всего (ниже 5%) — соответствующий показатель в провинциях Цзянсу, Хэбэй и Гуанси-Чжуанском автономном районе (ГЧАР)².

Портовое хозяйство, перевозки морем

После присоединения Китая к ВТО в 2001 г., развитие портового хозяйства страны вышло на новый уровень. Бурный рост внешней торговли повлек подъем с 2003 г. новой волны крупномасштабных инвестиций в портовую инфраструктуру. К кон-

цу 2010 г. общее число морских причалов достигло 5529, более чем вчетверо превзойдя соответствующий показатель 1991 г., причем 1293 из них были способны принимать суда водоизмещением свыше 10 тыс. т³. За 2000-е гг. ведущие китайские порты стали мировыми лидерами по показателям грузооборота, в том числе контейнерного. В них быстрыми темпами происходило внедрение информационных технологий, они активно встраивались в общемировые логистические цепочки.

Суммарный грузооборот китайских морских портов увеличился с 1,26 млрд т. в 2000 г. до 6,16 млрд т в 2011 г. Крупнейшим в стране морским портом традиционно являлся Шанхай, но в 2008 г. он уступил первую строчку комплексу портов Нинбо-Чжоушань, через который в 2008 г. было транспортировано 520,5 млн т, а в 2011 г. — 693,9 млн т грузов. С 2005 г. Шанхай по грузообороту занимал первое место среди портов мира, теперь это мировое лидерство перешло к комплексу Нинбо-Чжоушань.

Вместе с построенным в середине 2000-х гг. к югу от него на островах в заливе Ханчжоу контейнерным портом Яншань Шанхайский порт в 2011 г. обработал 624,3 млн т грузов. В «десятку» крупнейших морских портов КНР в 2011 г. входили также: Тяньцзинь (грузооборот — 453,4 млн т), Гуанчжоу (431,5 млн т), Циндао (372,3 млн т), Дальянь (336,9 млн т), Циньхуандао (287,7 млн т), Инкоу (260,9 млн т), Жичжао (252,6 млн т), Шэньчжэнь (223,3 млн т)⁴. С 2003 г. по показателю грузооборота морских портов Китая удерживает первое место среди государств мира. С середины 2000-х гг. в «десятке» крупнейших грузовых портов мира китайские составляют ровно половину.

В 2000-е гг. в Китае беспрецедентными темпами прогрессировала контейнеризация перевозок, и сюда переместился центр мирового производства контейнеров — доля страны на соответствующем мировом рынке близка к 90%. Еще в 2003 г. Китай, обогнав США, вышел на первое место в мире по объему контейнерных перевозок; его доля в мировом контейнерном грузообороте увеличилась с 10% в 2000 г. до 24% в 2009 г.⁵ В 2008 г. оборот контейнерных перевозок в КНР достиг 128,4 млн. стандартных контейнеров (TEU). В 2009 г. под влиянием мирового кризиса он несколько уменьшился (до 120,8 млн т), но уже в 2010 г. он достиг 145,0 млн, а в 2011 г. — 162,3 млн TEU⁶. Оборот контейнерных портов Шанхая в 2009 г. составлял 25,0 млн. TEU — по этому показателю Шанхай с 2007 г. занимал второе место в мире после Сингапура (там в 2009 г. было обработано 25,8 млн TEU). А год спустя этот мегаполис стал абсолютным мировым лидером, его контейнерный грузооборот достиг 29,1 млн TEU (опередив Сингапур с его 28,4 млн TEU). В десятку крупнейших в мире в 2010 г. входили еще 4 морских контейнерных порта КНР: Шэньчжэньский, Гуанчжоуский, Нинбо-Чжоушаньский и Циндаоский⁷.

При высокой общей динамике в развитии китайского портового хозяйства проявляются и диспропорции. Специфическая мотивация хозяйственных агентов, действующих в условиях непроясненных прав собственности, заинтересованных в наращивании инвестиций и получении административных выгод, сама по себе стимулирует нерациональную конкуренцию не только между самими портами, но и между целыми приморскими регионами. Провинциальные администрации изо всех сил пытаются доказать Центру, что именно их порты должны считаться «узловыми» и иметь соответственно приоритетный доступ к финансированию. Компании—портовые операторы, тоже тесно связанные с госструктурами, стараются по максимуму использовать средства своих учредителей и их лоббистские возможности, что на практике выливается в создание избыточных, дублирующих друг друга портовых мощностей. Так, по оценке международной консалтинговой компании DBS Vickers, по состоянию на начало 2010-х гг. в целом по Китаю наблюдался избыток контейнерных терминалов, особенно выраженный в Тяньцзине, Сямэне и Шэньчжэне, тогда как терминалы Шанхая, наоборот, работали с существенной перегрузкой. Контейнерные порты в этих наиболее развитых юго-восточных провинциях КНР в предыдущие годы привлекали чрезмерные инвестиции, чему способствовала ориентация обрабатывающей промышленности на экспорт. Напротив, строительство терминалов для насыпных и навалочных

грузов недофинансировалось, и их нехватка сильно ощущалась в северных провинциях, призванных снабжать Юг сырьем и продовольствием⁸.

Высокая динамика морских перевозок в 2000-е гг. была в решающей степени связана с беспрецедентным ростом внешней торговли. Китайский товарный экспорт увеличился с 266,1 млрд долл. в 2001 г. до 1430,7 млрд долл. в 2008 г., а импорт — с 243,6 млрд долл. до 1132,6 млрд долл. Параллельно росли международные морские перевозки: с 275,7 млн т в 2001 г. до 517,3 млн т в 2008 г.⁹ Морским путем совершается до 85% перевозок внешнеторговых грузов, поступает в КНР до 99% ввозимых руд черных металлов и 95% импорта нефти¹⁰.

Примечательно, что в период мирового финансового кризиса 2008–2009 гг. в морских перевозках позитивная динамика восстановилась быстрее, чем у показателей внешней торговли. Китайский экспорт сократился с 1430,7 млрд долл. в 2008 г. до 1201,6 млрд долл. в 2009 г., а импорт — с 1132,6 млрд долл. в 2008 г. до 1005,9 млрд долл. в 2009 г. (хотя в последующие годы динамика быстрого роста восстановилась: экспорт увеличился до 1577,6 млрд долл. в 2010 г. и 1898,6 млрд долл. в 2011 г., а импорт — до 1396,2 млрд долл. в 2010 г. и 1743,5 млрд долл. в 2011 г.). Оборот морских перевозок сократился с 589,0 млн т в 2007 г. до 423,5 млн т в 2008 г., но уже в 2009 г. был отмечен рост до 517,3 млн т, в 2010 г. этот показатель достиг 580,5 млн т, а в 2011 г. — 635,4 млн т¹¹.

Морской торговый флот Китая в 2009 г. насчитывал 1826 судов. Под флагами других стран ходило 1441 китайское морское торговое судно, а иностранным владельцам принадлежали 20 судов, плававших под китайским флагом. В Китае действовали более 200 международных судоходных компаний и около 1200 компаний внутренних морских (каботажных) и речных перевозок¹². Крупнейшая из них — COSCO Group, которая уже много лет удерживает за собой вторую по величине долю на мировом рынке водных перевозок. Впрочем, большинство китайских судоходных компаний относится к малым и средним, многие из них связаны с местными властями и беспорядочно конкурируют между собой, не координируя свою деятельность на международных рынках.

Судостроение

Эволюция этой отрасли — не просто опыт успешной реструктуризации одной из отраслей тяжелой промышленности, сложившейся еще во времена командно-административной системы, а история становления ее как лидирующей в мире. Высокая динамичность ее развития была достигнута еще в 1980–1990-е гг. В 1994 г. КНР вышла на третье место в мире по объемам продукции судостроения (вслед за признанными лидерами — Японией и Южной Кореей). Впрочем, о равном соперничестве с соседями говорить тогда не приходилось: даже в 2001 г. доля Китая на мировом рынке судов оценивалась лишь в 6% (РК — 34%, Японии — 32%, объединенной Европы — 22%)¹³.

Однако, за первое 10-летие XXI века количественный отрыв был преодолен. В 2006 г. по портфелю заказов КНР впервые обошла Японию. В 2009 г. в брутто-регистрационном тоннаже построенных судов доля Китая (28,6%) уступала только корейской (37,3%), но превышала японскую (24,6%), на эти три страны в совокупности приходилось более 90% общемирового показателя¹⁴. Причем в 2009 г. на показателях отрасли повсеместно сказывался мировой кризис. В Китае в период кризиса был разработан специальный план «оживления и реструктуризации» судостроения (как и еще по девяти отраслям). Он предусматривал, в частности, дополнительные меры по кредитной поддержке экспорта судов; ограничения на ввод новых производственных мощностей в отрасли; ускоренное списание старых судов и др.¹⁵ В 2010 г. КНР впервые обошла Южную Корею по тоннажу заказанных судов, ее портфель заказов за год оценивался в 16,9 млн брт, а у Южной Кореи — 11,8 млн брт¹⁶.

Номенклатура выпуска судов у Китая и его главных конкурентов существенно различается. КНР принадлежит первенство в сравнительно простой продукции. В тех же сферах, где применяются более изощренные технологии (в строительстве контейнеровозов, танкеров для перевозки химикатов, транспортных средств, газозовов) отставание Китая от других стран-лидеров судостроения сохранилось.

В период мировой нестабильности в 2011–2012 гг. перераспределение долей в пользу судостроителей КНР продолжалось. Ее доля в мировом портфеле заказов на суда поднялась с 42% в 2010 г. до 44% в 2011 г., тогда как доля Южной Кореи упала с 33 до 30%, доля Японии составила 17%, ЕС — около 1%¹⁷. Но депрессивное состояние рынков все же сказалось и на состоянии этой отрасли в КНР.

В 2011 г. китайские верфи получили новые заказы на суда общим дедевитом 36 млн т, тогда как в 2010 г. объем новых заказов достигал 57 млн т двт. Совокупный объем заказов, размещенных на китайских верфях, сокращался два года подряд: с 208 млн. т двт в 2009 г. до 185 млн т двт в 2010 г. и до 155 млн т двт в 2011 г. Происходило это на фоне сокращения общемирового портфеля заказов на суда (с 443 млн т двт в 2010 г. до 358 млн т двт в 2011 г.) Иначе говоря, увеличение относительной доля Китая в портфеле заказов происходило в условиях абсолютного уменьшения этого показателя как в Китае, так и в мире¹⁸.

Рыболовство и марикультура

По общему объему продукции водных промыслов КНР входит в число мировых лидеров вместе с Японией и Россией (из года в год они меняются местами в первой «тройке»). В 2011 г. в Китае было получено 56,03 млн т такой продукции, причем около 72% производства отрасли приходилось на продукцию аквакультуры (морской — 15,51 млн т, пресноводной — 24,72 млн т), это соответствовало более чем 60% общемирового аквакультурного производства — т.е. в данной сфере Китай является безусловным мировым лидером. Совокупный морской улов составлял в 2011 г. 13,57 млн т, улов в китайских реках и озерах — 2,23 млн т¹⁹. Аквакультура за последние десятилетия стала главным локомотивом развития рыбного хозяйства во всем мире: соотношение между нею и выловом рыбы в естественных условиях в общемировом производстве изменилось с 7: 93 в 1980 г. до 36: 64 в 2007 г., а в производстве пищевой рыбы их доли в 2006 г. соотносились как 47: 53 (т.е. они практически сравнялись)²⁰. Но КНР до сих пор является единственной в «десятке» крупнейших рыболовных держав, у которой доля аквакультуры в объеме производства водных биоресурсов превышает показатели промышленного лова в естественных водоемах.

Перенос центра тяжести развития отрасли на аквакультуру во многом был связан с обострившейся проблемой переэксплуатации морских прибрежных ресурсов. Их интенсивная добыча поставила под угрозу нормальное воспроизводство фауны моря. В такой ситуации со второй половины 1990-х гг. власти пошли по пути ограничения промышленного лова. С 1995 г. была введена система ежегодных двухмесячных мораториев (в июле-августе) на ловлю всех видов рыбы в Желтом и Восточно-Китайском морях, а в 1998 г. этот срок был продлен до трех летних месяцев. Начиная с 2004 г. добыча была запрещена и в заливе Бохай на период с 16 июня по 1 сентября ежегодно. В 2009 г. летний мораторий сроком на 2,5 месяца был установлен вдоль всего морского побережья Китая.

Исследование, проведенное в рамках специального государственного проекта в 1997–2000 гг., показало, что число видов рыбы в заливе Бохай и Желтом море сократилось за последние десятилетия на 40% — до 180 видов, а в Восточно-Китайском море — на 30% (до 602 видов). Хотя за последние годы благодаря установлению сезонных мораториев на лов рыбы в прибрежных морях удалось приостановить тенденцию к сокращению поголовья и оскудению многообразия морской фауны, но проблемы ресурсной базы

китайской рыболовной отрасли в принципиальном плане остаются нерешенными. Проведение осмысленной политики в отношении морских промыслов затруднено из-за влияния групповых интересов бизнес-структур и местных властей.

Использование рыбных ресурсов все еще избыточно. В 2009 г. в Восточно-Китайском море было выловлено 4,42 млн т рыбы, тогда как для нормального воспроизводства морских ресурсов улов там, по оценкам, не должен превышать 3,0 млн т в год. Ситуацию усугубляет то, что лов в большинстве случаев ведется сетями, не допускающими избирательного использования рыбных ресурсов. В свою очередь, избыточная плотность аквакультурных производств в прибрежной полосе вызывает экологические проблемы (такие как «красные приливы», вызванные концентрацией на поверхности воды примитивных бескислородных водорослей), а также ведет к заболеваниям среди морской фауны²¹.

Угрозы для нормального функционирования отрасли проистекают и из-за интенсивного осушения морских акваторий в прибрежной полосе ради нужд промышленного и инфраструктурного строительства. При этом сплошь и рядом нарушаются положения Закона КНР об управлении использованием морских акваторий, согласно которым проекты рекультивации акваторий площадью в 50 га и больше подлежат утверждению Госсоветом КНР. Местные власти обходят эти ограничения, самостоятельно санкционируя осушение небольших участков акватории, а потом они объединяются друг с другом. По данным Государственной океанической администрации (ГОА), за 2002–2008 гг. совокупная площадь рекультивированных акваторий увеличилась с 2033 до 11001 га, а за 2009–2011 гг. незаконно санкционированная местными администрациями рекультивация охватила 14000 га морских акваторий. В частности, в 2011 г. центральные власти санкционировали в провинции Ляонин осушение 30 га акваторий, а на уровне шести приморских городов были заявлены планы рекультивации более 1000 га²². Даже безотносительно коррупционных мотивов местные власти заинтересованы в такой деятельности, так как продажа «прав пользования земельными участками» девелоперам является важнейшим источником поступлений в местные бюджеты, а доходы от нее в десятки раз превосходят затраты на рекультивацию.

Бурная экспансия такой деятельности в прибрежной полосе влечет за собой не только загрязнение вод и ущерб фауне моря, но и лишает работы жителей близлежащих деревень, занятых рыболовством и марикультурным производством. Компенсации, выплачиваемые им, заведомо недостаточны для того, чтобы покрыть расходы на перекалфикацию или переезд на другое место.

Разработка морских углеводородных месторождений

Месторождения углеводородов на шельфе китайских морей были обнаружены еще в конце 1960-х гг., но для их освоения у Китая не было ни достаточных финансовых ресурсов, ни необходимых технологий.

С началом осуществления «политики открытости» для координации сотрудничества с иностранными энергетическими компаниями и представительства китайского государства в совместных проектах (в 1982 г.) была создана Китайская национальная компания морских нефтегазразработок (China National Offshore Oil Co., CNOOC). Министрством нефтяной промышленности КНР при участии специалистов из норвежской государственной нефтяной компании «Статойл», Центра ООН по транснациональным корпорациям и ряда американских частных нефтяных компаний был разработан типовой контракт соглашения о разделе продукции (в китайских источниках обычно используется термин «соглашения о совместной разработке природных ресурсов»)²³.

На таких условиях в 1982, 1985, 1989 и 1993–1994 гг. CNOOC провела четыре раунда торгов на перспективные участки шельфа. В ходе первого и второго раундов разыгрывались участки в Желтом и Южно-Китайском морях, в ходе третьего раунда — в

заливе Бохай, а в ходе четвертого — в Восточно-Китайском море. Всего к началу 2003 г. СНООС заключила 150 контрактов о совместной разработке шельфовых ресурсов с иностранными фирмами, среди которых преобладали американские и японские, в меньшей степени были представлены компании из западноевропейских стран и Южной Кореи²⁴. В последующие годы некоторые месторождения стали разрабатываться СНООС в одиночку, без привлечения иностранных партнеров. Совместные с иностранными фирмами проекты морской добычи стали осуществлять и две другие государственные нефтяные компании: Китайская национальная нефтяная компания (China National Petroleum Co., CNPC) и Китайская нефтехимическая компания (Sinopet), причем последняя в нескольких проектах участвует как миноритарный инвестор.

Добыча нефти на шельфе увеличилась с 4,5 млн т в 1993 г. до 16,2 млн т в 1997 г. (когда на нее пришлось уже около 10% совокупного нефтяного производства КНР). В последующие годы эти показатели постепенно увеличивались, и по итогам 2010 г. СНООС объявила о достижении важного психологического рубежа: морская добыча превысила 50 млн. т (в зачет шел «нефтяной эквивалент», т.е. в указанной сумме была учтена добыча не только нефти, но и природного газа). Как бы то ни было, компания объявила о создании «морского Дацина» (по аналогии с крупнейшим из разрабатываемых месторождений в сухопутной части страны). На континентальном шельфе Китая по состоянию на 2011 г. разрабатывались 82 нефтяных и газовых месторождения. Их доля достигала 25% совокупного общенационального производства, и СНООС поставила себе новую перспективную задачу — создать к 2020 г. «глубоководный Дацин» — главным образом, за счет добычи на шельфе Южно-Китайского моря²⁵.

Тем не менее, в течение 1990–2000-х гг. проблема дефицита энергоресурсов становилась все более серьезной. С 1993 г. КНР стала нетто-импортером нефти, а к концу 1990-х годов доля импорта в удовлетворении внутренних потребностей в ней приблизилась к 20%. Власти стали поощрять зарубежные инвестиции китайских нефтяных компаний: было решено, что поскольку Китай стал зависим от импорта нефти, то получать ее следует прежде всего с контролируемых самими китайцами зарубежных месторождений. Государственные нефтяные компании КНР развернули крупномасштабную инвестиционную экспансию за рубежом, главным образом в Африке, Латинской Америке, Центральной Азии. Осуществляются вложения в уже разрабатываемые и перспективные месторождения, происходят поглощения местных нефтяных компаний.

Значительная часть китайских инвестиций приходится на шельфовые проекты в других странах, причем их осуществляют как СНООС, так и CNPC, Sinopet. К настоящему времени китайские нефтедобывающие гиганты имеют шельфовые проекты в Анголе, Нигерии, Экваториальной Гвинее, Кении, Индонезии, Иране, Катаре, Аргентине, Чили и др. В 2010 г. добыча там составила 25 млн т, в СНООС уже заговорили о «заморском Дацине» и «Дацине — источнике СПГ». Однако успехи китайских компаний и на собственном, и на зарубежном шельфах выглядят скромно на фоне растущей зависимости Китая от импортной нефти. Если в 2008 г. внутреннее производство нефти (190,4 млн т) еще превышало объем импорта (177,9 млн т), то в 2009 г. ее ввоз (203,8 млн т) впервые превысил внутреннее производство (189,5 млн. т). В 2010 г. импорт составил 239,0 млн т при внутренней добыче 203,0 млн т, а в 2011 г. достиг 253,8 млн т при внутренней добыче 204,0 млн т²⁶.

Можно, таким образом, констатировать, что в китайском морском хозяйстве по мере его развития все заметнее становится дисбаланс между растущим потенциалом, с одной стороны, и не полностью удовлетворенными потребностями и выявляющимися рисками, с другой, что подталкивает китайское морское хозяйство к внешней экспансии.

За последние десятилетия в КНР создана обширная портовая инфраструктура, но в ее рамках перегрузка одних портов сосуществует с недостаточным использованием других. Китай стал одним из мировых лидеров в судостроении, но накопленные в этой

отрасли производственные мощности избыточны, продукция не находит достаточного спроса. Надежды, возлагавшиеся на добычу углеводородов на континентальном шельфе Китая, в целом не оправдались. Очевидно, что запасы нефти и природного газа в ныне контролируемых Китаем акваториях не достаточны для того, чтобы с помощью морской добычи переломить тенденцию к нарастанию зависимости национальной экономики от поставок энергоресурсов из-за рубежа. Значительная часть импортного топлива поступает в страну морским путем. Китай вынужден полагаться на ограниченное число транспортных маршрутов, некоторые из них проходят через нестабильные регионы (Ближний и Средний Восток, восточное побережье Африки, острова и полуострова Юго-Восточной Азии), где имеют место военные конфликты, существует угроза пиратства и терроризма. Необходимость решения проблемы продовольственной безопасности для почти полутора миллиардов человек предопределяет важность для Китая биологических ресурсов моря, при этом китайские власти вынуждены ограничивать деятельность национального рыболовного флота в собственных морских акваториях, чтобы предотвратить оскудение их фауны.

От экономической экспансии к геополитическому соперничеству

Еще на исходе 1990-х гг. политическим руководством КНР было декларировано, что одним из методов разрешения внутренних проблем национальной экономики будет политика «выхода вовне», предусматривающая инвестиции в зарубежные активы, создание производственных площадок в других странах. В последние десятилетия среди субъектов китайского морского хозяйства активными вкладчиками капитала за рубежом были не только нефтедобывающие гиганты, но и инфраструктурные компании. В частности, вдоль морского пути, связывающего Китай с ближневосточными и африканскими нефтяными месторождениями, китайские компании инвестировали средства в строительство и модернизацию портов в Пакистане, Шри Ланке и Мьянме. Причем транзит углеводородов через Мьянму в южные провинции КНР будет ускорен строительством китайскими подрядчиками сети нефте- и газопроводов в этой стране, а также модернизацией водных путей в бассейне р. Меконг. В результате китайские импортеры смогут оставлять в стороне перегруженную транспортным сообщением и небезопасную из-за пиратства зону Малаккского пролива. Китайский капитал инвестируется также в промышленные и инфраструктурные проекты на Маврикии — островном государстве, занимающем стратегически важное положение в бассейне Индийского океана. Символом того, что экономическое проникновение Китая в эту часть мира подкрепляется военной мощью, стало регулярное направление его патрульных судов для борьбы с сомалийскими пиратами (начиная с декабря 2008 г.).

Что же касается бассейна Тихого океана, к которому непосредственно обращено китайское побережье, то весьма показательно уже само восприятие национальным сознанием соответствующих географических реалий. Вполне в духе традиционного китаецентристского видения мира районы Тихоокеанского бассейна классифицируются специалистами в КНР по степени удаленности от китайских берегов: на находящиеся в пределах так называемой первой цепи островов (от Курильских и Японии к островам Рюкю и далее к Тайваню, Филиппинам и Индонезии) — сюда относится вся акватория Желтого, Восточно-Китайского и Южно-Китайского морей, включая Тайваньский пролив; находящиеся между первой и второй цепями островов (от Курильских через Японию на Бонин, Марианские, Каролинские острова и далее до Новой Гвинеи) и, наконец, находящиеся за пределами второй цепи²⁷.

Согласно официальной китайской позиции, странами—непосредственными соседями КНР на море (в пределах «первой цепи островов») являются КНДР, Южная Корея, Япония, Вьетнам, Малайзия, Филиппины, Индонезия и Бруней. Надо сказать, что

соседство с последними четырьмя из перечисленных стран может быть констатировано только при том условии, что острова Спратли в Южно-Китайском море однозначно признаются территорией КНР. Понятно, что эта классификация не учитывает и фактически отдельное от КНР существование Тайваня. Но как бы то ни было, делимитация морских пространств между этими государствами до сих пор пребывает в хаотическом состоянии. Достаточно упомянуть, что все морские соседи Китая, кроме КНДР, уже выступили с претензиями на расширение своего континентального шельфа за пределы 200-мильной исключительной экономической зоны. Даже в относительно бесконфликтном районе Желтого моря у Китая не разграничены территориальные воды, исключительная экономическая зона и континентальный шельф с КНДР, а также исключительная экономическая зона и континентальный шельф — с Южной Кореей. Официальное соглашение о делимитации морских акваторий у КНР есть только с Вьетнамом (подписанное в 2000 г.), но оно касается только акватории залива Бэйбу²⁸.

Островные конфликтные зоны

Желание Китая расширить сферу своего контроля на море еще во второй половине XX в. привело к возникновению ряда территориальных конфликтов с соседними странами. Если в дореформенный период мотивация действий китайской стороны была по преимуществу чисто политической, то в последующие десятилетия она стала все больше наполняться экономическим содержанием — стремлением расширить ресурсный потенциал морской экономики Китая. К числу конфликтных зон относятся следующие:

Во-первых, это зона Тайваньского пролива. Напряженность между Пекином и Тайбэем существенно ослабла после того, как в 2008 г. представители партии Гоминьдан (признающей в принципиальном плане возможность воссоединения с материком) вернулись к власти на Тайване и стали проводить курс на либерализацию экономических связей с КНР. За последние годы между двумя берегами Пролива был заключен ряд соглашений хозяйственного и гуманитарного характера, в том числе о прямом морском сообщении и о сотрудничестве в сфере рыболовства. Однако переговоры о статусе Тайваня по-прежнему не ведутся, остаются в принципиальном плане неразрешенными вопросы юрисдикций КНР и «Китайской республики на Тайване» (так ныне именуют тайбэйские власти свое государственное образование) над морскими акваториями. Остается в силе и обещание властей КНР применить силу в случае формального провозглашения независимости Тайваня.

Если присоединение Тайваня к КНР все же произойдет, то у Китая появятся правовые основания для значительного расширения своей исключительной экономической зоны. Но в кратко- и среднесрочной перспективе такое развитие событий представляется маловероятным. Скорее, можно предположить, что представители и КНР, и тайваньской гоминьдановской администрации, сознающие себя принадлежащими к единой китайской нации, уже в недалеком будущем не только продвинутся по пути экономического сотрудничества в морской сфере, но и будут пытаться согласовывать свои позиции в отношениях с третьими сторонами, в том числе и по поводу территориальных конфликтов на морях.

Во-вторых, это район островов Сэнкаку (китайское название — Дяоюйдао) в Восточно-Китайском море. В прошлом эти острова принадлежали королевству Рюкю, находившемуся в двойной вассальной зависимости — и от Китая, и от Японии. В 1879 г. территория всего королевства вместе с островами Сэнкаку была аннексирована Японией, а впоследствии была включена в состав префектуры Окинава. После поражения Японии во Второй мировой войне по условиям Сан-Францисского мирного договора 1951 г. острова Сэнкаку были переданы под административный контроль США вместе со всей префектурой Окинава. Под управление Японии эти территории были возвращены американцами в 1971 г. Именно в тот период, на рубеже 1960–1970-х гг. вблизи островов Сэнкаку были обнаружены месторождения нефти и газа, после чего притязания на суве-

ренитет над островами заявили сначала Тайвань, выступавший от имени всего Китая, а затем и КНР. При заключении японо-китайского Договора о мире и дружбе в 1978 г. было решено вычленить вопрос об островах из общего комплекса двусторонних отношений и отложить его разрешение на будущее²⁹.

В последующие десятилетия все три участника территориального спора как на правительственном уровне, так и на уровне общественных организаций и рыболовецких флотилий неоднократно предпринимали демонстративные, а иногда и провокационные действия для подтверждения своих прав на острова. При этом острова оставались под фактическим контролем Японии. Они необитаемы; три из пяти относительно крупных островов архипелага до недавнего времени формально принадлежали частным лицам — семье Курихара, но содержать их у владельцев возможности не было, и считалось, что их арендует японское правительство.

Подходы Японии и КНР при определении границ их исключительных экономических зон в районе островов Сэнкаку принципиально различаются. Япония утверждает, что острова фактически равноудалены от территорий обеих стран, и исключительные экономические зоны пересекаются друг с другом, а потому размежевать их нужно по «срединной линии». При этом японская сторона ссылается на положения Конвенции ООН по морскому праву: согласно им, если расстояние между двумя странами составляет менее 400 морских миль (а в случае с Японией и КНР это так), то границы их исключительных экономических зон должны устанавливаться путем переговоров. Фактически же Япония установила «срединную линию» в одностороннем порядке. КНР же настаивает на том, что эти острова являются продолжением подводной гряды, тянущейся с ее сухопутной территории, а потому вся эта зона является частью китайского континентального шельфа.

Некое подобие прорыва в китайско-японском споре случилось в июне 2008 г.: стороны, в очередной раз констатировав несовпадение позиций по вопросу о делимитации, договорились в качестве промежуточного варианта создать в районе островов «зону совместного освоения». При этом японская сторона признала юрисдикцию КНР над нефтегазовым месторождением Чуньсяо (японское название — Ширакаба) и выразила готовность принять участие в его освоении на стандартных условиях, которые предоставляются иностранным компаниям при осуществлении работ на континентальном шельфе Китая. Такая уступчивость, по-видимому, объяснялась тем, что при реализации японских предложений о проведении «срединной линии» для разграничения исключительных экономических зон месторождение Чуньсяо оказалось бы на китайской стороне. Однако уже в 2009 г. Япония обвинила Китай в том, что при разработке месторождения он осуществляет наклонное бурение, способствующее откачке газа из той части геологической структуры, которую Япония считает относящейся к своей исключительной экономической зоне³⁰.

Градус противостояния в последние годы постоянно повышался, точкой отсчета послужил инцидент в сентябре 2010 г., когда японские патрульные корабли задержали в районе островов Сэнкаку китайский рыболовный траулер и отконвоировали его в японский порт Исигаки. Капитан судна был арестован и оставался под стражей свыше двух недель. За этим последовали ожесточенная дипломатическая пикировка, угрозы КНР прекратить экспорт редкоземельных металлов в Японию, ответные аресты японских граждан в Китае и т.д. Стороны пошли на взаимные уступки, и ситуация несколько разрядилась только после личных контактов на уровне премьер-министров двух стран.

В начале 2012 г. протесты и КНР, и Тайваня вызвало намерение противной стороны присвоить японские названия островам архипелага (ранее безымянным). А в сентябре 2012 г. японское правительство решило подтвердить свой суверенитет над архипелагом еще более радикальным образом, национализировав острова, номинально принадлежавшие семейству Курихара. После этого Пекин демонстративно направил к спорным островам корабли, находящиеся в ведении Государственной океанографической администрации, а она, как известно, выполняет и силовые функции — патрулирования и под-

держания правопорядка в принадлежащих Китаю акваториях. Туда же выдвинулись целые флотилии рыболовецких судов — как китайских, так и тайваньских³¹.

В-третьих, это Парасельские острова (китайское название — острова Сиша) в северной части Южно-Китайского моря, являющиеся предметом территориального спора между Китаем и Вьетнамом. Китай вооруженным путем захватил их в 1974 г., когда южновьетнамский режим был уже в агонии, а контроль коммунистов над всей территорией страны еще не утвердился. С тех пор Пекин считает вопрос о принадлежности островов решенным. Он отказывается вести какие-либо переговоры по этому поводу даже несмотря на то, что межгосударственные отношения КНР и Вьетнама за последние два десятилетия существенно улучшились.

В районе островов периодически происходят столкновения между китайскими и вьетнамскими судами вплоть до применения оружия. Китайские власти еще с 1999 г. распространили на этот район действие сезонного моратория на лов рыбы, и на этом основании производят массовые задержания вьетнамских рыбаков. Если до недавнего времени на Параселах размещались только китайские военные объекты, то с 2010 г. китайцы пытаются сделать их центром международного туризма. Негативная реакция Вьетнама на эти действия не ограничивается официальными протестами: происходят массовые демонстрации, хакерские атаки на китайские сайты и т.д.³²

В-четвертых, это острова Спратли (китайское название — острова Наньша) в юго-восточной части Южно-Китайского моря. Речь идет о двух сотнях мелких островков, рифов, атоллов и скал, разбросанных в огромном эллипсовидном районе, имеющем протяженность с юго-запада на северо-восток свыше 1000 км. На суверенитет над всеми этими островами претендуют Китай и Вьетнам, на северную их группу — Филиппины. Наконец, Малайзия, Бруней и Тайвань ограничивают свои притязания атоллами и рифами в пределах их континентальных шельфов и исключительных экономических зон (в юго-западной части архипелага).

Исторически большинство островов были необитаемыми и бесхозными. Более или менее четко их правовое положение было определено только в 1930-е гг., когда о суверенитете над ними объявила французская колониальная администрация Индокитая. Во время Второй мировой войны острова были оккупированы японцами. По-настоящему территориальный диспут развернулся в послевоенные десятилетия, когда о своих притязаниях один за другим объявили нынешние участники спора. Как и в случаях с островами Сэнкаку и Параселами, соперничество за острова Спратли во многом обусловлено хозяйственными соображениями: в этом районе доказано наличие значительных запасов нефти и природного газа, он весьма богат рыбой и морепродуктами. Наконец, значимость архипелага Спратли состоит в его уникальном географическом положении: по оценкам, через эту зону проходит до 50% грузопотока мировых морских перевозок. Для Китая этот фактор имеет особое и все возрастающее значение: через Малаккский пролив и далее через район островов Спратли транспортируется 80% китайского нефтяного импорта из ближневосточных и африканских стран.

Надо сказать, что в 1970–1980-е гг. страны-участницы спора отстаивали свои позиции конфликтными средствами, высаживая на островах свой военный и гражданский персонал, возводя различные объекты, осуществляя хозяйственную деятельность, в том числе добычу полезных ископаемых. Все это создавало препятствия для судоходства в районе, а зачастую приводило и к вооруженным столкновениям, причем особую жесткость проявлял именно Китай. К настоящему времени он контролирует 5 атоллов архипелага, Вьетнам — 21 остров, Филиппины — 8, Малайзия — 3, Тайвань — 1 остров.

Разрядка напряженности наметилась только с начала 1990-х гг. Страны-участницы АСЕАН смогли создать механизм согласования конфликтующих интересов между собой, в том числе через действующие в рамках этой организации совместные комитеты по рыболовству, добыче ресурсов и морским исследованиям. В 1992 г. страны АСЕАН приняли

Манильскую декларацию по Южно-Китайскому морю, в которой все страны региона призывались к мирному разрешению территориальных споров. В последующие годы к многосторонним консультациям удалось привлечь и Китай. В 2002 г. в Пномпене с участием КНР была подписана Декларация о принципах деятельности в Южно-Китайском море. Правда, конкретных механизмов разрешения конфликтов в ней прописано тогда не было, а выдвинутая асеановцами идея разработки юридически обязывающего Кодекса поведения сторон в Южно-Китайском море не нашла поддержки у Китая³³.

В 2000-е гг. китайская дипломатия предлагала странам-соседям действовать по принципу «Отложить разногласия, вести совместную разработку». Реализация такого подхода была облегчена тем, что в 2002 г. Китай и страны АСЕАН договорились создать к 2010 г. зону свободной торговли, т.е. перевести свои отношения в формат экономической интеграции. В последующие годы Китай подписал соглашения о совместных морских нефтегазовых разработках с Филиппинами и Вьетнамом (в 2005 г.), с Малайзией (в 2006 г.); о стратегическом партнерстве нефтедобывающих компаний — с Вьетнамом (в 2008 г.), о морском научно-техническом сотрудничестве — с Малайзией (в 2009 г.). В июле 2011 г. в ходе саммита АСЕАН на Бали члены этой организации достигли с Китаем договоренности о разработке юридически обязывающей «дорожной карты» по реализации Декларации 2002 г. В октябре 2011 г. в ходе визита в КНР лидера Компартии Вьетнама Нгуен Фу Чонга две страны подписали «Соглашение о базисных руководящих принципах урегулирования морских проблем», в котором в очередной раз засвидетельствовали свое миролюбие³⁴.

Впрочем, вопреки этому в последние годы в районе островов Спратли периодически происходили стычки между китайскими, вьетнамскими и филиппинскими военными и гражданскими судами. Китай предъявлял протесты против самостоятельного ведения другими странами морских нефтегазовых разработок и привлечения в эти проекты компаний из западных стран. За последнее время участники спора формализовали свои территориальные притязания. В 2009 г. Китай предъявил в международный Комитет по разграничению прав на континентальный шельф карту, на которой южная морская граница КНР представляет собой U-образную линию, охватывающую 80% всей акватории Южно-Китайского моря за исключением 12-мильных зон территориальных вод соседних государств. В свою очередь, Малайзия и Вьетнам также в 2009 г. подали в тот же Комитет совместную петицию о признании их прав на острова Спратли и прилегающие к ним участки шельфа. На Филиппинах в 2009 г. был принят закон «Об определении основной линии Филиппинского архипелага», оформляющий права этой страны на отдельные острова Спратли. В официальной терминологии Филиппин Южно-Китайское море в последние годы было переименовано в «Западно-Филиппинское»³⁵.

Итак, в морских территориальных конфликтах с участием Китая в последние годы сосуществовали две тенденции: попытки многостороннего сотрудничества в освоении морских ресурсов вокруг спорных территорий — с одной стороны, и отстаивание сторонами своих территориальных притязаний — с другой. Однако сочетание этих тенденций в разных конфликтах складывалось неодинаково. Если в зоне Тайваньского пролива и в Южно-Китайском море более выраженным было стремление к поиску компромиссов, то противостояние Китая и Японии по поводу островов Сэнкаку становилось все более ожесточенным.

Германский исследователь Э. Йе справедливо связывает различия в динамике этих конфликтов с изменениями в соотношении экономических и военно-политических потенциалов участников. В Тайваньском проливе и Южно-Китайском море изначальное примерное равенство сил уступило место доминированию КНР. Явный перевес возможностей китайской стороны создает большую определенность, что способствует стабилизации ситуации. Более слабые участники конфликтов склонны к уступкам, стремятся извлечь выгоду из отношений со страной-гегемоном. А более сильная сторона ради поддержания своей гегемонии обменивает уступки слабым партнерам на поддержку с их

стороны в отношениях с внешним миром. Конкретно все это проявляется в ослаблении конфликтности, переходе от вооруженных захватов территорий к решению вопросов путем переговоров, создании институциональных механизмов сотрудничества.

Напротив, в Восточно-Китайском море прежнее доминирование Японии сменилось примерным равенством сил, а это делает непредсказуемым исход возможного конфликта. Не будучи способными просчитать последствия своих действий, стороны не склонны к конструктивному поведению. Внешне это выглядит как постепенное ужесточение китайской позиции, нарастание напряженности, перевод двусторонних отношений в режим «холодная политика, горячая экономика» (т.е. несмотря на активное развитие экономических связей двусторонним политическим отношениям свойственна нисходящая траектория развития). Ни Япония, ни Китай не хотят участвовать в создании субрегиональных механизмов согласования интересов, так как это не сулит им доминирования в предполагаемой международной организации. Понятно, что все это контрастирует с взаимоотношениями внутри АСЕАН и по линии «КНР — АСЕАН»³⁶.

В «игру» вступают США

За последние годы логика развития этих конфликтов стала еще сложнее из-за того, что они оказались поставлены в гораздо более объемный, многомерный контекст. Произошло это вследствие того, что США, длительное время воздерживавшиеся от активного вовлечения в дела региона, объявили с приходом к власти администрации Обамы о своем «возвращении в Азию». По форме речь идет о том, что после десятилетия приоритетного внимания к борьбе с терроризмом и переустройству Ближнего и Среднего Востока США стремятся диверсифицировать свою внешнюю политику и более тесно взаимодействовать с Восточной Азией — наиболее динамично развивающимся регионом мира. Но по сути, своим «возвращением в Азию» США прежде всего реагируют на усиление КНР: видя в этой стране своего нового главного геополитического соперника, они пытаются сдержать передел сфер влияния в пользу Китая, прочертить границы возможной китайской экспансии.

В июле 2009 г. США присоединились к Договору о дружбе и сотрудничестве в Юго-Восточной Азии, который лежит в основе деятельности АСЕАН. Но по-настоящему усиление американского присутствия в регионе стало ощущаться в середине 2010 г., когда сначала тогдашний министр обороны США Р. Гейтс, а затем — и госсекретарь Х. Клинтон заявили об озабоченности Вашингтона ситуацией в бассейне Южно-Китайского моря. В частности, в июле 2010 г. Клинтон в ходе регионального форума АСЕАН по безопасности в Ханое заявила о наличии у США собственных интересов в этом районе; о том, что американская сторона обеспокоена спорами между КНР и государствами АСЕАН по поводу принадлежности Параселов и островов Спратли, так как имеющийся конфликтный потенциал препятствует свободе навигации и развитию торговли. Тогда же Клинтон впервые предложила задействовать многосторонний подход к разрешению этих территориальных конфликтов, используя имеющийся формат АСЕАН, и выразила готовность США способствовать такому диалогу.

Китайская реакция была резко негативной. Министр иностранных дел Ян Цзечи и другие официальные представители КНР указали, что в районе Южно-Китайского моря имеют место территориальные споры Китая с отдельными странами АСЕАН, а не с организацией в целом, урегулировать их можно только в двустороннем порядке; это не региональные и, тем более, не международные проблемы. Практически тогда же, со второй половины 2010 г. в лексиконе Пекина появилась формулировка о Южно-Китайском море как сфере «жизненно важных интересов Китая». За застарелым территориальным конфликтом стали, таким образом, проступать контуры вновь возникающего противостояния двух крупнейших держав мира.

В 2010–2012 гг. между КНР и США развернулась полемика по вопросу о свободе навигации в Южно-Китайском море. Взаимное раздражение накапливалось уже давно — из-за инцидентов, когда китайская сторона создавала помехи передвижению американских военных морских и воздушных судов в пределах своей исключительной экономической зоны. В нынешней дискуссии обе стороны апеллируют к международным нормам. Надо сказать, что целый ряд стран уже длительное время придерживается принципа запрета на навигацию зарубежных военных кораблей в своих исключительных экономических зонах, и КНР может ссылаться на это как на прецедент. Тем не менее, Конвенция ООН по морскому праву формально такого запрета не содержит, что служит обоснованием для американской позиции. Однако, по справедливому замечанию китайского специалиста по морскому праву Цзинь Юнмина, в логике доказательств американской стороны фактически присутствует подмена понятий: формально США отстаивают право на свободу судоходства коммерческих судов, а на деле речь идет о патрулировании акватории военными судами и о разведывательной деятельности под видом ведения морских исследований³⁷. Все это лишний раз показывает степень озабоченности американцев укреплением потенциала морской деятельности КНР. Показательно и то, что за последние годы США резко активизировали сотрудничество в военно-морской области со своим традиционным союзником Филиппинами, установили и быстро наращивают взаимодействие в этой области с бывшим врагом, Вьетнамом.

Присутствие США в последние годы стало ощутимым и в других проблемных зонах. После упоминавшегося инцидента с китайским рыболовным судном в Восточно-Китайском море осенью 2010 г. Х. Клинтон дала японской стороне заверения в том, что сфера действия американо-японского Договора безопасности распространяется и на острова Сэнкаку. Они были подтверждены в ходе визита в Японию американского министра обороны Л. Панетты в сентябре 2012 г., совпавшего по времени с очередным обострением японо-китайского конфликта.

Предпринятые в связи с обострением межкорейского противостояния из-за потопления южнокорейского судна «Чхопан» совместные учения военно-морских сил США и Республики Корея проходили в 2010 г. в пределах исключительной китайской экономической зоны в Желтом море, что вызвало протесты со стороны КНР. В 2010–2011 гг. администрация Обамы дважды санкционировала крупные поставки американских вооружений на Тайвань.

В официальной китайской трактовке развитие событий в морских конфликтных зонах в последние годы представляется как результат неправомерного вмешательства внерегиональных сил. Но с более беспристрастных позиций ситуацию можно расценить по-другому. В связи с подъемом Китая аналитики во всем мире уже довольно долго ожидали соперничества за передел сфер влияния между прежней единственной и вновь возникающей сверхдержавами. Судя по всему, этот процесс уже начался, и пока он идет в основном по периметру границ Китая, как морских, так и сухопутных. Он проявляется не только в действиях США и КНР в зонах конфликтов по поводу островов и морских акваторий, но и в их борьбе между собой за влияние на азиатские правительства — на Корейском полуострове, на Тайване, во Вьетнаме и Пакистане, во всех этих странах присутствие обеих держав уже можно считать равновеликим. Сферой китайско-американского соперничества, очевидно, будут становиться и пути транспортировки углеводородов, проходящие через Индийский океан. Можно констатировать, что именно область морской деятельности стала одной из первых в отработке тех новых механизмов взаимодействия, которые надолго будут определять ситуацию в мире.

1. Доклад о развитии морской деятельности в Китае 2011. Пекин, 2011. С. 350 (на кит. яз.).

2. Там же. С. 179–181, 183–184, 234, 582–584; Доклад о развитии морской деятельности в Китае, 2012. Пекин, 2012. С. 438–440 (на кит. яз.).
3. *Сазонов С.Л.* Транспорт Китайской Народной Республики. М., 2012. С. 263.
4. Чжунго тунци чжайяо 2012 [Краткий статистический ежегодник Китая, 2012]. Пекин, 2012. С. 154 (на кит. яз.).
5. DBS Vickers Securities. China Port Sector. URL: www.dbvickers.com. 2010, July 15.
6. Жэньминь жибао. 2009. 27 февр.; 2010. 26 февр.; 2011. 1 марта; 2012. 23 февр.
7. Доклад о развитии морской деятельности в Китае 2012. С. 95.
8. DBS Vickers Securities. China Port Sector. URL: www.dbvickers.com, 2010, July 15.
9. Чжунго тунци чжайяо 2012. С. 63.
10. Жэньминь жибао хайвай бань 2008. 31 июля.
11. Чжунго тунци чжайяо 2012. С. 63, 152.
12. *Сазонов С.Л.* Указ. соч. С. 262–263.
13. БИКИ. 2011. 12 марта.
14. Там же. 2 апр.
15. Жэньминь жибао хайвай бань. 2009. 12 февр.; China Business Review. 2009. № 2. Р. 13.
16. БИКИ. 2011. 2 июня.
17. Там же. 2012. 7 июня.
18. Там же. 2012. 19 июня.
19. Чжунго тунци чжайяо 2012. С. 123.
20. Доклад о развитии морской деятельности в Китае 2011. С. 153–154.
21. Там же. С. 350, 373.
22. Цзинци гуаньча бао. 2011. 18 июля; Beijing Review. 2012. № 7. Р. 26.
23. China Business Review. 1990. № 2. Р. 24–25.
24. China Daily. 2003. 31 January.
25. Чжунго тунци чжайяо 2012. С. 135; Жэньминь жибао хайвай бань. 2011. 5 янв.; Цзинци гуаньча бао. 2011. 11 июля.
26. Жэньминь жибао. 2009. 27 февр.; 2010. 26 февр.; 2011. 1 марта; 2012. 23 февр.
27. Доклад о развитии морской деятельности в Китае 2011. С. 5. См. также: *Алдонясов В.И.* Эволюция морской геостратегии Китая // Мир и политика. 2011. № 9. С. 40–58; Стратегическая ситуация в АТР и морская политика России на Тихоокеанском региональном направлении. М., 2005. С. 56–64.
28. Доклад о развитии морской деятельности в Китае 2011. С. 115, 119, 124.
29. См. подробнее: *Степанов Е.Д.* Политика начинается с границы. Некоторые вопросы пограничной политики КНР второй половины XX в. М., 2007. С. 208–216; *Семин А.В.* Токио — Пекин: конфликтный потенциал сохраняется? // Пробл. Дальнего Востока. 2011. № 4. С. 104–109.
30. Жэньминь жибао хайвай бань. 2008. 19 июня, 20 июня; Economist. 2010. 23 January. Р. 50–51.
31. Хуаньцю шибао. 2010. 20 сент., 30 сент.; Время новостей. 2010. 9 сент., 28 сент.; Известия. 2012. 1 февр., 6 марта, 14 сент.
32. См. подробнее: *Лексютин Я.В.* Обострение напряженности в Южно-Китайском море: взгляд из ЮВА, КНР и США // Пробл. Дальнего Востока. 2011. № 5. С. 32–36; Economist. 2010. 23 January. Р. 51.
33. См. подробнее: *Агафонов Г.Д.* Правовые аспекты проблем морепользования в АТР и их влияние на морскую деятельность России. М., 2004. С. 48–60.
34. Доклад о развитии морской деятельности в Китае 2011. С. 43, 122; Моск. новости. 2011. 21 июля; Beijing Review. 2011. № 43. Р. 10–11; Economist. 2011. 30 July. Р. 48.
35. См. подробнее: *Портяков В.Я.* О некоторых особенностях внешней политики Китая в 2009—2011 гг. // Пробл. Дальнего Востока. 2012. N 2. С. 34–35.
36. См.: *Yee A.* Maritime Territorial Disputes in East Asia: A Comparative Analysis of the South China Sea and the East China Sea // Journal of Current Chinese Affairs. 2011. № 2. Р. 165–193.
37. *Jin Yongming.* How to Resolve the South China Sea Issue // China Daily. 2011. July 7.