

©

Игнатьев С.В.
ИМЭМО им. Е.М. Примакова РАН

ЮГО-ВОСТОЧНАЯ АЗИЯ в ПРОЕКТЕ КНР «МОРСКОЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ XXI ВЕКА»: АСПЕКТЫ БЕЗОПАСНОСТИ

Юго-Восточная Азия (ЮВА) занимает важное место в реализации китайской стратегии «Морской Шелковый путь XXI века» (МШП). Обеспечение бесперебойного функционирования торговых маршрутов вдоль МШП напрямую связано с эволюцией вопросов безопасности в ЮВА, таких как территориальные противоречия в Южно-Китайском море, пиратство, морской терроризм, деятельность транснациональных преступных группировок.

Современную политику Китая по отношению к странам Юго-Восточной Азии можно охарактеризовать стратегией «кнута и пряника». С одной стороны, происходит укрепление торгового и инвестиционного сотрудничества между сторонами, однако с другой – активизируется военно-политическая деятельность КНР в регионе, заключающаяся в строительстве искусственных островов в Южно-Китайском море, проведении военных учений и создании пунктов материально-технического обеспечения ВМФ НОАК в странах ЮВА¹.

Концептуальное и экспертно-теоретическое измерение МШП

Теоретическое оформление МШП было отражено в программном документе – «Концепция морского сотрудничества в рамках инициативы "Пояс и путь"», разработанным Государственным комитетом по делам развития и реформ КНР и Государственным океанологическим управлением КНР. В соответствии с ним, «Морской Шелковый путь XXI века» выступает морской составляющей китайской инициативы «Пояс и путь» и предусматривает создание трех «голубых экономических коридоров»: «Китай - Индийский океан - Африка - Средиземное море», «Китай - Океания - южная часть Тихого океана» и, в перспективе, коридор, проходящий через Северный Ледовитый океан в Европу².

В настоящее время наблюдается тенденция к выделению «Арктического Шелкового пути» в отдельное направление³. Это

обстоятельство позволяет при анализе МШП концентрироваться на реализации двух остальных «голубых экономических коридоров».

Значимость «Морского Шелкового пути XXI века» для Китая обусловлена рядом факторов. Во-первых, страны, расположенные вдоль морского маршрута, являются важными торговыми партнерами КНР. Морская торговля, как известно, занимает ключевое место в структуре китайской экономики – 90% всей внешней торговли Китая осуществляется морем, примерно 60% нефти импортируется в страну по морским маршрутам⁴.

Во-вторых, реализация МШП напрямую связана с дальнейшим экономическим развитием приморских регионов Китая, таких как провинции Хэбэй, Шаньдун, Цзянсу, Чжэцзян, Фуцзянь, Гуандун и Хайнань.

В-третьих, в Юго-Восточную Азию все отчетливее смещаются американо-китайские противоречия⁵. При этом Китай увязывает развитие МШП с формированием Индо-тихоокеанского региона, частью которого являются морские рубежи ЮВА. Следовательно, осуществление там активной политики становится для Китая велением времени.

В-четвертых, на фоне выхода США из соглашения о Транстихоокеанском партнерстве (ТТП), китайская стратегия «Морского Шелкового пути XXI века», по мнению ряда экспертов, может стать альтернативным драйвером экономической интеграции стран Азиатско-Тихоокеанского региона⁶.

Наконец, в-пятых, выход на рынки стран Африки и Европы и последующее закрепление там усилит глобальные позиции КНР.

Под безопасностью реализации стратегии «Морского Шелкового пути XXI» понимается создание надежного и бесперебойного функционирования морских транспортных маршрутов. Для реализации данной задачи «странам следует укреплять сотрудничество в сфере обеспечения безопасности мореплавания; организации совместного поиска и спасения на море; совместного наращивания возможностей по предупреждению морских стихийных бедствий и минимизации их последствий; стимулирования сотрудничества, связанного с правоприменительной деятельностью в области морского права»⁷.

Политический аспект включает «укрепление сотрудничества с многосторонними механизмами, а именно поддержка и разработка механизмов, систем и правил сотрудничества на море в рамках АТЭС, серии встреч руководителей стран по сотрудничеству в Во-

сточной Азии, Форума сотрудничества «Китай-Африка», Форума экономического развития и сотрудничества Китая и островных государств Тихого океана и других многосторонних механизмов сотрудничества»⁸.

В современном научно-экспертном дискурсе КНР преобладают три точки зрения, касающиеся целей реализации «Морского Шелкового пути XXI века».

Официальная позиция китайского правительства, представленная в заявлениях ответственных лиц и программных документах, заключается в том, что целью МШП является развитие взаимовыгодного сотрудничества для сглаживания противоречий между Китаем и странами-участницами территориальных споров в Южно-Китайском море, что приведет к укреплению морской безопасности и экономическому процветанию региона⁹.

Другая точка зрения такова, что главным измерением «Морского Шелкового пути XXI» является военная компонента, призванная укрепить позиции военно-морского флота НОАК в Индийском и Тихом океане путем создания логистических морских цепочек через Южную и Юго-Восточную Азию. Такие коммуникации позволят военным кораблям КНР выйти на оперативный простор в условиях начала военных действий¹⁰.

В опубликованном в январе 2017 г. в Китае Белой книге о сотрудничестве в сфере безопасности в Азиатско-Тихоокеанском регионе – говорится о том, что Китай будет брать на себя большую ответственность за региональную и глобальную безопасность, а также будет строить вооруженные силы, которые соизмеримы с его «международным авторитетом и интересами в области безопасности и развития»¹¹.

В дополнение к этому экспертами отмечается, что к 2030 г. оборонный бюджет КНР может превысить 360 млрд долл. США, а основные военно-морские силы КНР будут сосредоточены в западной части Тихого океана и в Индийском океане. Это приведет к превращению Китая в крупную военную державу, способную обеспечивать региональную безопасность. В свою очередь, ЮВА может стать ареной для соперничества между США и Китаем, а государства азиатского юго-востока столкнутся с еще большим давлением со стороны Поднебесной¹².

Третья точка зрения такова, что МШП является комплексным геополитическим проектом, направленным на всеобъемлющее

укрепление позиций (экономических, политических и военно-стратегических) Китая в мире¹³.

Таким образом, восприятие «Морского Шелкового пути XXI века» в современном экспертном дискурсе неоднозначное. Большое внимание отводится изучению экономического измерения МШП, в то время как все отчетливее проявляется необходимость исследования аспектов безопасности этого проекта, имеющих тенденцию к усилению.

Реализация МШП в ЮВА: измерение безопасности

Среди основных проблем безопасности Юго-Восточной Азии, способных отразиться на реализации стратегии «Морского Шелкового пути XXI века», можно выделить территориальные противоречия в Южно-Китайском море (ЮКМ) и наличие нетрадиционных угроз безопасности, таких как пиратство, морской терроризм и транснациональная преступность.

Представляя угрозу обеспечению бесперебойной работы торговых морских маршрутов, они в значительной степени будут определять характер реализации МШП.

Применительно к территориальным противоречиям в ЮКМ, Белая книга по вопросам сотрудничества в области безопасности АТР акцентирует жесткую позицию Китая: Пекин будет решительно возражать против попыток их интернационализации. В Белой книге не упоминается девятипунктирная линия, а делается акцент на бесспорном суверенитете Китая над островами в акватории ЮКМ¹⁴.

В практическом плане строительство искусственных островов и активизация военных учений провоцируют недоверие к Китаю со стороны государств ЮВА. В этом контексте важно отметить позицию Индонезии, которой Китай из всех стран АСЕАН отводит особое место в стратегии Морского Шелкового пути. В Джакарте понимают, что превращение Индонезии в «Глобальную морскую ось» (Global Maritime Fulcrum) возможно при китайской инвестиционной поддержке. Не желая омрачать экономические отношения с Пекином противоречиями по политическим вопросам, Джакарта может отказаться от поддержки партнеров по АСЕАН по проблеме Южно-Китайского моря. Отсюда – перспектива раскола Ассоциации на два блока: антикитайский (Вьетнам) и прокитайский (Индонезия, Филиппины, а также Мьянма, Лаос, Камбоджа), страны которого ожидают крупные инвестиции со стороны Китая¹⁵.

По мнению ряда экспертов, в настоящее время ситуация в ЮКМ претерпевает качественное изменение. В первую очередь за счет нарастающей конкуренции Китая и США в Юго-Восточной Азии, усиливая глобальную составляющую конфликта¹⁶.

В среднесрочной и долгосрочной перспективе ситуация в ЮКМ будет оставаться напряженной. Китай стремится укрепить там свое присутствие, в то время как военно-морские силы США, возможно при подключении участников Четырехстороннего оборонного формата, активизируют мероприятия по обеспечению свободы судоходства (*Freedom of Navigation Operations, FONOP*).

Реализация «Морского Шелкового пути XXI века» не может идти вразрез с решением вопросов, связанных с нетрадиционными угрозами безопасности таких как морской терроризм, пиратство, деятельность транснациональных преступных группировок, стихийные бедствия.

Проблема транснациональной организованной преступности в странах ЮВА – одна из основных нетрадиционных угроз безопасности, подрывающих реализацию МШП. Транснациональные организованные преступные группы, используя преимущества от региональных интеграционных процессов, расширяют масштабы своей незаконной деятельности по торговле и контрабанде наркотиков, людей, оружия, природных ресурсов и контрафактной продукции через границы стран ЮВА. По данным Управления Организации Объединенных Наций по наркотикам и преступности, Юго-Восточная Азия является крупнейшим в мире рынком метамфетамина, а также вторым рынком по величине продаж опиума, кокаина и героина¹⁷.

Недостаток регионального сотрудничества между странами ЮВА, «бреши» в национальных законодательствах и деятельности правоохранительных систем, неэффективное регулирование границ между государствами – все это транснациональные преступные группировки используют в своей незаконной деятельности.¹⁸ По маршруту следования МШП проявляется активная деятельность пиратов особенно в Южно-Китайском море и в Сингапурском и Малаккском проливах. Это несет угрозу региональным обменам, в том числе по линии торговли и развития инфраструктуры.

Пиратство и морской разбой – привычные для ЮВА явления. С 1993 по 2015 гг. в ЮВА произошло 46% от общемирового числа разбойных нападений пиратов, жертвы составили 136 человек.¹⁹ В

2016 г. в акватории Южно-Китайского моря было совершено 68 пиратских актов, в Малаккском и Сингапурском проливах – 21²⁰.

Пиратство совершенствуется с технической и организационной точек зрения, сращивается с транснациональными преступными группировками ЮВА. Есть признаки укрепления связей пиратов с террористическими организациями²¹.

Деятельность пиратов, совершающих нападения по маршруту МШП, который проходит через такие ключевые для мировой торговли проливы, как Малаккский и Сингапурский, повышает стоимость морских перевозок, затягивает сроки доставки товаров, а также приводит к увеличению страховых премий для судоходных компаний. Перспектива изменения маршрута следования грузов приведет к еще большим коммерческим потерям.

В контексте обеспечения морской безопасности важное внимание уделяется вопросам организации совместных спасательных операций на море и ликвидации последствий стихийных бедствий.

С 2000 по 2016 гг. в Юго-Восточной Азии от стихийных бедствий пострадало 259 млн человек, из которых 362 тыс. погибли. Только за 2016 г. в ЮВА, прежде всего из-за наводнений, циклонов и засух, пострадало 12 млн человек, из которых погибло более 700 человек. Общий урон от стихийных бедствий в 2016, по официальным оценкам, составил \$ 2,1 млрд.²²

В целом, предотвращение стихийных бедствий и минимизация нанесенного ими ущерба – важная задача, требующая координированных шагов Китая и стран ЮВА. Созданный в рамках реализации Меморандума о взаимопонимании между Государственным океанологическим управлением КНР и Министерства морских дел и рыболовства Индонезии совместный китайско-индонезийский центр океана и климата, а также работа совместной с Китаем и Таиландом лабораторией по исследованию климата и морской экосистемы – все это может содействовать формированию региональной системы оповещения и предотвращения стихийных бедствий в Юго-Восточной Азии. Проведение совместных поисково-спасательных мероприятий должно основываться на наращивании потенциала сотрудничества, обмену опытом, подготовке кадров и проведении совместных учений.

Контуры ответа КНР

Стратегия КНР в отношении стран ЮВА и объединяющей их АСЕАН будет и в дальнейшем совмещать принцип «кнута и пряни-

ка». Выделяя средства для реализации инфраструктурных проектов в странах Юго-Восточной Азии, Пекин нацелен на жесткое отстаивание своей позиции по территориальным спорам в ЮКМ, игнорируя решение Постоянной палаты третейского суда и продолжая строительство искусственных островов.

Последнее приняло устойчивый характер. Китай разместил на островах архипелага Спратли противокорабельные ракеты и зенитные комплексы (ЗРК). Таким образом, на рифах Суби, Мисчиф и Файери-Кросс будут располагаться противокорабельные комплексы YJ-12B, имеющие дальность поражения до 295 морских миль, а также ЗРК HQ-9B с дальностью поражения до 160 морских миль²³.

Решение проблемы, связанной с деятельностью транснациональной организованной преступности, учитывая ее масштаб и последствия для безопасности стран Юго-Восточной Азии, возможно исключительно путем совершенствования внутреннего законодательства стран ЮВА и развития регионального сотрудничества по борьбе с деятельностью транснациональных преступных группировок. Одним из таких механизмов является проводимое с 2011 г. совместное с Китаем, Лаосом, Мьянмой и Таиландом патрулирование реки Меконг. За период с 2011 по 2018 гг. стороны провели 69 совместных мероприятий по противодействию торговле наркотиками и людьми и различным видам контрабанды²⁴.

На данный момент не наблюдается активизации сотрудничества между Китаем и странами Юго-Восточной Азии по борьбе с пиратством. Учитывая гипертрофированное внимание государств ЮВА к вопросам суверенитета, особенно совместного патрулирования территориальных вод, можно сделать вывод, что Китай при обеспечении безопасности торговых маршрутов в рамках МШП будет опираться на силы ВМФ НОАК, тогда как страны ЮВА – на собственные силы береговой охраны.

В вопросах предотвращения и минимизации последствий стихийных бедствий совместно со странами ЮВА признаки заинтересованности Китая уже есть. В 2018 г. состоялся запуск Центра предупреждения о цунами стран, граничащих с Южно-Китайским морем (South China Sea Tsunami Advisory Center)²⁵.

Немаловажное значение для стран Юго-Восточной Азии имеет применение возможностей Четвертой промышленной (ЧПР) революции для прогнозирования, оповещения и предотвращения стихийных бедствий, что весьма актуально для региона, находящегося в зоне сейсмической активности. Как отмечают эксперты, новые

технологии могут использоваться в поисково-спасательных операциях и при восстановлении последствий катастроф²⁶. Это тоже открывает новые возможности для сотрудничества Китая и стран ЮВА, в том числе адаптированного к реализации МШП.

Выводы

Сохраняя зависимость от морской торговли, Китай объективными обстоятельствами подталкивается к проведению политики, нацеленной на обеспечение безопасности морских торговых путей. Таковые находятся под угрозой вследствие систематической эскалации территориальных споров в Южно-Китайском море и остроты нетрадиционных угроз безопасности в ЮВА. От успешности совместных действий Китая и стран АСЕАН по снижению остроты угроз безопасности будет в значительной степени зависеть успех МШП.

Несмотря на очевидную необходимость объединить усилия в выполнении этой задачи, достигнутые к настоящему времени результаты нельзя назвать впечатляющими. Причина состоит в неготовности как КНР, так и государств ЮВА, к совершенствованию внутреннего законодательства, укреплению пограничного контроля и переводу мероприятий по борьбе с нетрадиционными угрозами безопасности на устойчивую и долгосрочную основу.

В целом, действия Китая, направленные на обеспечение безопасности маршрута МШП, инвестиций в развитие инфраструктуры стран Юго-Восточной Азии, прежде всего в расширение портовых мощностей, весьма логичны в сфере участвующих заявлений КНР о претензиях на глобальное лидерство и ресурсах их практически подкрепить. Реализация «Морского Шелкового пути XXI века», как ожидается, будет одним из ключевых инструментов достижения поставленной цели²⁷.

¹ Михеев В.В., Луконин С.А., Игнатъев С.В. К вопросу о перспективах Китая как глобального лидера. Контуры глобальных трансформаций, 2017, Том 10, №5, сс. 152-161.

² "一带一路" 建设海上合作设想 (Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative). State Council of the People's Republic of China, 2017. URL: http://www.gov.cn/xinwen/2017-06/20/content_5203985.htm

³ 中国的北极政策 (China's Arctic Policy). The State Council Information Office of the People's Republic of China, 2018. URL: <http://www.scio.gov.cn/zfbps/32832/Document/1618203/1618203.htm>

⁴ Комиссина И. Н. Морской Шёлковый путь XXI в. – глобальный геополитический проект Китая. Проблемы национальной стратегии, 2017, № 1, с. 60-81.

⁵ National Security Strategy of the United States of America // The White House Official Website. December 2017. URL: <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2017/12/NSS-Final-12-18-2017-0905.pdf>

⁶ Sanchita Basu Das. The Future of Trade Diplomacy in East Asia. ISEAS Perspective, 2017, №9. URL: https://www.iseas.edu.sg/images/pdf/ISEAS_Perspective_2017_9.pdf

⁷ "Один пояс, один путь" – видение морского сотрудничества в рамках Инициативы «Один пояс, один путь». Государственный совет Народной Республики Китая, 2017. URL: http://www.gov.cn/xinwen/2017-06/20/content_5203985.htm

⁸ Ibid

⁹ Full text of President Xi's speech at opening of Belt and Road forum. Xinhua, 2017. URL: http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/14/c_136282982.htm

¹⁰ Kleven A. Is China's Maritime Silk Road A Military Strategy? // The Diplomat. 2015. URL: <https://thediplomat.com/2015/12/is-chinas-maritime-silk-road-a-military-strategy/>

¹¹ China's Policies on Asia-Pacific Security Cooperation. Xinhua. 2017. URL: http://news.xinhuanet.com/english/china/2017-01/11/c_135973695.htm (дата обращения: 15.10.2017).

¹² Daljit Singh. China's White Paper on Security Cooperation in the Asia-Pacific Region and Chinese Grand Strategy. ISEAS Perspective, 2017, № 22. URL: https://www.iseas.edu.sg/images/pdf/ISEAS_Perspective_2017_22.pdf

¹³ Jean-Marc F. Blanchard, Colin Flint. The Geopolitics of China's Maritime Silk Road Initiative // Geopolitics, 2017, № 22, pp. 223-245.

¹⁴ 中国的亚太安全合作政策 (China's Policies on Asia-Pacific Security Cooperation). Xinhua, 2017. URL: http://www.xinhuanet.com/world/2017-01/11/c_1120290045.htm

¹⁵ Канаев Е.А. АСЕАН и проблема Южно-Китайского моря: к итогам 49-й встречи министров иностранных дел АСЕАН. ИМЭМО РАН, 2016. URL: https://www.imemo.ru/index.php?page_id=502&id=2536

¹⁶ Мосяков Д.В. Новое качество конфликта в Южно-Китайском море. Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития, 2017, № 36, сс. 5-10.

¹⁷ Всемирный доклад о наркотиках – 2017. Управление Организации Объединенных Наций по наркотикам и преступности, 2017. URL: https://www.unodc.org/wdr2017/field/WDR_Booklet1_Exsum_Russian.pdf

¹⁸ Douglas J. Organised crime threatening the development of Southeast Asia. East Asia Forum, 2017. URL: <http://www.eastasiaforum.org/2017/08/25/organised-crime-threatening-the-development-of-southeast-asia/>

¹⁹ Золотухин И.Н. Морское пиратство в Юго-Восточной Азии: региональное измерение проблемы. Ойкумена. Регионоведческие исследования, 201, № 4, сс. 140-157.

²⁰ Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships – 2016 Annual Report, International Maritime Organization. 2017. URL: <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmed>

Robbery/Reports/Documents/245%20Annual%202016.pdf (дата обращения: 06.11.2017).

²¹ Золотухин И.Н. Морское пиратство в Юго-Восточной Азии: региональное измерение проблемы. Ойкумена. Регионоведческие исследования, 2016, № 4, сс. 140-157.

²² Asia-Pacific Disaster Report 2017. United Nations publication, 2018. URL: <https://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/Asia-Pacific%20Disaster%20Report%202017%20%28Full%29.pdf>

²³ White House threatens Beijing with ‘consequences’ for ‘militarising South China Sea’ after missiles were reportedly installed on islands // South China Morning Post, 2018. URL: <http://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2144600/white-house-threatens-beijing-consequences-militarising>

²⁴ Китай, Лаос, Мьянма и Таиланд успешно завершили 69-е совместное патрулирование реки Меконг. Синьхуа, 2018. URL: http://russian.news.cn/2018-04/28/c_137143652.htm

²⁵ China launches South China Sea tsunami warning center // Xinhua, 2018. URL: http://www.xinhuanet.com/english/2018-02/08/c_136959424.htm

²⁶ Канаев Е.А. АСЕАН и Четвертая промышленная революция. Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития, 2017, № 36, с. 15.

²⁷ Прогноз стратегий стран транстихоокеанского пространства / Под ред. В.В. Михеева, В.Г. Швыдко – М.: ИМЭМО РАН, 2017. С. 32.