

Научная статья

УДК 338:656.61(510)

EDN ROPOTO

DOI 10.17150/2587-7445.2024.8(2).156-164



Морская экономика как основа построения великой морской державы в Китае

М.Е. Навдаева

Московский государственный
лингвистический университет,
г. Москва, Российская Федерация

Дата поступления:

27.02.2024

Дата принятия к печати:

17.06.2024

Дата онлайн-размещения:

04.07.2024

Аннотация. Исследование посвящено изучению роли морской экономики в становлении Китая как великой морской державы. Отмечается, что морская экономика в КНР в целом оказывает значительное влияние на развитие национального хозяйства, что обусловливается выбранной в эпоху политики реформ и открытости экономической моделью. Поскольку главным фактором роста в тот период стал выход КНР на мировые рынки, наибольшую роль сыграли прибрежные провинции на юго-востоке с созданными там специальными экономическими зонами, а морской транспорт стал главным логистическим средством экспортоориентированной экономики. В связи с этим сегодня морская экономика признается одним из ключевых компонентов развития Китайской Народной Республики. Более того, морская экономика была названа фундаментом создания великой морской державы – стратегии, принятой в КНР в 2012 г., и в значительной степени направленной на повышение лидерства Китая на мировой арене. Это еще в большей степени повышает статус морской экономики во внешней и внутренней политике Китая. Отмечается, что за последние 40 лет КНР удалось достичь внушительных успехов и занять лидирующие позиции во многих морских отраслях, в том числе, в судостроении, портовой системе и транспорте. Все это в совокупности является мощным фактором превращения КНР в великую морскую державу. Однако, в то же время, существует ряд угроз морской экономике Китая, связанных с безопасностью его судоходства в Индийском океане и в морях Ближнего Востока. Они оказывают глубокое влияние на восприятие Китаем своей национальной безопасности и развитию морской стратегии, что способствует совершенствованию его военно-морской мощи, как, например, создание флота открытого океана, строительство авианосцев, зарубежных военно-морских баз. Соответственно, поскольку эти проблемы тесно связаны с экономической безопасностью государства и геополитическими устремлениями, сегодня их решение занимает одно из ключевых мест в политике КНР.

Ключевые слова. Морская экономика, морская сила, морская держава, морской транспорт, судостроение, морские порты.

科学文章

海洋经济作为中国海洋强国建设的基础

M.E. Navdaeva莫斯科国立语言大学,
莫斯科市, 俄罗斯联邦结稿日期: 2024年02月27日
出版日期: 2024年06月17日
网上出版日期: 2024年07月04日

摘要: 该研究探讨了海洋经济在中国崛起为海洋强国过程中的作用。值得注意的是, 整个中国的海洋经济对国民经济的发展具有重大影响, 这是由改革开放时代选择的经济模式决定的。由于这一时期的主要增长因素是中国进入世界市场, 其中设立经济特区的东南沿海省份发挥了最大的作用, 海上运输成为外向型经济的主要物流手段。在这方面, 今天海洋经济被认为是中华人民共和国发展的关键组成部分之一。此外, 海洋经济被称为建设海洋强国的基础, 这是中国于2012年采取的战略, 主要目的是提高中国在世界舞台上的领导地位。这进一步提升了海洋经济在中国外交和国内政策中的地位。值得注意的是, 过去40年来, 中国在造船、港口系统、交通运输等众多海洋产业领域取得了举世瞩目的成就并处于领先地位。所有这些共同构成了中华人民共和国转变为海洋强国的强大因素。但与此同时, 中国海洋经济也面临着与印度洋和中东海域航运安全相关的诸多威胁。它们对中国的国家安全观和海洋战略的制定产生了深远的影响, 有助于中国海军实力的提升, 如建立远洋舰队、建造航母和海外海军基地等。因此, 由于这些问题与国家的经济安全和地缘政治愿望密切相关, 今天它们的解决占据了中华人民共和国政策的关键地位之一。

关键词: 海洋经济, 海军, 海洋强国, 海上运输, 造船业, 海港。

Original article

Maritime Economy as the Basis for Transforming China into a Sea Power

M.E. NavdaevaMoscow State Linguistic University,
Moscow, Russian FederationReceived: 2024 February 27
Accepted: 2024 June 17
Available online: 2024 July 4

Abstract. The article studies the role of the maritime economy in the transforming China into a sea power. It is noted that the maritime economy in China as a whole has a significant influence on the development of the national economy, which is determined by the economic model which was chosen in the era of reform and opening-up. As the main growth factor in that period was the opening-up of China and its access to world markets, the coastal maritime provinces with special economic zones played the key role, and maritime transport became the main logistics means of the export-oriented economy. Today the maritime economy is recognized as one of the main components of the development of the People's Republic of China. Moreover, the maritime economy has been recognized as the foundation of the creation of a sea power, a maritime strategy adopted by China in 2012, aimed at enhancing China's leadership in the world. It further enhances the status of the maritime economy in the foreign and domestic policies of China. It is noted that over the past 40 years, China has managed to achieve impressive successes and take leading positions in many maritime industries, including shipbuilding, seaports and transport. All this together is a powerful factor in transforming China into a sea power. However, at the same time, there are a number of threats to the development of China's maritime economy related to the safety of its navigation in the Indian Ocean and the seas of the Middle East. They have a profound impact on China's perception of national security and the development

of its maritime strategy, which leads to the improvement of its naval power, such as the creation of the blue ocean fleet, the construction of aircraft carriers, overseas naval bases and so on. Since these problems are related closely to the economic security of the state and its geopolitical aspirations, today their solution occupies one of the key places in the policy of China.

Keywords. Maritime economy, sea power, maritime power, maritime transport, shipbuilding, seaports.

Введение

Текущий век характеризуется растущей значимостью Мирового океана в международных отношениях, растет его роль как в экономических интересах государств, так и в их геополитических амбициях. Многие страны активно развивают свою морскую политику и наращивают военно-морскую силу [1]. Активно в этот процесс вливается и Китай, создающий собственную широкомасштабную морскую стратегию, которая уже не лимитируется рамками прилегающих морей, но выходит далеко за их пределы в открытый океан. На нормативно-правовом уровне это закрепляется в объявленной в 2012 г. цели построения «великой морской державы»¹, что, в сущности, является одним из инструментов увеличения глобального присутствия Китая в мире и его стремления к расширению участия в глобальном управлении — политики, официальное начало которой было положено еще председателем КНР Ху Цзиньтао в его концепции «мирного развития» [2]. Это, например, предлагается посредством создания глобальной морской многополярной модели (全球海上多极格局的发展 цюаньцюхай шандоцзи гэцзюй дэ фачжэнь) [3].

Одним из приоритетных компонентов является развитие морской экономики как фундамента создания морской державы, что неоднократно заявлялось китайскими высшими лицами [4]². Еще отцы-основатели теории морской силы А. Мэхэн [5], Ф. Колумб [6] указывали на то, что экономика, а именно морская торговля, является ядром морской силы государств и причиной

¹ 走向深蓝, 回首中国海军这十年! // 新华网. 2022. Apr. 24. [Вперед к голубому океану: оглядываясь на 10 лет развития ВМФ Китая // Синьхуанет. 2022. Apr. 24.]. URL: http://www.news.cn/mil/2022-04/24/c_1211640184.htm.

² 习近平: 进一步关心海洋认识海洋经略海洋推动海洋强国建设不断取得新成就// 新华网. 2013. Jul 31. [Си Цзиньпин: заботиться об океане, понимать его и управлять им и способствовать созданию морской державы для постоянного достижения новых успехов // Синьхуанет. 2013. июл. 31.] URL: http://www.xinhuanet.com/politics/2013-07/31/c_116762285.htm.

их процветания. Следовательно, морская экономика с точки зрения теории морской силы выступает ключевым компонентом в реализации китайской морской стратегии.

Соответственно, главная цель исследования состоит в анализе значимости морских отраслей экономики в общем национальном развитии Китайской Народной Республики, в изучении морской экономики как одного из ключевых факторов превращения КНР в великую морскую державу.

Роль морской экономики в национальном развитии КНР и ее современное состояние

Морская экономика и связанные с ней отрасли являются фундаментом развития всей экономической системы Китая, что обусловлено выбранной еще в эпоху начала политики реформ и открытости экспортоориентированной моделью экономического роста. Политика реформ и открытости, реализация которой способствовала включению Китая в глобальную экономику, что впоследствии во многом определило его становление как крупнейшей экономики мира³ [7], в основном заключалась в открытии специальных экономических зон в юго-восточных провинциях. Туда привлекался большой объем прямых иностранных инвестиций, развивалась морская транспортная инфраструктура, в результате чего эти районы выступали своеобразным «окном в Европу», а точнее — на мировые рынки, став драйверами экономического развития КНР. Преимущества морской торговли над другими ее видами лишь подчеркнули взаимосвязь между экономикой страны Китая в целом и морским хозяйством [8].

На официальном уровне морская экономика привлекла особое внимание при Си Цзиньпине. Это тесно связано с началом развития полноценной морской стратегии КНР — в 2012 г. была

³ Имеется в виду ВВП по паритету покупательной способности.

объявлена стратегическая цель превращения КНР в великую морскую державу, являющаяся, как отметил Си Цзиньпин, одним из важнейших компонентов проекта по возрождению великой китайской нации. Морская экономика при этом получила статус «фундамента» создания морской державы [4], из чего следует, что она играет ключевую роль в развитии государства.

Современный упор на развитие морского хозяйства обусловлен поиском инструментов обеспечения экономического роста в условиях снижения их темпов в последние годы (так называемая «новая нормальность» [9]). Стимулирование морской экономики может оказать положительное влияние на национальное хозяйство в целом: как отмечал Си Цзиньпин, океан имеет важное значение для экономического развития государства; необходимо совершенствовать морскую промышленность и увеличивать ее долю в экономике, превращая морскую экономику в новую точку роста⁴.

В последние несколько десятилетий морская экономика Китая стремительно развивалась. Возросло количество задействованных отраслей, расширились масштабы производства, увеличилось количество работающих в этой сфере компаний и их финансирование [4]. Так, например, стоимость валовой продукции национальной морской промышленности увеличилась в 10 раз: с 905,029 млрд юаней в 2002 г. до 9 462,8 млрд юаней в 2022 г.⁵ В 2023 г. вклад морской экономики в ВВП страны составлял 7,8 %⁶, а в ВВП только прибрежных районов — 15,0 % (на момент 2022 года) [там же].

Сегодня среди ключевых направлений морского хозяйства выделяют рыболовство и промышленность по переработке морской продукции; судостроение; добычу нефти, газа и других полезных ископаемых; транспортные услуги и туризм; морскую энергетику; фармацевтику и т.д.⁷ Среди них в структуре добавленной стоимости морской промышленности в 2022 г. глав-

ные позиции занимали такие отрасли как туризм (34 %), морские перевозки (19,5 %), химическая промышленность (11,4 %), рыболовство (11,3 %), добыча нефти и газа (7,1 %) ⁸. В то же время самыми быстроразвивающимися стали морская энергетика (рост 20,9 %), добыча полезных ископаемых (рост 9,8 %), судостроение (рост 9,6 %), нефтегазовая морская промышленность (рост 7,2 %), морские перевозки (рост 6 %) ⁹, что подчеркивает важность отраслей в национальной экономике КНР.

Хотя морская экономика включает широкий спектр отраслей, в связи с приданием ей статуса основы создания великой морской державы в данном исследовании логично заострить внимание на том аспекте, который еще для основоположников теории морской силы — А. Мэхэна и Ф. Колумба — являлся основополагающим для процветания государств. Речь идет о морской торговле и связанных с ней направлениях: судостроении и торговом флоте, морской транспортировке и инфраструктуре.

Судостроение

КНР начала развивать отрасль судостроения еще в 1980-х гг., когда в 1982 г. министерство судостроения было преобразовано в Китайскую государственную судостроительную корпорацию (中国船舶工业集团公司 чжунго чуаньбо гунъе цитуань гунсы, CSSC). Благодаря структурным преобразованиям, акционированию, привлечению зарубежных технологий и инвестиций, созданию совместных предприятий с Японией и Южной Кореей в 1990-х гг. [10], были достигнуты значительные успехи. Как указывает П. М. Мозиас, это не просто опыт успешной реструктуризации одной из отраслей тяжелой промышленности, но и история ее превращения в лидирующую в мире [11].

Меры по стимулированию судостроения привели к тому, что уже в 1994 г. Китай занял третье место в мире по объему судостроения после Японии и Южной Кореи, хотя его доля оставалась относительно небольшой — всего 6 % в 2001 г. [11]. В 2018 г. Китай обогнал Южную Корею и стал мировым лидером в области создания судов [10], а уже к концу 2023 г. его доля составляла уже 50 % мировой, что, по словам Marine

⁴ 习近平：进一步关心海洋认识海洋经略海洋推动海洋强国建设不断取得新成就// 新华网. 2013. Jul 31. [Си Цзиньпин: заботиться об океане, понимать его и управлять им и способствовать созданию морской державы для постоянного достижения новых успехов // Синьхуанет. 2013. июл. 31.] URL: http://www.xinhuanet.com/politics/2013-07/31/c_116762285.htm.

⁵ 2022年中国海洋经济统计公报// 中国政府网. 2023. Apr. 14. [Бюллетень статистики морской экономики Китая за 2022 год // Сайт правительства Китая. 2023. 14 апреля.]. URL: http://gi.mnr.gov.cn/202304/t20230413_2781419.html.

⁶ Там же.

⁷ Там же.

⁸ 2022年中国海洋经济统计公报// 中国政府网. 2023. Apr. 14. [Бюллетень статистики морской экономики Китая за 2022 год // Сайт правительства Китая. 2023. 14 апреля.]. URL: http://gi.mnr.gov.cn/202304/t20230413_2781419.html.

⁹ Там же.

Executive, превышает рынки Японии и Южной Кореи вместе взятых¹⁰. Более того, на КНР приходится и наибольшее количество заказов на строительство судов — 53 % от мирового¹¹.

Важно отметить, что наибольшее распространение получает создание судов для перевозки сырьевых товаров, в том числе углеводородов (балкеры, нефтетанкеры, контейнеровозы, танкеры для перевозки сжиженного природного газа¹²), что связано, в основном, со значимостью энергоресурсов в экономике КНР и высокой степенью зависимости от их импорта. Это обусловлено тем, что быстрые темпы роста экономики (более 9 % роста ВВП в год¹³) политики реформ и открытости привели к увеличению объемов потребления энергии как в промышленности, так среди населения в целом (с 1990 по 2020 гг. совокупное энергопотребление выросло с 874 мегатонн нефтяного эквивалента (мтнэ) до 3 381 мтнэ¹⁴). При этом использование каменного угля, традиционно являвшегося главным источником электроэнергии в КНР (и пока таковым остающимся [12]), больше не отвечает веяниям современной эпохи в связи с высокой степенью ущерба экологии, в особенности состоянию воздуха. Поскольку экологическая повестка и проблемы окружающей среды в последние годы занимают одно из ведущих мест как в политическом дискурсе, так и в практической политике властей, проблема использования угля стала краеугольным камнем в энергетической сфере Китая. В 2021 г. генеральный секретарь КНР Си Цзиньпин уже заявил о стратегии так называемой «углеводородной нейтральности» — необходимости достижения нулевого уровня выброса углекислого газа к 2060 г. [13]. Хотя на сегодняшний день доля угля в структуре энергопотребления остается высокой, импорт нефти и газа также растет [12]. В результате КНР выступает одним из

крупнейших импортеров нефти, уступая первое место Европейскому союзу¹⁵.

Таким образом, лидерство в мировом судостроении и торговом флоте демонстрируют возможность государства самостоятельно проектировать и строить суда, создавая собственный торговый флот, будучи независимым в этом вопросе. Это является важным компонентом на пути превращения в великую морскую державу, фундаментом которой является развитая морская экономика.

Морская торговля, транспорт и инфраструктура

Несмотря на то, что интеграция Китая в глобальную экономику началась только с конца 70-х гг. прошлого века, государству удалось пройти путь от одной из беднейших стран до ведущей мировой экономики; в том числе были достигнуты значительные успехи и в морской торговле. Сегодня это направление является одним из главных в морской экономике КНР, поскольку на долю перевозок по морю приходится, согласно данным, приведенным агентством Синьхуа, около 95 % всего грузового транспорта КНР¹⁶. В 2023 г. Китай, по сообщениям «Global Times», обогнал Грецию и занял первое место среди стран, обладающих крупнейшим флотом по тоннажу¹⁷, и второе место по коммерческой стоимости¹⁸. Доля всего морского транспорта КНР от общемировой составляла 11,04 %¹⁹.

Стоит подчеркнуть, что Китай играет важную стратегическую роль в развитии морских транспортных перевозок в мире, поскольку на него приходится значительная доля рынка многих типов грузов, включая уголь, железную руду, нефть и газ и др. Таким образом, КНР формирует спрос

¹⁰ China Now Produces More Than Half of All New Tonnage // Maritime Executive. 2023. Dec. 17. URL: <https://maritime-executive.com/article/china-now-produces-more-than-half-of-all-new-tonnage>.

¹¹ Там же.

¹² Review of Maritime transport 2023 // United Nations Conference on Trade and Development. New York: United Nations Publications, 2023. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2023_en.pdf.

¹³ The World Bank In China. URL: <https://www.worldbank.org/en/country/china/overview#:~:text=Results-,Since%20China%20began%20to%20open%20up%20and%20reform%20its%20economy,services%20over%20the%20same%20period>.

¹⁴ Enerdata. URL: <https://yearbook.enerdata.ru/total-energy/world-consumption-statistics.html>.

¹⁵ Leading crude oil importers worldwide in 2022 // Statista. URL: <https://www.statista.com/statistics/240600/global-oil-importers-by-region-2011/#:~:text=Largest%20global%20crude%20oil%20importers%202022&text=In%202022%2C%20Europe%20imported%20more,with%2012.2%20million%20daily%20barrels>.

¹⁶ China Focus: Impact of China's shipping industry growing across the globe // Xinhua. 2023. Nov. 22. URL: <https://english.news.cn/20231122/48a94fe7419748839fa7c-cccfe179245/c.html>.

¹⁷ China's shipping industry ranks first in key indicators: official // Global Times. 2023. Sep. 12. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202309/1298074.shtml>

¹⁸ Review of Maritime transport 2023 // United Nations Conference on Trade and Development. New York: United Nations Publications, 2023. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2023_en.pdf.

¹⁹ Там же.

и оказывает значительное влияние на грузовые потоки. Так, например, растущее потребление в КНР таких товаров как нефтепродукты (особенно сырая нефть и сжиженный природный газ), железная руда, уголь, зерно в 2023 г. стало главным драйвером морских перевозок сухогрузами в мире, согласно Обзору морского транспорта за 2023 г.²⁰ Сегодня КНР является ведущим экспортером контейнерных грузов и импортером энергоносителей и сырьевых товаров²¹. Кроме того, как отмечает Н. К. Семенова, с 2009 по 2020 гг. на Китай пришлось около 65 % прироста мировой морской торговли, а к 2021 г. доля китайских импорта и экспорта морской торговли составила 30 % [14].

Что касается морской инфраструктуры КНР, а именно состояния развития портовой системы, она была значительно реформирована с момента начала открытия Китая, и сегодня является одной из самых эффективных в мире. Всего в Китае насчитывается более 1,8 тыс. морских и речных портов [15], из которых 130 открыты для иностранных судов [14].

Порты КНР занимают лидирующие места по многим показателям эффективности их функционирования. Так, например, порт Яншань в 2022 г. занял первое место по показателю CPPI 2022 (Container Port Performance Index, «Индекс производительности контейнерных портов»), порты Нинбо, Гуанчжоу, Гонконг вошли в первую десятку, а Шэкоу, Мавань, Чивань, Тяньцзинь вошли в топ-25 портов по этому индексу²². Китай занимал одно из ведущих мест по скорости обработки контейнеров в портах²³. Кроме того, на 2021 г. в КНР находились восемь из десяти самых загруженных портов мира [14]. В 2022 г. китайские порты занимали первое место по объему перевалки грузов [4]. Необходимо отметить, что в Китае в 2017 г. в 13-й пятилетке было предложено развивать «морские центральные города», которые должны стать важнейшими экономическими узлами в рамках и национального хозяйства, и глобального. Сегодня такими городами в Китае являются приморские мегаполисы Шанхай, Шэньчжэнь, Далянь, Циндао, Нинбо, Чжоушань [4].

Значительную роль в морской экономике Китая, как предполагается, должен сыграть предло-

женный в 2013 г. Си Цзиньпином проект «Один пояс, один путь», а именно его составная часть «Морской Шелковый путь». Он соединяет Китай с ключевыми мировыми портами Юго-Восточной Азии, южной части Тихого океана, Ближнего Востока, Восточной Африки и Европы в единую цепь мировых поставок. Как справедливо указывает Ю.М. Шаряпова, реализация проекта способствует не только экономическому развитию КНР, но и геополитическому расширению на мировой арене [16].

Таким образом, сегодня морская торговля для КНР предстает не просто как часть пути экономического развития и модернизации как для страны с экспортной ориентацией, но и как одно из средств возвышения на мировой арене путем влияния на глобальные экономические потоки. При этом характер торговли подчеркивает высокую значимость энергоресурсов в экономическом развитии КНР и зависимость от их импорта, что может являться негативным фактором в рамках энергетической безопасности государства.

«Узкие места» морских транспортных коридоров Китая как основная угроза морской экономике

Приведенный выше анализ четко демонстрирует, что по многим параметрам Китай достиг значительных успехов в деле развития морской экономики, что приближает его к созданию великой морской державы. Однако, вместе с тем, существуют определенные опасности, ставящие под угрозу не только морскую торговлю, но и, в связи со сложившейся моделью экономики и зависимостью от импорта углеводородов, всю национальную экономику в целом. Речь идет о том, что большая часть морского импорта и экспорта КНР проходит по узким проливам, отличающимся высоким уровнем нестабильности. Среди них Малаккский пролив является одним из самых опасных районов в мире с точки зрения деятельности пиратства, а Ормузский и Аденский расположены на Ближнем Востоке, который в целом характеризуется непрекращающейся турбулентностью.

Ситуация в Малаккском проливе оказывает непосредственное влияние на экономическую и энергетическую безопасность внутри КНР, так как этот район представляет собой основной и наиболее быстрый путь, соединяющий Китай с Индийским океаном, а соответственно, по нему проходит большая часть китайского экспорта и

²⁰ Review of Maritime transport 2023 // United Nations Conference on Trade and Development. New York: United Nations Publications, 2023. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2023_en.pdf.

²¹ Там же.

²² Там же.

²³ Там же.

импорта. Соответственно, любая угроза торговому флоту КНР со стороны пиратства [17] или возможная блокада в случае потенциального конфликта (например, с США, на который указывает Л. Эшташи [18]) способны нанести значительный ущерб функционированию всей внутри- и внешнеэкономической системе в Китае.

Для разрешения сложившейся ситуации правительство КНР прилагает усилия сразу в нескольких направлениях. Во-первых, что касается импорта энергоресурсов, проводится диверсификация поставок: развивается импорт через трубопроводы, разработка добычи нефти и газа на морском шельфе, более тесное энергетическое партнерство с Россией в Арктике (например, проект «Ямал-СПГ»). Во-вторых, Китай стремится создать новые маршруты, например, в Арктике, посредством сопряжения Северного морского пути России и Морского шелкового пути. Достоинства этого коридора состоят в том, что он является самым быстрым путем из Китая в страны Европы, и его использование позволяет сократить финансовые и временные затраты на доставку грузов. В-третьих, для защиты своего торгового флота КНР проводит активную модернизацию военно-морской силы, в частности, создает флот открытого океана, способный действовать в отдаленных частях земного шара, строит авианосные суда, военно-морские базы. Хотя пока официально Китай располагает одной базой в Восточной Африке в Джибути, но есть основания полагать, что он использует и некоторые другие порты в этих целях [19].

Таким образом, указанные угрозы способны нанести ущерб как морской торговле КНР, так и, соответственно, стратегии превращения в великую морскую державу, в основе которой и лежит морская экономика.

Заключение

Проведенное исследование позволяет сделать следующие выводы. Благодаря выбранно-

му еще в период реформ и открытости пути модернизации морская экономика (в особенности торговля) стала одной из ключевых отраслей в национальной хозяйстве КНР. Более того, включенность в мировую экономику и развитие экспортного хозяйства позволили Китаю превратиться в крупнейшую экономику мира, что уже является важнейшим фактором в цели возвышения на мировой арене. При этом в объявленной в 2012 г. стратегической цели превращения в великую морскую державу морская экономика логично заняла главное место. Сегодня Китай достиг значительных успехов и стал мировым лидером в сферах судостроения, морской транспортировки, морского флота и портовой системы, и, можно отметить, по этим параметрам уже является великой морской державой.

В связи с тем, что создание морской державы представляет собой один из ключевых инструментов по увеличению веса КНР на мировой арене, а торговля, согласно философии морской мощи, является основой морской силы государства, то представляется логичным вывод, что морская экономика занимает одно из ведущих мест в осуществлении китайской мечты о великом возрождении китайской нации и в расширении участия Китая в глобальном управлении.

В то же время для Китая важно иметь в виду существующие в отношении его морской торговли угрозы, поскольку они одновременно создают риски и для превращения в великую морскую державу. Реализуемое Китаем усиление военно-морской мощи в виде создания флота открытого океана, авианосцев, зарубежных баз может выступить эффективным инструментом защиты своих интересов, особенно морских торговых путей, на дальних расстояниях от прилежащих морей, тогда как активная разработка шельфовых месторождений углеводородов и диверсификация источников их импорта нацелены на повышение энергетической безопасности КНР.

Список использованной литературы

1. Чихачев А.Ю. «Двадцать первый век будет морским»: маритимизация военной политики современной Франции / А.Ю. Чихачев. — DOI 10.21638/spbu06.2023.305. — EDN ZZRDSH // Вестник Санкт-Петербургского университета. Международные отношения. — 2023. — Т. 16, № 3. — С. 275–293.
2. Бояркина А.В. Большие стратегии внешней политики КНР: от Мао Цзэдуна до Си Цзиньпина / А.В. Бояркина. — DOI 10.17150/2587-7445.2023.7(1).69-78. — EDN QPSTJM // Российско-китайские исследования. — 2023. — Т. 7, № 1. — С. 69–78.
3. 胡波. 全球海上多极格局与中国海军的崛起 // 亚太安全与海洋研究. — 2020. — № 6. [Ху Бо. Глобальная морская многополярная модель и подъем китайского военно-морского флота / Ху Бо // Безопасность в Азиатско-тихоокеанском регионе и исследования океана. — 2022. — № 6. — URL: https://aoc.ouc.edu.cn/_t719/2022/0623/c9821a373084/page.htm.]


4. 赵昕. 海洋经济发展现状、挑战及趋势 // 人民论坛. — 2022. — Сер 20. — 页 5. [Чжао Синь. Современное состояние, проблемы и тенденции развития морской экономики / Чжао Синь // Народный форум. — 2022. — 20 сен. — С. 5. — URL: http://paper.people.com.cn/rmlt/html/2022-09/20/content_25947705.htm.]
5. Мэхэн А. Влияние морской силы на историю, 1660-1783 / А. Мэхэн. — Санкт-Петербург: Питер, 2017. — 528 с.
6. Коломб Ф.Х. Морская война / Ф.Х. Коломб. — Москва : АСТ; Санкт-Петербург: Terra Fantastica, 2003. — 668 с.
7. Навдаева М.Е. Феномен глобализации как фактор экономико-политического возвышения Китая / М.Е. Навдаева. — EDN KUDKFH // Инязовские чтения : сб. науч. статей. — Москва, 2022. — С. 204–208.
8. Мозиас П.М. Морское хозяйство Китая: тенденции и проблемы развития / П.М. Мозиас. — EDN YPPUNQ // Общество и государство в Китае. — 2013. — Т. 43, № 2. — С. 424–456.
9. Мозиас П.М. Экономика КНР в условиях «новой нормальности» / П.М. Мозиас. — EDN FFIBKT // Социальные и гуманитарные науки. Отечественная и зарубежная литература. Серия 9: Востоковедение и африканистика. — 2020. — № 4. — С. 69–115.
10. Степанов А.Ю. Как Поднебесная правит морями / А.Ю. Степанов // Независимая газета. — 2021. — 7 окт.
11. Мозиас П.М. Морское хозяйство Китая: тенденции и проблемы развития / П.М. Мозиас. — EDN YPPUNQ // Общество и государство в Китае. — 2013. — Т. 43, № 2. — С. 424–456.
12. Ситников П.В. Анализ и оценка перспектив производства и потребления энергоресурсов в Китае / П.В. Ситников. — DOI 10.47711/2076-318-2020-231-252. — EDN ARVLIY // Научные труды: Институт народнохозяйственного прогнозирования РАН. — 2020. — № 18. — С. 231–252.
13. Кранина Е.И. Китай на пути к достижению углеродной нейтральности / Е.И. Кранина. — DOI 10.31107/2075-1990-2021-5-51-61. — EDN TNRWJE // Финансовый журнал. — 2021. — Т. 13, № 5. С. 51–61.
14. Семенова Н.К. Современное состояние и перспективы развития морских портов Китая / Н.К. Семенова. — DOI 10.22363/2313-2329-2023-31-2-316-329. — EDN AFYEEL // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Экономика. — 2023. — Т. 31, № 2. — С. 316–329.
15. Сазонов С. Морской транспорт КНР / С. Сазонов // Морвести. — URL: <http://www.morvesti.ru/analitika/1689/71138/>.
16. Шаряпова Ю.М. Торгово-транспортные коридоры проекта «один пояс и один путь» / Ю.М. Шаряпова. — EDN TAKTUV // Восточная аналитика. — 2019. — № 4. — С. 111–128.
17. Зеленева И.В. «Малаккская дилемма» и региональная безопасность Юго-Восточной Азии / И.В. Зеленева. — EDN XVFQGD // Азия и Африка сегодня. — 2017. — № 1. — С. 16–20.
18. Эсташи Л. «Разворот в сторону Азии»: глобальная стратегия США? / Л. Эсташи. — EDN RTEHED // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Экономика. — 2013. — № 5. — С. 205–213.
19. Рау И. Исторические аспекты выхода ВМФ КНР в мировой океан / И. Рау. — EDN GTMVSM // Современная научная мысль. — 2020. — № 2. — С. 102–112.

References


1. Chikhachev A.Yu. “The 21st Century Will Be Maritime”: Maritimization of French Defense Policy. *Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta = Vestnik of Saint Petersburg University*, 2023, vol. 16, no. 3, pp. 275–293. (In Russian). EDN: ZZRDSH. DOI: 10.21638/spbu06.2023.305.
2. Boyarkina A.V. Chinese Foreign Relations Grand Strategies: From Mao Zedong To Xi Jinping. *Rossiisko-kitaiskie issledovaniya = Russian and Chinese Studies*, 2023, vol. 7, no. 1, pp. 69–78. (In Russian). EDN: QPSTJM. DOI: 10.17150/2587-7445.2023.7(1).69-78.
3. Hu Bo. Global Maritime Multipolarity and the Rise of the Chinese Nav. *Yàtài ānquán yǔ hǎiyáng yánjiū = Asia-Pacific Security and Maritime Studies*, 2022, no. 6. Available at: https://aoc.ouc.edu.cn/_t719/2022/0623/c9821a373084/page.htm. (In Chinese).
4. Zhao Xin. Current Status, Challenges and Trends of Marine Economic Development. *Rénmín lùntán = People's Forum*, 2022, September 20, pp. 5. Available at: http://paper.people.com.cn/rmlt/html/2022-09/20/content_25947705.htm. (In Chinese).
5. Mahan A.T. *The Influence of sea Power upon History, 1660-1783*. Boston, Little, Brown and Compan, 1890. 557 p. (Russ. ed.: Mahan A. *The Influence of sea Power upon History, 1660-1783*. Saint Petersburg, Piter Publ., 2017. 528 p.).
6. Colomb P.H. *Naval Warfare, Its Ruling Principles and Practice Historically Treated*. London, W.H. Allen and Co, 1895. 471 p. (Russ. ed.: Colomb P.H. *Naval War*. Moscow, ACT; Saint Petersburg, Terra Fantastica Publ., 2017. 528 p.).

7. Navdaeva M.E. Globalization as a Factor of Economic and Political Rise of China. *Inyaz Readings. Collected Papers*. Moscow, 2022, pp. 204–208. (In Russian). EDN: KUDKFKH.
8. Moziyas P.M. China's Maritime Sector: Development Trends and Challenges. *Obshchestvo i gosudarstvo v Kitae = Society and State in China*, 2013, vol. 43, no. 2, pp. 424–456. (In Russian). EDN: YPPUNQ.
9. Moziyas P.M. China's Economy in a "New Normal". *Sotsial'nye i gumanitarnye nauki. Otechestvennaya i zarubezhnaya literatura. Seriya 9: Vostokovedenie i afrikanistika. Referativnyi zhurnal = Social Sciences and Humanities. Domestic and Foreign Literature. Series 9: Oriental and African Studies*, 2020, no. 4, pp. 69–115. (In Russian). EDN: FFIBKT.
10. Stepanov A.Yu. How the Celestial Rules the Seas. *Nezavisimaya gazeta*, 2021, October 7. (In Russian).
11. Moziyas P.M. China's Marine Sector: Development Trends and Challenges. *Obshchestvo i gosudarstvo v Kitae = Society and State in China*, 2013, vol. 43, no. 2, pp. 424–456. (In Russian). EDN: YPPUNQ.
12. Sitnikov P.V. The Analysis of Energy Consumption and Production in China. *Nauchnye trudy: Institut narodnokhozyaistvennogo prognozirovaniya RAN = Scientific Articles – Institute of Economic Forecasting Russian Academy of Sciences*, 2020, no. 18, pp. 231–252. (In Russian). EDN: ARVLIY. DOI: 10.47711/2076-318-2020-231-252.
13. Kranina E.I. China on the Way to Achieving Carbon Neutrality. *Finansovyi zhurnal = Financial Journal*, 2021, vol. 13, no. 5, pp. 51–61. (In Russian). DOI: 10.31107/2075-1990-2021-5-51-61.
14. Semenova N.K. Current State and Prospects of Development of China's Seaports. *Rossiiskogo universiteta druzhby narodov. Seriya: Ekonomika = RUDN Journal of Economics*, 2023, vol. 31, no. 2, pp. 316–329. (In Russian). EDN: AFYEEL. DOI: 10.22363/2313-2329-2023-31-2-316-329.
15. Sazonov S. Chinese Sea Transport. *Morvesti*. Available at: <http://www.morvesti.ru/analitika/1689/71138/>. (In Russian).
16. Sharypova Yu.M. Trade and Transport Corridors of the "One Belt One Road" Project. *Vostochnaya analitika = Eastern Analytic*, 2019, no. 4, pp. 111–128. (In Russian). EDN: TAKTUV.
17. Zeleneva I.V. "Malacca Dilemma" and Regional Security in South-East Asia. *Aziya i Afrika segodnya = Asia and Africa today*, 2017, no. 1, pp. 16–20. (In Russian). EDN: XVFQGD.
18. Estashi L. "Turn Towards Asia": Global Strategy of the United States? *Vestnik Rossiiskogo universiteta druzhby narodov. Seriya: Ekonomika = RUDN Journal of Economics*, 2013, no. 5, pp. 205–213. (In Russian). EDN: RTEHED.
19. Rau J. Historical Aspects of the Entering of NAVY of the PRC to the World Ocean. *Sovremennaya nauchnaya mysl = Modern scientific thought*, 2020, no. 2, pp. 102–112. (In Russian). EDN: GTMVSM.


Информация об авторе

Навдаева Мария Евгеньевна — аспирант, кафедра политологии; преподаватель, кафедра лингвистики и профессиональной коммуникации в области медиатехнологий, Институт международных отношений и социально-политических наук, Московский государственный лингвистический университет, navdayka6848@list.ru,  <https://orcid.org/0000-0002-4807-4696>.

作者信息

Maria E. Navdaeva — 研究生, 政治学教研室, 教师, 语言学与媒体技术领域专业传播教研室, 国际关系与社会政治学院, 莫斯科国立语言大学, 莫斯科市, 俄罗斯联邦, navdayka6848@list.ru,  <https://orcid.org/0000-0002-4807-4696>.

Author

Maria E. Navdaeva — PhD Student, Department of Political Science; Lecturer, Department of Linguistics and Professional Communication in the Sphere of Media Technologies, Institute of International Relations and Social and Political Sciences, Moscow State Linguistic University, Moscow, Russian Federation, navdayka6848@list.ru,  <https://orcid.org/0000-0002-4807-4696>.

Для цитирования

Навдаева М.Е. Морская экономика как основа построения великой морской державы в Китае / М.Е. Навдаева. — DOI 10.17150/2587-7445.2024.8(2).156-164. — EDN ROPOTO // Российско-китайские исследования. — 2024. — Т. 8, № 2. — С. 156–164.

For Citation

Navdaeva M.E. Maritime Economy as the Basis for Transforming China into a Sea Power. *Rossiisko-Kitaiskie Issledovaniya = Russian and Chinese Studies*, 2024, vol. 8, no. 2, pp. 156–164. (In Russian). EDN: ROPOTO. DOI: 10.17150/2587-7445.2024.8(2).156-164.