

Азиатско-Тихоокеанский регион: экономика, политика, право. 2024. Т. 26, № 2. С. 92–106.
Pacific Rim: Economics, Politics, Law, 2024, vol. 26, no. 2, pp. 92–106.

Научная статья

УДК 327(510):359

<https://doi.org/10.24866/1813-3274/2024-2/92-106>

Военная сила как инструмент реализации интересов Китая на море

Мария Евгеньевна Навдаева 

Московский государственный лингвистический университет,

Москва, Российская Федерация

 navdayka6848@list.ru

Аннотация. Статья посвящена изучению роли военно-морской силы Китая в процессе достижения его национальных интересов в морских пространствах. Рассматривается эволюция развития морской стратегии КНР. Отмечается, что после основания Нового Китая ее развитие прошло три последовательные этапа: приоритет береговой обороны при Мао Цзэдуне; деятельность в ближних морях при Дэн Сяопине; выход в открытый океан уже в новом тысячелетии, сопровождающийся реализацией стратегической цели превращения в великую морскую державу. По мере этих трансформаций расширялась, соответственно, и область охвата морских интересов, распространяясь от региональных морей в мировые океаны. Это требовало особого внимания к модернизации военно-морского флота и превращения его в боеспособный флот океанского типа. Таким образом, Китай получал возможность проецировать свою силу и защищать как экономические, так и геополитические интересы в дальних районах мира. Важным элементом этого процесса стало не только совершенствование судов, но и создание первых авианосцев и зарубежных морских баз. Самыми приоритетными задачами военно-морского флота Китая, помимо обеспечения национальной безопасности, становятся защита прав на спорные территории в Южно-Китайском море, воссоединение с Тайванем, а также геополитическое соперничество с Соединенными Штатами, отношения с которыми постепенно обостряются все сильнее. Что касается дальних морей, Китай преследует там преимущественно экономические цели, например защиту своих транспортных коммуникаций, а также геополитические, заключающиеся в распространении своего глобального

присутствия и изменения, таким образом, баланса сил как в Азиатско-Тихоокеанском регионе, так и в мире в целом.

Ключевые слова: военно-морская сила, морская стратегия, морская держава, концепция двух морей, Мировой океан, военно-морской флот, океанский флот, авианосцы, военно-морские базы, Малаккский пролив, Азиатско-Тихоокеанский регион

Для цитирования: Навдаева М.Е. Военная сила как инструмент реализации интересов Китая на море // Азиатско-Тихоокеанский регион: экономика, политика, право. 2024. Т. 26, № 2. С. 92–106.

Original article

Military Power as an Instrument of Implementing Chinese Interests in the Sea

Maria E. Navdaeva ✉

Moscow State Linguistic University, Moscow, Russian Federation

✉ navdayka6848@list.ru

Abstract. The article studies the role of China's naval power in achieving its national interests at sea. It also considers the evolution of the Chinese maritime strategy, which went through three successive stages after the founding of New China: the priority of coastal defense during Mao Zedong's era; activities in the near seas under Deng Xiaoping; and the open ocean strategy in the new millennium, accompanied by the implementation of the strategic goal of becoming a great maritime power. As these transformations progressed, the scope of the Chinese maritime interests expanded accordingly, spreading from regional seas to the world's oceans. This required modernization of the fleet and creation of the blue-water navy. Thus, China could be able to project its power and protect both economic and geopolitical interests in distant areas of the world. The modernization of the ships was not the only element of this process, the creation of the first aircraft carriers and foreign naval base also played a great role. The top priorities of the Chinese navy, in addition to ensuring national security, involve protecting rights to disputed territories in the South China Sea, reunification with Taiwan, as well as geopolitical rivalry with the United States, relations with which are gradually becoming more tense. As for the distant seas, China is pursuing mainly economic goals, such as protecting its transport communications, as well as geopolitical ones, which consist in spreading its global presence and thus changing the balance of power both in the Asia-Pacific region and in the world.

Keywords: naval power, maritime strategy, sea power, two seas concept, World Ocean, navy, blue-water navy, aircraft carriers, naval bases, Strait of Malacca, Asia Pacific

For citation: Navdaeva M.E. Military power as an instrument of implementing Chinese interests in the sea. *PACIFIC RIM: Economics, Politics, Law*, 2024, vol. 26, no. 2, pp. 92–106. (In Russ.).

Введение

В сегодняшнем мире политический реализм продолжает оставаться доминирующей идеологией, управляющей международными отношениями, а военная сила остается значимым инструментом достижения государствами своих интересов. Как справедливо отмечает В.К. Белозёров, военная сила имеет важное значение при решении политических задач и устранении вызовов, рисков, опасностей и угроз национальной безопасности [1].

Китайская Народная Республика не исключение в этом процессе. В последние годы она последовательно развивала и модернизировала свою военную мощь, особенно морскую. В 2012 г. была объявлена стратегическая цель превращения в великую морскую державу, что подняло роль военно-морского флота на новый уровень. Постепенно увеличивались объем и охват интересов КНР на море: они уже давно вышли за рамки ее территориальных вод и региональных морей, распространившись во все океаны мира. Это требует от Китая наличия боеспособного океанского флота, который позволил бы ему проецировать свою силу на дальние расстояния. Кроме того, мощный флот является гибким силовым инструментом, подкрепляющим внешнюю политику КНР в мире [2]. В геополитическом измерении морская стратегия Китая является одним из ключевых компонентов стратегической цели «великого возрождения китайской нации», которая нацелена на политическое возвышение на мировой арене и расширение участия в глобальном лидерстве. Соответственно, без восприятия и осмысления состояния военно-морской силы Китая не будет целостным и представление о его стратегии в мире.

Ретроспектива развития военно-морской силы Китая

История военно-морской стратегии Китая не насчитывает так много столетий, как, например, в западных странах или даже в России. Хотя Китай обладал выходом к морю, больше внимания всегда уделялось развитию наземной мощи, что обуславливалось как историческими особенностями, так и тем, что большая часть врагов приходилась на сухопутные границы. Исключения составляют хождения на судах адмирала Чжэн Хэ при династии Мин в 1400-х годах и короткий период во второй половине XIX в., когда Китай был вынужден модернизировать свой флот после столкновения с европейскими странами.

Морская стратегия начала складываться только после прихода к власти Коммунистической партии в 1949 г., когда Мао Цзэдун объявил о необходимости создания

собственного боеспособного военно-морского флота [3], и к настоящему времени прошла три последовательные стадии развития. На начальном этапе при председателе Мао была предложена концепция «великой морской стены», согласно которой море воспринималось как буферная зона, разделяющая Китай и остальной мир. Главной задачей флота была «береговая оборона» (近岸防御 цзиньань фанюй).

Однако уже меньше чем через 30 лет ситуация изменилась, что было связано с началом политики реформ и открытости в КНР, когда статус моря сменился от барьера к средству коммуникации с миром. Началась модернизация судостроительной отрасли, получившая в связи с привлечением иностранных инвестиций и технологий большое развитие [4]. В тот период адмирал ВМФ Китая Лю Хуацзин предложил концепцию «двух морей» (双海战略 шуанхай чжаньлюэ) [5], разделив морские пространства по отношению к КНР на ближние (近海 цзиньхай) и дальние (远海 юаньхай), и выступал за создание флота, способного действовать в ближних морях. Он считал, что по мере роста Китая расширятся и сфера его морских интересов, которые больше не могут оставаться в пределах берегов.

Дальнейшее развитие военно-морского флота и рост числа зарубежных интересов КНР сместили акцент с «ближних морей» к «дальним», и появилась идея создания океанского флота, который мог бы реализовывать интересы государства далеко в океане. Как отмечает В. Кашин, концепция «дальних морей» впервые появилась в официальных документах КНР (в Белой книге по национальной обороне) в 2009 г., а также была обозначена в Белой книге по военной стратегии 2015 г. [2]. Идея еще больше подтвердилась после того, как в 2012 г. 18-м Всекитайским съездом Коммунистической партии КНР был намечен вектор на создание великой морской державы и поставлена цель создать военно-морские силы мирового класса [6]. После этого началась новая эпоха в морской политике Китая, была произведена масштабная модернизация ВМФ, что отмечают многие его представители, возросла его численность и боеспособность [6]. В результате сегодня китайские военно-морские силы занимают второе место в мире после США по водоизмещению [7] и первое по количеству боевых единиц¹.

Поскольку Китай является крупнейшей судостроительной страной, это обеспечивает ему значительные производственные мощности и для военного судостроения. В настоящее время на верфях Цзяннань (江南造船厂 цзяннань цзаочуаньчан, создана еще в 1865 г.) и Худун-Чжунхуа (沪东中华造船厂 худун чжунхуа цзаочуаньчан) в Шанхае ведется строительство различных военных кораблей [8], многие из которых предназначены для ведения деятельности именно в дальних морях.

¹Global Naval Powers Ranking (2024). URL: <https://www.wdmmw.org/ranking.php> (дата обращения: 24.01.2024).

Кроме того, КНР активно внедряет инновационные технологии в военное судостроение [4].

Одной из ключевых задач по строительству океанского флота и превращению в морскую державу является создание собственной авианосной флотилии. Как отмечал еще в 2010 г. генерал-лейтенант Ли Дяньжэнь, такая крупная страна, как Китай, имеет право обладать собственными авианосцами [9]. Сегодня КНР располагает двумя авианосцами, построенными в 2013 и 2017 гг., ведутся работы по оснащению третьего корабля и разработки по созданию четвертого. Некоторые полагают, что к 2035 г. Китай сможет иметь около шести авианосных групп [2].

Значительную роль в обеспечении интересов в дальних морях также играет создание зарубежных военно-морских баз. В 2017 г. была создана первая китайская база на берегу Аденского залива в Джибути, но официально она была названа не «военно-морская база» (海军基地 хайцзюнь цзиди), а «объект материально-технического обеспечения» (后勤保障设施 хоуцзинь баочжан шэши) [10]. Хотя на сегодняшний день Джибути является единственной официальной базой КНР, существует мнение, что Китай может использовать и другие мировые порты в качестве таких объектов, например, в пакистанском Гвадаре, мьянманском Ситуэ, шриланкийском городе Хамбантота [11] и в других странах, хотя Китай и отрицает это.

Таким образом, в совокупности модернизированный флот, создание авианосцев и военно-морских баз являются материальной основой китайской военно-морской силы и его способности проецировать ее на дальние расстояния для достижения и защиты национальных интересов.

Основные интересы Китая на море

Спектр интересов КНР как в Мировом океане, так и прилежащих морях достаточно широк. Однако среди них можно условно выделить две основные группы – экономические и политические. Среди первых важно сфокусировать внимание на проблеме обеспечения безопасности морских перевозок, особенно импорта нефти и газа, поскольку это оказывает непосредственное влияние на энергетическую безопасность Китая.

Главная проблема заключается в том, что в настоящее время экономика КНР в значительной степени зависит от импорта энергоресурсов, большая часть которых транспортируется по морским коридорам, отличающимся высоким уровнем нестабильности, таким как Малаккский, Аденский и Ормузский проливы. Малаккский пролив является одной из ключевых водных экономических артерий КНР, поскольку представляет главный и наиболее быстрый маршрут, соединяющий Восточную Азию с Индийским океаном, соответственно, по нему проходит значительная часть китайского импорта и экспорта.

Ключевыми угрозами в проливе для Китая являются активизация деятельности пиратов и вероятность экономической блокады китайского торгового флота в случае потенциального конфликта. Как указывает Л. Эсташи, американский флот, курсирующий в Индийском океане и Персидском заливе (включая Ормузский и Малаккский проливы), потенциально способен заблокировать водные артерии, по которым перевозятся нефть и газ в Китай, что ставит под угрозу и всю национальную экономику [12]. Соответственно, под ударом оказывается национальная безопасность. Как абсолютно верно указывает И.В. Зеленева, «торговля КНР, ее энергетическая безопасность и экономическое развитие находятся в зависимости от безопасности судоходства в Южно-Китайском море и ситуации в Малаккском проливе» [13]. В связи с этим создание океанского флота сможет сыграть важнейшую роль в обеспечении защиты морских экономических путей Китая.

Другой спектр задач военно-морского флота Китая составляют политические. Это, во-первых, обеспечение безопасности в территориальных водах КНР и прилегающих морях, являющихся сферой стратегической значимости для Китая. Во-вторых, защита прав на некоторые спорные территории в Южно-Китайском море: Парасельские острова, острова Спратли и остров Дяоюйдао (Сенкаку). КНР в отношении островов придерживается курса, взятого еще Дэн Сяопином: «отложить споры в долгий ящик и заниматься совместным развитием», но при этом не отказывается от прав на территории [14] и жестко реагирует на попытки других стран заявить о своем суверенитете над ними. Например, в 2016 г. КНР не приняла решение Международного Гаагского суда по проблеме Южно-Китайского моря, согласно которому Китай не обладает исключительными правами на осуществление деятельности в регионе. В-третьих, стремление к официальному возвращению Тайваня в состав государства, что осложняется приходом к власти на Тайване еще в 2016 г. антикитайской элиты во главе с президентом Цай Инвэнь, а также вмешательством в проблему Соединенных Штатов, которые оказывают политическую и военную поддержку острову (например, визиты на Тайвань высокопоставленных американских лиц и продажа вооружения). Несмотря на то, что КНР старается решать этот вопрос мирными средствами, военная напряженность в регионе сохраняется, что подтверждается демонстрацией Китаем своей силы в Тайваньском проливе, например запуском баллистических ракет и патрулированием. Хотя, по мнению А. Маслова, которое необходимо поддержать, полноценная военная операция по силовому возвращению Тайваня пока мыслится невозможной [15], демонстрация силы военно-морского флота остается одним из часто применяемых политических инструментов.

Наконец, соперничество с США в Юго-Восточной Азии и риски его эскалации. Еще в начале 2010-х годов США, опасаясь угрозы возвышения Китая, объявили о стратегии поворота к Азии. В 2011 г. Х. Клинтон, занимавшая на тот момент пост госсекретаря, заявила, что США готовы принять на себя лидерство в Азиатско-Тихоокеанском

регионе [16], а в 2012 г. президент Б. Обама обнародовал «Поддержание американского глобального лидерства: оборонные приоритеты 21 века», в котором говорилось о смещении военного присутствия США в АТР [17]. Как указывает М. Мамонов, с тех пор Соединенные Штаты стали активно вмешиваться в территориальные споры в Южно-Китайском море против КНР [16], а в 2021 г. вице-президент США К. Харрис заявила, что Южно-Китайское море «критически важно для безопасности и процветания США, а поэтому является приоритетом для внешней политики Вашингтона» [18]. Это, в свою очередь, вызывает негодование КНР, которая считает, что вмешательство американцев в территориальные споры в непосредственной зоне китайских стратегических интересов – Южно-Китайском море – подрывает стабильность в регионе.

Растущая экономическая и политическая мощь Китая сегодня создает сильную конфликтogenность в американо-китайских отношениях. США воспринимают Китай как главного соперника, претендующего на лидерство не только в Индо-Пацифике, но и в мире в целом. В американской стратегии национальной безопасности Китай позиционируется как главный геополитический конкурент и указывается, что Китай имеет не только намерения, но и возможности переформатирования международного порядка¹. Принимая во внимание поддержку Америкой Тайваня и поставки ему вооружений, близкого разрешения ситуации пока не предвидится. В этом случае флот опять же может сыграть важную роль для Китая как в демонстрации силы, так и в случае потенциальной эскалации конфликта.

Таким образом, развитие и совершенствование китайского флота преследует цель обеспечения политических и экономических интересов государства в ближних морях, включая защиту территориальных владений и конкурирование с США за лидерство в регионе, в то время как создание мощного флота океанского типа направлено в основном на защиту ключевых экономических интересов, влияющих на национальную безопасность КНР.

Геополитические цели Китая в прибрежных морях и Мировом океане

Несмотря на то, что ситуация в ближних морях, особенно в Южно-Китайском море, сохраняет первостепенную значимость для КНР, ее морские интересы постепенно обретают глобальный охват, что полностью отвечает концепции «двух морей» и выхода в дальние моря (远海 юаньхай). Морская стратегия Китая простирается в Индийский и Тихий, Северный Ледовитый и даже Атлантический океаны.

Поскольку Индийский и Тихий океаны географически более близки к КНР, они обладают и наибольшей приоритетностью для нее. Во-первых, по ним пролегает основ-

¹См. Стратегию национальной безопасности США 2022 г.

ная часть ее транспортных путей, на их берегах расположены многие экономические партнеры, также через них проходит главная артерия глобального экономического проекта Китая «Морской шелковый путь». Во-вторых, с геополитической точки зрения, как указывает Ху Бо, Индийский и Тихий океаны образуют «базовую стратегическую внешнюю линию военно-морской силы КНР» (海军的基本战略外线 хай-цзюнь дэ цзибэнь чжаньлюэ вайсянь) [19]. Соответственно, они являются буферной зоной в обеспечении морской безопасности.

Следующим направлением является арктическое. Позиции в Арктике Китай пытается завоевывать, основываясь на климатической повестке и историческом прошлом: еще в 1925 г. Китай присоединился к Шпицбергенскому (Свалбардскому) договору и получил возможность научного исследования Арктики. В 2013 г. КНР стала наблюдателем в Арктическом совете, а в 2018 г. выпустила Белую книгу «Арктическая политика Китая» (《中国的北极政策》白皮书 Чжунго дэ бэйци чжэнцэ бай-пишу), которая вобрала в себя ключевые цели и направления Китая в регионе.

Арктика представляет для Китая и экономическую, и геополитическую ценность, что сформулировано в словах профессора Ли Чжэфу: «Тот, кто контролирует арктический путь, будет контролировать новый коридор в мировой экономике и международной стратегии» [20]. С экономической точки зрения Северные моря представляют собой альтернативный и самый быстрый путь из Азии в Европу, что особо значимо в условиях потенциальных проблем в традиционных морских коридорах. Кроме того, в Арктике добывается большое количество нефти и газа, особенно со стороны России. Соответственно, для Китая сотрудничество с Россией по линии разработки энергоресурсов в Северных регионах, которое сегодня уже активно осуществляется (например, совместный проект «Ямал СПГ»), играет важную роль в процессе диверсификации источников поставок. С точки зрения геополитики расширение присутствия Китая в Арктике и стремление к участию в ее управлении являются составной частью его стратегии по трансформации текущей системы международных отношений в «более справедливую» [21], где Китай занимал бы одно из ведущих мест.

Внимания заслуживает и атлантическая стратегия КНР. По мнению некоторых исследователей, несмотря на значительную отдаленность, расширение присутствия Китая в Атлантике является существенным «требованием создания морской державы в будущей перспективе» и составляет «целостность морской стратегии и долгосрочное расширение морских интересов» [22]. В экономическом смысле Атлантический океан привлекателен для Китая тем, что представляет собой важнейшие коммуникационные линии и сеть дипломатических и торгово-экономических партнеров, включающую как развитые страны Европы и Америки, так и богатые ресурсами развивающиеся государства Латинской Америки и Африки. С точки зрения безопасности расширение присутствия КНР в регионе обосновываются необходимостью обеспечения защиты своей торговли.

Таким образом, с одной стороны, проецирование своего присутствия в глобальном масштабе Китай обосновывает экономическими интересами в этих районах. С другой стороны, арктическая, атлантическая и индо-тихоокеанская стратегии Китая направлены и на увеличение его присутствия и веса в мире, что нацелено на трансформацию глобального морского и мирового порядка.

Роль военно-морской силы в обеспечении морских интересов Китая

В соответствии с расширением охвата морской стратегии Китая многие его шаги по военному строительству в настоящий момент как раз направлены на создание мощного флота, способного выполнять задачи в открытом океане. Это подтверждается строительством все более модернизированных кораблей с увеличенной дальностью действия, таких, например, как десантный корабль типа 075, фрегат типа 054В [8], внедрением новых технологий, в том числе энергетических установок на кораблях, морских атомных энергетических платформ, беспилотников, боевых роботов [4].

Эту же цель преследует и строительство авианосного флота, которое является важной ступенью на пути к превращению в великую морскую державу как с практической, так и с идеологической точек зрения. Это демонстрирует возможность и способность самостоятельно проектировать и строить авианосцы, увеличивает мощь китайского флота и дальность его действия. Однако это также повышает имидж и престиж государства и увеличивает его военно-политический вес на мировой арене. Наличие авианосцев может способствовать реализации национальных интересов КНР как в региональном, так и глобальном масштабе, обеспечить безопасность морских энергетических путей и стать «новым рычагом глобального влияния» [23]. По некоторым данным, к 2030 г. КНР сможет располагать четырьмя авианосными группами, а к 2035 – шестью [2].

Целям стратегии выхода в Мировой океан отвечает и создание военно-морских заграничных баз. Еще А. Мэхэн указывал, что наличие морских баз в других странах является важной составной частью морской силы государства, и сегодня Китай активно использует эту мысль для реализации своих целей. Хотя в данный момент официально КНР обладает лишь одним таким объектом в Джибути, но с учетом геополитической роли этого региона, база представляет собой важный инструмент обеспечения безопасности экономических интересов. Как верно отмечает В. Кашин, создание базы в Джибути «позволяет поднять на новый уровень присутствие сил китайского флота в Индийском океане», снижает временные и финансовые затраты на обеспечение военных судов, а также оказывает влияние на изменение баланса сил в регионе [10].

В то же время важно не впадать в эйфорию по поводу успехов и возможностей китайской военно-морской силы, подходя к ее оценке реалистично. Создание авиа-

носцев, например, является ресурсо- и времязатратным предприятием; на строительство, оснащение и практические испытания одного корабля уходит несколько лет. Они также нуждаются в определенной инфраструктуре. В конце концов Китаю необходимо наращивать опыт применения авианосцев на практике, в области выполнения задач в дальних районах, сложных погодных условиях, незнакомых водах и т.д. Об этом заявляют даже представители китайского военно-морского флота [6].

В контексте проблемы конкуренции США и КНР за глобальное лидерство военно-морская сила Китая тоже пока отстает. Морская сила США остается доминирующей в мире по множеству параметров: размеру военно-морского флота по водоизмещению; количеству зарубежных военно-морских баз; общему влиянию США на мировой арене и их политэкономическим связям с другими странами; по практическому боевому опыту и теоретической основе (история военно-морской стратегии США намного старше, чем в Китае). Китай в ближайшем будущем вряд ли обгонит Соединенные Штаты по размеру авианосного флота. Сегодня США располагают 11 авианосцами, в то время как у Китая их пока три, из которых один является тренировочным, а другой находится в стадии оснащения, соответственно, на вооружении флота остается только один. Хотя некоторые и полагают, что Китай сможет обладать шестью авианосными кораблями к 2035 г., но опередить США в ближайшие одно-два десятилетия вряд ли удастся.

В настоящее время Китай прилагает большой объем усилий по строительству военно-морской силы океанского типа и, таким образом, все стремительнее превращается в великую морскую державу. Возможности проецирования его силы увеличиваются, что обеспечивает реализацию многих морских интересов. В то же время важно понимать, что Китаю необходимо развивать и наращивать личный опыт по использованию океанского флота, совершенствуя навыки его применения. Даже несмотря на все достижения, полученные ВМФ КНР за последние десятилетия, в настоящий момент Китай вряд ли может конкурировать с Соединенными Штатами по совокупной морской силе, которая включает не только непосредственно корабли, но и опыт, наличие морских баз и влияние государства на мировой арене в целом.

Заключение

Модернизация военно-морского флота и создание боеспособного флота океанского типа в Китае сегодня полностью отвечают его стратегии выхода в дальние моря и курсу на строительство великой морской державы. Авианосцы, зарубежные базы и корабли дальнего действия позволят КНР более эффективно защищать свои интересы как в региональных морях, так и в открытом океане, Малаккском проливе и т.д. Поскольку проблема касается энергетических морских потоков, их защита является задачей национальной безопасности.

Кроме того, военно-морские силы дальнего действия также послужат эффективным инструментом реализации стратегии по увеличению присутствия КНР во всех мировых океанах. Таким способом Китай создает собственную глобальную морскую стратегию, трансформируя морскую политику из региональных рамок в мировые, преследуя цель глобального управления океанами и создания международного морского порядка, в котором Китай будет не просто одним из активных участников процесса, но и сильным лидером.

Вместе с ростом военно-морской силы КНР и увеличением его присутствия в Мировом океане будет возрастать напряженность в отношениях Китая как с региональными игроками, так и мировыми, опасаящимися возможности его гегемонии и желающими сохранить существующий мировой порядок и баланс сил. Это верно и в отношении Соединенных Штатов, что подтверждается их разворотом в Азию в начале 2010-х годов, их большим вмешательством в территориальные споры в Южно-Китайском море и поддержкой тайваньского режима в попытке сохранить свои позиции в качестве мирового лидера. В этих условиях Китаю будет важно найти баланс между своими глобальными устремлениями и сохранением отношений с другими акторами мировой политики, чтобы не допустить возникновения реального военного конфликта с США.

Список источников

1. Белозёров В.К. Военная картина мира как детерминант обеспечения национальной безопасности России // Новые вызовы и угрозы безопасности РФ в условиях глобальных и локальных трансформаций / В.К. Белозеров, А.Т. Бердин, А.Г. Большаков [и др.]. М.: Русайнс, 2023. 388 с.
2. Кашин В.Б., Крашенинникова Л.С., Пятачкова А.С. Китай: военно-технические и военно-морские аспекты лидерства // Мировая экономика и международные отношения. 2020. Т. 64, № 7. С. 49–59.
3. Ян На, Ян Вэй. Мао Цзэдун и ранняя морская стратегия Нового Китая // Журнал социальных наук Цзилиньского университета. 2019. № 5. URL: <https://www.aixiang.com/data/121850.html>. (На кит. яз.)
4. Степанов А. Как Поднебесная правит морями // Независимое военное обозрение. 2021. URL: https://nvo.ng.ru/armament/2021-10-07/8_1161_china.html.
5. Sun T., Payette A. China's two ocean strategy: Controlling waterways and the New Silk Road // Asia Focus #31. IRIS. 2017. URL: <https://www.iris-france.org/wp-content/uploads/2017/05/Asia-Focus-31.pdf>.
6. Выход в голубой океан: последние десять лет военно-морских сил Китая // Синьхуанет. 2022. URL: http://www.news.cn/mil/2022-04/24/c_1211640184.htm (На кит. яз.).
7. Крутой поворот в развитии военно-морских сил Китая // Исследовательский центр морского развития Китая. 2023. URL: <https://aoc.ouc.edu.cn/2023/0602/c15171-a434272/pagem.htm>. (На кит. яз.).

8. Funaiole M.P., Hart B., Bermudez J.S. Jr., Lu S. Tracking China's naval modernization at key shipyards // *China Power*. 2023. URL: <https://chinapower.csis.org/analysis/china-naval-modernization-jiangnan-hudong-zhonghua-shipyard/>
9. Lt. General leaves door open for aircraft carriers // *China Daily*. 2010. URL: https://www.chinadaily.com.cn/china/2010-03/10/content_9566990.htm.
10. Кашин В. Что означает открытие китайской базы в Джибути // *Валдай*. 2017. URL: <https://ru.valdaiclub.com/a/highlights/kitayskaya-baza-dzhibuti/>
11. Рау И. Исторические аспекты выхода ВМФ КНР в мировой океан // *Современная научная мысль*. 2020. № 2. С. 102–112.
12. Эсташи Л. «Разворот в сторону Азии»: глобальная стратегия США? // *Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Экономика*. 2013. № 5. С. 205–213.
13. Зеленева И.В. «Малаккская дилемма» и региональная безопасность Юго-Восточной Азии // *Азия и Африка сегодня*. 2017. № 1. С. 16–20.
14. Си Цзиньпин подчеркнул необходимость и дальше заботиться об океане, понимать океан, управлять океаном и способствовать строительству морской державы для непрерывных новых достижений // *Сайт членов Коммунистической партии Китая*. 2013. URL: <https://news.12371.cn/2013/07/31/VIDE1375272363988342.shtml>. (На кит. яз.).
15. Маслов А. Китай и Тайвань: всё сложно // *РСМД*. 2022. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/comments/kitay-i-tayvan-vsye-slozhno/>
16. Мамонов М. «Возвращение» США в Азию // *РСМД*. 2012. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/vozhvrashchenie-ssha-v-aziyu/>
17. Сушенцов А. Военное присутствие США в АТР // *РСМД*. 2012. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/voennoe-prisutstvie-ssha-v-atr/>
18. Арена возможного конфликта Китая и США // *ТАСС*. 2021. URL: <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/12236067>.
19. Ху Бо. Глобальная морская многополярность и усиление китайского военно-морского флота // *Азиатско-Тихоокеанская безопасность и исследования океана*. 2020. № 6. URL: https://aoc.ouc.edu.cn/_t719/2022/0623/c9821a373084/page.htm. (На кит. яз.).
20. Гутенев М.Ю. Арктическая стратегия Пекина в XXI в.: прогнозы и тенденции // *Азиатско-Тихоокеанский регион: экономика, политика, право*. 2017. № 2–3. С. 55–65.
21. Вэй Лин. Изменения и развитие китайского взгляда на международный порядок // *Народный форум*. 2022. URL: http://paper.people.com.cn/rmlt/html/2022-04/01/content_25917779.htm. (На кит. яз.).
22. Некоторые мысли о стратегическом расположении Китая в Атлантическом океане // *Освоение океана и управление им*. URL: <http://www.haiyangkaifayuguanli.com/html/2016/5/20160501.html>. (На кит. яз.)
23. Лузянин С.Г. Куда плывет дракон? // *МГИМО университет*. 2010. URL: <https://mgimo.ru/about/news/experts/145873/>

References

1. Belozеров V.K. Voennaya kartina mira kak determinant obespecheniya natsional'noi bezopasnosti Rossii [The military picture of the world as a determinant of ensuring the national security of Russia]. In: *Novye vyzovy i ugrozy bezopasnosti RF v usloviyakh global'nykh i lokal'nykh transformatsii* [New challenges and threats to the security of the Russian Federation in the context of global and local transformations]. Moscow: Rusains Publ., 2023. 388 p. (In Russ.).
2. Kashin V.B., Krashennnikova L.S., Piatachkova A.S. Kitai: voenno-tekhicheskie i voenno-morskie aspekty liderstva [China: military-technical and naval aspects of leadership]. *Mirovaia ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniia*, 2020, vol. 64, no. 7, pp. 49–59. (In Russ.).
3. Yang Na, Yang Wei. Mao Zedong and the early maritime strategy of New China. *Journal of Social Sciences of Jilin University*, 2019, no. 5. URL: <https://www.aisixiang.com/data/121850.html>. (In Chin.).
4. Stepanov A. Kak Podnebesnaya pravit moryami [How China rules the seas]. *Nezavisimoye voyennoye obozreniye*, 2021. URL: https://nvo.ng.ru/armament/2021-10-07/8_1161_china.html. (In Russ.).
5. Sun T., Payette A. China's two ocean strategy: controlling waterways and the New Silk Road. *Asia Focus #31. IRIS*, 2017. URL: <https://www.iris-france.org/wp-content/uploads/-/2017/05/Asia-Focus-31.pdf>.
6. Going deep blue, looking back on the past ten years of the Chinese Navy! *Xinhuanet*, 2022. URL: http://www.news.cn/mil/2022-04/24/c_1211640184.htm. (In Chin.).
7. From a rough road to a gorgeous turn, understanding the Chinese People's Liberation Army Navy. *China Marine Development Research Center*, 2023. URL: <https://aoc.ouc.edu.cn/2023/0602/c15171a434272/pagem.htm>. (In Chin.).
8. Funairole M.P., Hart B., Bermudez J.S. Jr., Lu S. Tracking China's naval modernization at key shipyards. *ChinaPower*, 2023. URL: <https://chinapower.csis.org/analysis/china-naval-modernization-jiangnan-hudong-zhonghua-shipyard/>
9. Lt. General leaves door open for aircraft carriers. *China Daily*, 2010. URL: https://www.chinadaily.com.cn/china/2010-03/10/content_9566990.htm.
10. Kashin V. Chto oznachaet otkrytie kitayskoi bazy v Dzhibuti [What does the opening of a Chinese base in Djibouti mean]. *Valdai*, 2017. URL: <https://ru.valdai-club.com/a/highlights/kitayskaya-baza-dzhibuti/> (In Russ.).
11. Rau J. Istoricheskie aspekty vykhoda VMF KNR v mirovoi okean [Historical aspects of the entering of Navy of the PRC to the World Ocean]. *Sovremennaya nauchnaya mysl'*, 2020, no. 2, pp. 102–112. (In Russ.).

12. Estashi L. “Razvorot v storonu Azii”: global'naya strategiya SShA? [Turn towards Asia: Global Strategy of the United States?]. *RUDN Journal of Economics*, 2013, no. 5, pp. 205–213. (In Russ.).

13. Zeleneva I.V. “Malakskaya dilemma” i regional'naya bezopasnost' Yugo-Vostochnoi Azii [“The Malacca Dilemma” and regional security of Southeast Asia. *Asia and Africa today*, 2017, no. 1, pp. 16–20. (In Russ.).

14. Xi Jinping emphasized at the eighth collective study session of the Political Bureau of the CPC Central Committee to further care about the ocean, understand the ocean, manage the ocean, and promote the construction of a maritime power to continuously achieve new heights. *Communist Party Member Network*, 2013. URL: <https://news.12371.cn/2013/07/31/VIDE1375272363988342.shtml>. (In Chin.).

15. Maslov A. Kitai i Taivan': vse slozhno [China and Taiwan: everything is complicated]. *RIAC*, 2022. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/comments/kitay-i-tayvan-vsye-slozhno/> (In Russ.).

16. Mamonov M. “Vozvrashchenie” SShA v Aziyu [“Return” of the USA to Asia]. *RIAC*, 2012. URL: <https://-russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/vozvrashchenie-ssha-v-aziyu/> (In Russ.).

17. Sushentsov A. Voennoe prisutstvie SShA v ATR [US military presence in the Asia-Pacific region]. *RIAC*, 2012. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/voennoe-prisutstvie-ssha-v-atr/> (In Russ.).

18. Arena of a possible conflict between China and the USA. *TASS*, 2021. URL: <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/12236067>. (In Russ.).

19. Hu Bo. Global maritime multipolarity and the rise of the Chinese Navy. *Asia-Pacific Security and Ocean Research*, 2020, no. 6. URL: https://aoc.ouc.edu.-cn/_t719/2022/0623/c9821a373084/page.htm. (In Chin.).

20. Gutenev M.Y. Arkticheskaya strategiya Pekina v XXI v.: prognozy i tendentsii [Arctic strategy of Beijing in the 21st century: forecasts and trends]. *Aziatsko-Tikhookeanskii region: ekonomika, politika, pravo = Pacific RIM: Economics, Politics, Law*, 2017, no. 2–3, pp. 57–67. (In Russ.).

21. Wei Ling. Innovation and Development of China's View of International Order. *People's Forum*, 2022. URL: http://paper.people.com.cn/rmlt/html/2022-04/01/-content_25917779.htm. (In Chin.).

22. Some thoughts on China's strategic layout of the Atlantic Ocean. *Ocean Development and Management*. URL: <http://www.haiyangkaifayuguanli.com/html/2016-5/20160501>. (In Chin.).

23. Luzyanin S.G. Kuda plyvet drakon? [Where is the dragon sailing?]. *MGIMO Universitet*, 2010. URL: <https://mgimo.ru/about/news/experts/145873/> (In Russ.).

Информация об авторах

М.Е. Навдаева – аспирант кафедры политологии, преподаватель кафедры лингвистики и профессиональной коммуникации в области медиатехнологий, Институт международных отношений и социально-политических наук Московского государственного лингвистического университета, Москва, Российская Федерация, navdayka6848@list.ru, <https://orcid.org/0000-0002-4807-4696>

Information about the authors

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

Статья поступила в редакцию 31.01.2024; одобрена после рецензирования 19.04.2024; принята к публикации 23.04.2024.

The article received 31.01.2024; revised 19.04.2024; accepted 23.04.2024.