

ОЙКУМЕНА



Регионоведческие исследования



ОЙКУМЕНА

Регионоведческие исследования

№ 2 (29)

научно-
теоретический
журнал

Выходит
4 раза в год

Основан
в 2006 г.

ТЕМА НОМЕРА: МОРСКОЕ ИЗМЕРЕНИЕ АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОГО РЕГИОНА

От редактора рубрики 5

Губин А.В. Морское измерение безопасности
в Северо-Восточной Азии:
аналогии к столетию начала Первой мировой войны ... 7

Медведева Л.М., Лаврентьев А.В.
Северный морской путь:
опыт освоения и перспективы развития 23

Лаврентьев А.В., Медведева Л.М.
Опыт реформирования морского транспорта
на Дальнем Востоке России: некоторые аспекты
социально-экономической безопасности 30

Карпов Е.В. Японо-американский фактор
формирования системы безопасности
в Азиатско-Тихоокеанском регионе
после окончания Второй мировой войны 42

ЭКОНОМИКА И ПРИРОДОПОЛЬЗОВАНИЕ

Илларионов А.А. Исторический опыт
государственно-частного партнёрства в транспортном
освоении Приморья (на примере сооружения
Уссурийской железной дороги) 51

Наумов Ю.А. Исторические аспекты становления
города Находка как транспортного мегакомплекса 61

СОЦИАЛЬНЫЕ И ДЕМОГРАФИЧЕСКИЕ СТРУКТУРЫ

Пахомов О.С. Морализация этничности:
управление рисками этнической дискриминации
корейской диаспоры в Японии 77

МИРОВАЯ СИСТЕМА И МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЕ ОТНОШЕНИЯ

Лихарева О.А. Общественное мнение США
и дипломатическое признание Китайской республики
в 1913 г. 86

Намаконов Н.М., Журбей Е.В. Проблемы, вызовы
и угрозы арктической внешней политики Канады 97

Самойленко П.Ю. Стратегические интересы России
в АТР: синергетический и информационно-имиджевый
факторы в вопросах военной
и экономической интеграции 106

Луценко Е.А. Позиция Российской Федерации
в отношении архипелага Спратли:
интересы, риски, возможности 112

Регион в документах и свидетельствах

Караман В.Н., Рыкунов Д.Э. Письма
Первой мировой войны в газете «Дальний Восток» **117**

Научные сообщения

Осичанский П.И. Воспитание
«человеческого фактора» **137**

Рецензии

Золотухин И.Н. Американский взгляд
на территориальный спор вокруг архипелага Спратли .. **144**

Киреев А.А. Владивостокская крепость:
от «истории бетона» к «тотальной истории» **152**

Редакционная коллегия:

Т.Г. Римская (главный редактор), В.А. Бурлаков, М.Г. Ганопольский,
А.Н. Демьяненко, Е.В. Журбей (ответственный редактор), И.Н. Золотухин,
М.А. Калугина, В.Н. Караман, А.А. Киреев, Л.И. Кирсанова,
В.В. Кожевников, А.М. Кузнецов, Ю.В. Латушко, Д.А. Литошенко,
А.Л. Лукин, Ю.А. Наумов, С.В. Севастьянов, Чой Нак Джун,
О.И. Шестак, С.Е. Ячин.

Учредитель: Государственное образовательное учреждение высшего
профессионального образования "Владивостокский государственный университет
экономики и сервиса".

Адрес редакции: 692000, Приморский край, г. Находка, ул. Озерная, д. 2.

Официальный сайт журнала: <http://www.ojkum.ru>

E-mail: oikomene@rambler.ru; ojkum@rambler.ru

Редактор электронной верстки: В.Н. Караман

Графическое оформление: Я.А. Барбенко, В.Н. Караман, В.В. Постников.

Корректор: Е.В. Абрамова

Точка зрения редакции не всегда совпадает с точкой зрения авторов.

Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере массовых
коммуникаций, связи и охраны культурного наследия.

Свидетельство о регистрации – серия ПИ № ФС77-30578, выданное 12.12.2007 г.



OJKUMENA

Regional researches

№ 2 (29)

*scientific-
theoretical
journal*

Issued
4 times a year

Founded
in 2006

THE THEME: MARITIME DIMENSION OF ASIA PACIFIC REGION

- From the editor of the heading 5
- Gubin A.V.** Maritime dimension of security
in the North-East Asia: drawing analogies
to the World War I eve 7
- Medvedeva L.M., Lavrentev A.V.**
The Northern sea route: experience of development
and prospects of development 23
- Lavrentev A.V., Medvedeva L.M.**
The experience of reforming maritime transport
in the Far East of Russia:
some aspects of socio-economic security 30
- Karpov E.V.** The Japan-American factor of formation
of security system in the Asia-Pacific region since
the end of World War II 42

ECONOMY AND NATURE

- Illarionov A.A.** The historical experience
of public-private partnerships in the transport development
of Primorye (on the example of the construction
of the Ussuri railway) 51
- Naumov Yu.A.** Historical aspects of becoming
of city Nakhodka as a transport mega complex 61

SOCIAL AND DEMOGRAPHIC STRUCTURES

- Pakhomov O.S.** Moralization ethnicity: ethnic risk
management discrimination Korean Diaspora in Japan 77

WORLD SYSTEM AND INTER-REGIONAL RELATIONS

- Likhareva O.A.** Public opinion of the United States and
diplomatic recognition of the Republic of China in 1913 86
- Namakonov N.M., Zhurbey E.V.** Problems, challenges
and threats to Arctic Canada's Foreign Policy 97
- Samojlenko P.Yu.** Russian strategic interests
in Asia-Pacific: sinergetic and image factors
in navy and economic integration 106
- Lutsenko E.A.** The posture of the Russian Federation
towards Spratly Archipelago:
interests, risks, opportunities 112

REGION IN THE DOCUMENTS AND TESTIMONIES

- Karaman V.N., Rykunov D.Eh.** Letters
of the First World War in the newspaper "Far East" 117

SCIENTIFIC MESSAGES

- Osichanskij P.I.** Educating "the human factor" 138

Vladivostok
2014

REVIEWS

Zolotukhin I.N. American vision of the territorial dispute around the Spratly Islands	144
Kireev A.A. Vladivostok fortress: from "history of concrete" to "total history"	152

Editorial board:

T.G. Rimskaya (Editor-in-chief), V.A. Burlakov, M.G. Ganopolskij, A.N. Demyanenko, E.V. Zhurbey (Editor), I.N. Zolotukhin, M.A. Kalugina, V.N. Karaman, A.A. Kireev, L.I. Kirsanova, V.V. Kozhevnikov, A.M. Kuznetsov, Yu.V. Latushko, D.A. Litoshenko, A.L. Lukin, Yu.A. Naumov, S.V. Sevastyanov, Choj Nak Dzhun, O.I. Shestak, S.E. Yachin.

Founder: State educational institution of the higher professional education "Vladivostok state university of Economics and Service".

Address: 2 Ozernaja St., Nakhodka 692000, Primorskyi krai, Russia.

Official site of journal: <http://www.ojkum.ru>

E-mail: oikomene@rambler.ru; ojkum@rambler.ru

Electronic computer is made up by V.N. Karaman

Graphic registration: J.A. Barbenko, V. N. Karaman, V.V. Postnikov.

Corrector E.V. Abramova

Authors' points of view on the problems under investigation do not necessarily coincide with those of the Editorial Board.

Journal is registered by Federal service on supervision in sphere of mass communications, connection and cultural heritage protection.

Certificate on registration of the journal ser. PI № FS77-30578, given by 12.12.2007.

От редактора рубрики

Тематическая рубрика «Морское измерение Азиатско-Тихоокеанского региона» посвящена обсуждению проблем и возможностей, которые даёт уникальное геоэкономическое и геостратегическое положение региона. АТР включает в себя колоссальные морские пространства, которые уже становятся ареной борьбы как крупных, так и малых государств. В рамках рубрики предпринята попытка исследовать проблемы морской безопасности, включая экономические и экологические аспекты. Помимо увеличения роли военно-морских сил в обеспечении безопасности стран региона, налицо и возрастающее хозяйственное значение Тихого океана.

Перед авторами рубрики стояла задача выразить своё мнение относительно конфликтов, связанных с борьбой государств за морские акватории и природные ресурсы, которые в состоянии уже в ближайшее время привести к коренным изменениям системы региональной безопасности. Кроме этого потребовалось определить ключевые угрозы для морского транспорта, а также возможности развития новых маршрутов и совершенствования человеческого капитала.

В современных условиях международной турбулентности море представляет собой арену соперничества государств, сотрудничества и интеграции. Тихий океан сегодня объединяет три десятка государств, однако с морскими пространствами связаны и самые главные конфликты в АТР – борьба за контроль над Южно-Китайским, Восточно-Китайским морями, островами Южной Курильской гряды вместе с важнейшими проливами и другие.

Интересно, что рубрика, вопреки нашим ожиданиям, получилась достаточно «мирной» – демилитаризованной.

Статья А.В. Губина (ДВФУ, РИСИ) оказалась единственной, посвящённой военному аспекту морской безопасности в АТР. Автор проводит аналогии современной ситуации, характеризующейся наращиванием морских вооружений ведущими государствами региона, с преддверием Первой мировой войны в Европе. Ставшие неким символом технологической развитости и военного могущества корабли с системой «Иджис» в чём-то подобны «дредноутам» первой мировой – на них строятся военно-морские доктрины государств. И разгром Германии на море во многом предопределил дальнейшее мироустройство. Сегодня Северо-Восточная Азия фактически находится в плену традиционной дилеммы безопасности, когда любые оборонные шаги воспринимаются соседними государствами как угроза. В этой связи крайне важно и поведение формально внерегиональных, однако имеющих огромные интересы и различное по своей степени влияние в Восточной Азии, – США, Индии, России.

Статья Е.В. Карпова (ВГУЭС) рассматривает роль японо-американского фактора в формировании системы безопасности в АТР. Япония заслуженно занимает место *middle power* в глобальном масштабе, рост её политических амбиций постепенно подкрепляется и военно-политическими шагами. Американо-японский альянс остаётся краеугольным камнем системы безопасности в СВА, потому его нельзя обойти при рассмотрении «морского измерения» нашего региона.

А.В. Лаврентьев и Л.М. Медведева (ВГУЭС) представили для рубрики две работы. Первая уделяет внимание крайне важному в современных условиях вопросу развития Северного морского пути (СМП). После вхождения в Арктический совет в качестве наблюдателей азиатских государств стало окончательно ясно, что СМП – это и инструмент экономического роста, и поле региональной конкуренции. В этой связи Россия, как ответственное государство, может использовать уникальные

возможности для укрепления собственного международного влияния и создания новых «точек роста». Вторая статья указанных авторов рассматривает смежную тему совершенствования системы морского транспорта на Дальнем Востоке России. В свете последних инициатив руководства нашей страны по развитию Дальнего Востока и Забайкалья морскому транспорту отводится значимая роль «локомотива» экономического и социального развития – планируется восстановить всю утраченную в этой сфере инфраструктуру, открыть новые предприятия, довести состав и качество флота до уровня, отвечающего потребностям страны и одновременно дающего стимул для интенсификации международного сотрудничества.

Развивая тему этого номера, Президент Дальневосточной ассоциации морских капитанов П.И. Осичанский представил научное сообщение о воспитании человеческого фактора в целях предотвращения аварий и катастроф на море и ликвидации их последствий. С ростом хозяйственной активности в бассейне Тихого океана увеличивается и значимость физической безопасности перевозок – авария может не только нанести прямой ущерб национальной экономике, но и сказаться негативно на экологии.

Остаётся верить, что «демилитаризованность» нашей рубрики о морском измерении безопасности в АТР станет пророческой. Все конфликты, так или иначе, будут решены дипломатическим путём, а Тихий океан действительно станет Океаном Сотрудничества.

А.В. Губин

УДК 327.5, 327.8, 359

Губин А.В.
Gubin A.V.

Морское измерение безопасности в Северо-Восточной Азии: анalogии к столетию начала Первой мировой войны

**Maritime dimension of security in the North-East Asia:
drawing analogies to the World War I eve**

В статье описывается политика ведущих стран АТР в сфере морских вооружений в привязке к современному контексту региональной безопасности. Акцент делается на аналогии с ситуацией накануне первой мировой войны в Европе, когда морское противостояние фактически подтолкнуло Великобританию и Германию к войне.

Ключевые слова: морская безопасность, гонка вооружений, дилемма безопасности, Северо-Восточная Азия



The article describes policies of the driving actors within the Asia Pacific toward naval armament in the contemporary security context. There are focused some analogies with the eve of World War I when German-British rivalry in High Seas lead to a large-scale conflict.

Key words: maritime security, arms race, security dilemma, North East Asia

Новые линкоры

Перед началом Первой мировой войны великие державы большое внимание уделяли своим военно-морским силам, шла реализация масштабных морских программ. Поэтому, когда началась война, ведущие страны обладали многочисленными и мощными флотами, которые сыграли значительную роль в боевых действиях и предопределили как технологический путь развития, так и тактический. Особенно упорное соперничество в наращивании военно-морской мощи шло между Великобританией и Германией. Британцы в тот период обладали самыми мощными ВМС и торговым флотом, что позволяло контролировать стратегические коммуникации в Мировом океане, связывать воедино многочисленные колонии и доминионы.

В 1897 году германские ВМС значительно уступали британскому флоту. У британцев было 57 броненосцев, у немцев 14, у британцев 18 броненосных крейсеров, у немцев 4, у британцев 125 крейсеров, у немцев 32. Британцы хотели не только сохранить преимущество, но и нарастить его. В 1889 году парламент принял закон, по которому на развитие флота выделялось больше средств. В основе военно-морской политики

ГУБИН Андрей Владимирович, к.полит.н., руководитель научных программ Азиатско-Тихоокеанского регионального центра РИСИ, доцент кафедры международных отношений Дальневосточного федерального университета (г. Владивосток). **E-mail:** Andrey.gubin@mail.ru

Лондона лежал принцип, по которому ВМС Британии должен был превосходить два флота наиболее сильных морских держав [6, с. 741-743].

Берлин первоначально не уделял большого внимания развитию флота и захвату колоний, канцлер Бисмарк не видел в этом большого смысла, считая, что основные усилия надо направлять на европейскую политику, развитие армии. Однако при императоре Вильгельме II приоритеты были пересмотрены, Германия начинает борьбу за колонии и строительство мощного флота. В марте 1898 года рейхстаг принимает «Закон о флоте», который предусматривал резкое увеличение ВМС. В течение 6 лет (1898 – 1903 годов) планировали построить 11 эскадренных броненосцев, 5 броненосных крейсеров, 17 бронепалубных крейсеров и 63 миноносца. Кораблестроительные программы Германии в дальнейшем постоянно корректировались в сторону увеличения [13, p. 298]. При этом немалую роль в ускорении темпов строительства сыграло британское вторжение в Трансвааль, что напрямую касалось экономических интересов Берлина [19, p.148-149].

Когда в 1903 году итальянский инженер Виттори Куниберти впервые предложил концепцию нового линейного корабля на принципе all-big-gun, ведущим мировым державам понадобилось всего 3-4 года, чтобы воплотить её в металле. Идея заключалась в том, чтобы вооружить корабль орудиями только главного калибра 12 дюймов с увеличением их количества с привычных четырёх до 10-12. На предельных дистанциях стрельбы это давало колоссальное преимущество в залпе, а также упрощало управление огнём. Достоинства умножались, если корабли действовали в составе эскадры. Подобная прорывная концепция мгновенно сделала традиционные броненосцы, пусть даже и новейшие, устаревшими.

10 февраля 1906 года в Великобритании на воду был спущен первый корабль нового типа «Дредноут», имя которого стало нарицательным для всех подобных линкоров. К началу Первой мировой войны почти все ведущие мировые державы обзавелись «дредноутами» и даже «сверхдредноутами» (крупнее и с орудиями большего калибра). Так, Великобритания в 1914 году обладала 29 линейными кораблями и линейными крейсерами на принципе all-big-gun; Германия – 19, Италия – четырём, Франция и Австро-Венгрия – тремя каждая. Россия уже в ходе войны ввела в строй семь линейных кораблей. США вступили в Первую мировую войну с 11 «дредноутами».

Справедливости ради стоит отметить, что американские корабли типа «Южная Каролина» были первыми в мире специально спроектированными линкорами нового типа – документация была утверждена ещё в 1905 году, однако США смогли достроить их только через два года после британцев.

Япония, понявшая важность превосходства на море в русско-японскую войну, активно занялась строительством высокотехнологичных «капитальных кораблей» и к началу Первой мировой, а также в её ходе построила семь линкоров и линейных крейсеров. В ходе Первой мировой войны и спустя незначительное время после её окончания линкоры появились у Испании, Бразилии, Чили, Аргентины, постройку начали или пытались начать Турция, Греция, Голландия.

В преддверие Первой мировой войны гонка военно-морских вооружений между Великобританией и Германией обострилась на новой элементной базе. Уже в 1908 году у британцев было восемь дредноутов, а у немцев – семь, и темп строительства ускорялся. Морское владычество Великобритании оказалось под угрозой, в итоге в 1909 году Лондон принял решение на каждый немецкий корабль строить два своих.

Своё военно-морское могущество британцы пытались сохранить и дипломатическим путём. На Гаагской мирной конференции 1907 года они предложили ограничить масштабы строительства новых военных кораблей. Однако немцы, посчитав, что этот шаг будет выгоден только Британии, отвергли это предложение. К началу войны Германия прочно заняла позиции второй военной морской державы, обогнав Россию и Францию.

При этом крайне интересно появление в преддверие первой мировой асимметричной стратегии военного соперничества. В 1912 году германский канцлер Бетман-Гольвег принял решение отказаться от количественного наращивания морских вооружений. Рост русского могущества на суше заставлял Германию уделять больше внимания наземным войскам, ассигнований на флот не хватало. Берлин предложил Лондону заключить соглашение о признании за Британией первенства на море в обмен на её нейтралитет в возможной войне. Однако проект был отклонён англичанами, более того министр иностранных дел Э. Грэй настоял на более жёсткой позиции в отношении Германии [19, 318-319]. По иронии судьбы, ранее, в 1907 году, Германия отвергла на Гаагской конференции британский вариант договора об ограничении военно-морских вооружений, видимо, надеясь на то, что сможет выдержать «дредноутную гонку».

В итоге, военно-политическое руководство Германии сделало ставку на массовое строительство подводных лодок – дешёвого и эффективного оружия. В период военных действий флот принял 341 субмарину, ещё 138 остались недостроенными. Неограниченная подводная война, объявленная рейхсмарине 1 февраля 1917 года, привела к потере англичанами трети всего торгового тоннажа и нескольких десятков боевых кораблей, однако не смогла поставить Альбион на колени.

Как показал последующий ход войны на море, линейные корабли новых типов были крайне эффективны и в битве с одноклассниками, и для уничтожения более слабого противника, а также для нарушения коммуникаций. Более того, само наличие «дредноутов» в том или ином районе в военное время существенно затрудняло действия противника и вынуждало отвлекать значительные силы для блокирования или уничтожения линкоров. Именно потому даже относительно незначительные в тот момент страны поспешили обзавестись линкорами для повышения собственного престижа в мировом сообществе и достижения преимущества перед региональными соперниками. В ходе Первой мировой войны и спустя некоторое время после её окончания линкоры появились у Испании, Бразилии, Чили, Аргентины, постройку начали или пытались начать Турция, Греция, Голландия.

Таким образом, к началу Первой мировой войны появился новый класс морских вооружений, обладание которым давало решающее превосходство. Изменилась и тактика войны на море – действия линейных сил обеспечивали быстроходные соединения крейсеров с эсминцев, массово начали использоваться подводные лодки, появились авианесущие корабли.

В этой связи напрашивается достаточно явная аналогия с современностью и видом военно-морской техники, обладание которым в настоящее время оценивается как уровень технической развитости, а также способно дать превосходство в конфликте на морских пространствах. Речь идёт о боевых кораблях с многофункциональной системой управления оружием «Иджис» («Эгида»). Первый кораблём с данной системой стал американский крейсер «Гикоденрога», вступивший в строй в 1983 году. Отличительная особенность «Иджис» – принцип интегрированности корабельных средств освещения обстановки и средств огневого по-

ражения, способность взаимодействовать с другими кораблями, самолётами, спутниками. И снова наибольшая эффективность достигается в составе соединений, которые могут формироваться под конкретную боевую задачу – уничтожение надводных целей, противолодочная оборона, противовоздушная и противоракетная оборона, удары по береговым объектам и обеспечение десантной операции.

Сегодня данной системой оснащено более ста кораблей в составе ВМС США, Южной Кореи, Испании, Норвегии, МССО Японии. Планами по развёртыванию данных кораблей обладают Австралия, Тайвань, Канада, Франция, Великобритания. Аналогами «Иджис» располагают Китай и Россия.

Дилемма морской безопасности для Северо-Восточной Азии

Сегодня, как и в преддверие Первой мировой войны, ведущие страны мира пытаются обзавестись наиболее прогрессивными военными технологиями. Именно Восточная Азия постепенно становится регионом наиболее острого «морского противостояния». На то есть географические предпосылки – главные игроки не теснятся на одном континентальном пространстве, а отделены друг от друга морскими просторами, более того основные споры ведутся именно на море, равно как и коммуникации в случае конфликта осуществляются морским путём [25]. И если крупномасштабные военные действия на плотно заселённой суше могут привести к колоссальным людским и материальным потерям, то на океанских пространствах подобные риски слабее, что может понизить порог для принятия политического решения о начале войны.

Более того, именно развитие военно-морской техники и отработка наступательной тактики её применения – один из главных раздражителей региональной обстановки. Если оперировать категорией секьюритизации, предложенной Бузаном и Уэвером [14], именно наращивание ВМС воспринимается большинством стран региона как наиболее явная угроза и индикатор конфликтности.

Акцент именно на военно-морском факторе региональной «гонки вооружений» и реформирования системы безопасности обусловлен тем, что в современном мире прямое вооружённое столкновение ведущих мировых и региональных держав чрезвычайно затруднено. Именно наращивание военно-морских вооружений и отработка наступательной тактики их использования каким-либо государством региона является главным раздражителем всеобщей обстановки. При этом даже формально находящиеся «по одну сторону» Япония и Республика Корея выступают здесь скорее как конкуренты.

В этой связи не утратила своей актуальности концепция «морской мощи», предложенная ещё в конце XIX века американским адмиралом Альфредом Мэханом. На основе идей Мэхана генерал Уинфилд Скотт разработал «План Анаконда», который доказал эффективность в борьбе с конфедератами во время Гражданской войны в США. Согласно воззрениям геополитиков, первый, и самый главный принцип – это экономическая мотивация, то есть военные действия обосновываются непосредственными экономическими интересами страны, а идеология используется только в качестве пропагандистского прикрытия. Основной способ стратегических действий для достижения успеха «анаконды» – это использование экономической блокады. Второй принцип – уклонение от решительных столкновений с главными группировками вооружённых сил противника, так как это экономически нецелесообразно, ведёт к материальным потерям и приносит прямой убыток. По этой же причине при реализации стратегии основная тяжесть борьбы с вооружёнными силами противника по возможности должна быть переложена

на союзников. Третий принцип – достижение победы за счёт разрушения экономики и терроризирования населения государства или коалиции государств противника, и, как следствие, стремление к вытеснению из конкурентной борьбы как противника, так и его союзников [9].

Традиционно главным адептом «стратегии анаконды» были США, но по мере усиления фактора регионализма в глобальном политическом процессе, эта стратегия активно перенимается и другими странами, способными создать эффективный военно-морской флот для защиты собственных коммуникаций и блокирования вражеских [3, с. 34-43]. Характер развития ВМС Китая, МССО Японии свидетельствует о явном намерении, если не использовать «анаконду», то, по крайней мере, противостоять ей.

Если отталкиваться от классической теории «гонки вооружений» Л. Ричардсона, военные приготовления одной стороны прямо пропорциональны военному потенциалу соперника и обратно пропорциональны уже накопленным собственным возможностям. Учитывается сопротивление общественности дополнительным расходам, исторические обиды или недовольство контрагентом, степень опасности друг для друга [32]. Вместе с тем дифференциальные уравнения, разработанные Ричардсоном в ходе Первой мировой войны, не оставляют места для политического выбора – математически существуют либо «гонка вооружений», либо двустороннее разоружение, либо паритет.

В сфере военно-политической безопасности достаточно популярна и концепция «дилеммы узника», пришедшая из теории игр. Повышение обороноспособности одной стороны также автоматически воспринимается соседними государствами как угроза и инициирует их военные приготовления, что выливается в региональную «гонку вооружений» [33, с. 66-103]. Эта модель основывается скорее на бихевиористской традиции и не учитывает объёмы уже накопленных потенциалов и отношения сторон друг к другу. Во многом на её появление повлиял опыт второй мировой войны.

Вместе с тем, единого объяснения, почему какое-либо государство или группа государств принимают решения наращивать вооружения именно в конкретный период, обернётся ли это агрессией с их стороны, есть ли иные пути для снижения конфликтности, кроме ответного наращивания вооружений, в научной традиции не существует до сих пор.

Дж. Фирон считает, что существуют некие «пороговые уровни» количества и качества вооружений, а также величины оборонных расходов, которые государства могут переступить и начать конфликт или остановиться на них для взаимного сдерживания. В любом случае «гонка вооружений» не происходит *per se*, а зависит от политической воли государства, более того совершенно необязательно она приведёт к конфликту. Напротив, вероятен сценарий, когда стороны, дойдя до определённой точки, пересмотрят свои намерения. При этом важную роль имеет обладание определёнными решающими военными технологиями, которые сделают прямое столкновение слишком дорогостоящим и бессмысленным в военном отношении, поэтому политического решения о конфликте не последует, даже несмотря на демонстративную агрессивность того или иного государства [20].

Развитие военно-морских вооружений в Японии

Современные морские силы самообороны (МССО) Японии представляют собой боеспособный флот, обладающий мощным потенциалом для борьбы с морским, воздушным и подводным противником. Теоретики и практики долгое время считали, что силы самообороны Японии

на море способны выполнять лишь противолодочные, противоминные и патрульные задачи для защиты морских торговых путей и исключительной экономической зоны. Вместе с тем современные тенденции развития МССО свидетельствуют о комплексном развитии с использованием новой элементной базы и упором на нехарактерные ранее типы кораблей и вооружений в рамках обновлённых стратегических установок. Существенное внимание уделяется противовоздушной и противоракетной обороне баз, важных военных и гражданских объектов, защите торгового судоходства в наименее защищённых районах, охране боевых морских соединений и береговых объектов, а также несению службы в отдалённых районах для проведения в жизнь концепции активной обороны.

Принятый в 1999 г. закон «О мерах по обеспечению мира и национальной безопасности в условиях чрезвычайной обстановки вокруг Японии» расширил функции ВС Японии [30]. Токио впервые за послевоенный период продемонстрировал готовность к участию в совместных с Вашингтоном военных операциях за пределами национальной территории. Япония взяла на себя обязательства по оказанию тыловой поддержки американским войскам, включая решение задач по обеспечению безопасности мореплавания, передаче разведывательной информации, предоставлению военных и гражданских объектов инфраструктуры, проведению совместных и самостоятельных поисково-спасательных и минно-тральных операций в тыловых районах, эвакуации гражданских лиц из зон международных конфликтов и оказанию помощи беженцам.

Наиболее современными и мощными боевыми кораблями японского флота являются эсминцы типов «Конго» и «Атаго» с многофункциональной системой управления оружием «Иджис» [21]. Особый интерес представляет размещение на платформе данных кораблей элементов системы противоракетной обороны. Согласно плану Токио, после 2015 года эсминцы получают на вооружение противоракеты «Стандарт-3мод2а», способные перехватывать стратегические баллистические цели на дальности около 1 000 км и высотах до 500 км на активном и среднем участках траектории [12, с. 84-89].

Согласно японской Конституции, страна не может иметь наступательных систем вооружений, но, учитывая усиливающееся движение за отмену «антивоенной» девятой статьи и проведение военной реформы, можно ожидать, что на «Атаго» и «Конго» могут появиться и крылатые ракеты (аналоги американских «Томагавков») – технических препятствий для этого нет. С подобным ударным оружием корабли, хорошо защищённые от воздушного, надводного и подводного нападения, в условиях наличия у Японии спутниковой группировки будут чрезвычайно опасны для крупных надводных соединений, военных баз и наземных объектов стран региона.

Неожиданностью для мировой общественности стало появление в составе флота первого эсминца-вертолётносца типа «Хюга». Новый корабль фактически представляет собой лёгкий авианосец или десантно-вертолётноносный корабль, теоретически способный нести и самолёты F-35. Активно ведутся работы по созданию усовершенствованного корабля проекта 22DDH, головной спущен на воду и получил названия «Идзумо». Японское правительство до сих пор относит данные, самые крупные в составе флота со времени Второй мировой войны, корабли к «эсминцам, способным нести вертолёт», настаивая на том, что они могут использоваться исключительно в оборонительных целях [5].

Япония также активно строит современные эсминцы меньшего размера для задач противовоздушной и противолодочной обороны; высокотехнологичные подводные лодки; располагает десантными кораблями.

В случае наращивания агрессивности в военной политике Японии вкуче с частичным пересмотром положений Конституции надводный компонент может представлять собой несколько групп в составе лёгкого авианосца и/или десантного корабля, эсминцев поддержки, которые могут нанести удар по береговым объектам крылатыми ракетами и авиацией, в том числе для подготовки высадки десанта. В целом к 2012 году предусматривалось сформировать четыре, а после 2015 года – восемь тактических корабельных групп. Соединения будут отличаться мощной противовоздушной и противолодочной обороной, а также иметь противоракетные возможности. Современные подводные лодки способны скрытно действовать против надводных кораблей и субмарин всех классов. Подразделения морской пехоты смогут высаживаться на необорудованное побережье и удерживать его до подхода главных сил.

Согласно замыслу командования морских сил самообороны Японии, это позволит существенно повысить уровень оперативного взаимодействия с ВМС США, расширить рамки участия в совместном патрулировании в интересах ПРО, прежде всего в Японском и Жёлтом морях, для решения задач заблаговременного обнаружения и перехвата крылатых и баллистических ракет противника [12, с. 84-89].

МССО Японии обладают боевым потенциалом, превосходящим северокорейский в несколько раз, потому сложно оправдать наличие столь мощного флота только угрозой со стороны КНДР. С учётом эскалации напряжённости вокруг Южно-Курильских островов военно-морское строительство Японии может оцениваться как угроза для Тихоокеанского флота России. При сохранении нынешних тенденций (устаревание боевых единиц и систем вооружения, потеря квалификации командного состава, недостаточное снабжение, слабая подготовка военнослужащих) в случае вооружённого конфликта ТОФ может столкнуться с технически более оснащённым и гораздо более многочисленным противником, противопоставить которому можно будет только ядерное оружие [22].

По-новому заставляет взглянуть на модернизацию японского флота и вновь вспыхнувший конфликт вокруг островов Сенкаку/Дяоюйдао. В зоне Сенкаку японцы смогут развернуть, по крайней мере, четыре эсминца с системой «Иджис» с баз Йокосука, Сасебо, Куре, полтора десятка меньших эсминцев и фрегатов, несколько современных подводных лодок. С учётом близости «непотопляемого авианосца» в виде Окинавы это может существенно ограничить действия ВМС Народно-освободительной армии Китая (НОАК) в Восточно-Китайском море [4]. Более того, сегодня Япония полностью взяла под свой контроль пролив Мияко между японскими островами Мияко и Окинава, через который китайские корабли обычно проходили в западную часть Тихого океана. Пролив шириной 250 км теперь полностью простреливается японскими противокорабельными комплексами, размещёнными на берегах по обе его стороны [24].

Министерство обороны Японии также изучает вопрос о разработке собственных баллистических ракет дальностью до 500 км. Подобное оружие, в случае принятия решения о его создании, может быть размещено на о. Окинава для сдерживания действия КНР в районе о-вов Сенкаку. [7, с. 89].

По всей видимости, от имеющей явно националистский настрой администрации Синдзо Абэ можно ожидать действий по демонстрации военно-морской мощи для позиционирования Японии в качестве регионального лидера, что чревато новым витком региональной гонки вооружений. Совершенствование потенциала МССО Японии также может быть объяснено ситуацией неопределённости относительно гарантий Вашингтона по поддержке Токио в случае ограниченного локального конфликта, потому стране требуется потенциал, блокирующий действия

любого вероятного противника вблизи национальной территории. Вместе с тем, опыт захвата германской колонии Циндао в ходе первой мировой войны и последующее укрепление в Квантуне позволяют говорить о наличии традиций использования сильного флота для достижения японцами политических и экономических целей.

Выход Китая в «открытое море»

На протяжении современной истории Китай традиционно полагался на сухопутную мощь, его ВМС обычно были весьма ограниченными и ориентированы на действия вблизи своих берегов. Под влиянием масштабных экономических реформ и необходимости защиты национальных интересов с конца 80-х годов XX в. КНР пытается создать свой «флот открытого моря» – военно-морские силы, способные действовать на океанских просторах. Пекин делает ставку на асимметричную стратегию ограничения доступа к определённым территориям (*anti-access/area denial*) при совершенствовании потенциала ВМС НОАК: разрабатываются противокорабельные баллистические ракеты, многоцелевые субмарины, многофункциональные системы боевого управления на принципе C4ISR¹, крылатые ракеты воздушного, морского и берегового базирования, корабельные средства ПВО и ПРО. Модернизация флота обусловлена главным образом стремлением достичь решающего перевеса в зоне Тайваньского пролива в случае эскалации конфликта. Вместе с тем, по мере снижения агрессивности в отношениях между материком и островом, а также смещения акцентов в тихоокеанской стратегии Вашингтона, в военно-морской деятельности Пекина появляются иные приоритеты [7, p. 8].

По данным Министерства обороны США, для Китая факторами, определяющими направленность развития флота, стали следующие:

1. Территориальные притязания в Восточно-Китайском и Южно-Китайском морях и возможные конфликты с конкурирующими государствами [28];

2. Недопущение иностранной военной активности в пределах китайской 200-мильной зоны [29];

3. Защита путей экспорта энергоресурсов из бассейна Персидского залива;

4. Возможная защита интересов и в случае необходимости эвакуация китайских граждан за рубежом;

5. Снижение американского влияния на Тихом океане.

В условиях углубления мирового кризиса именно военный флот становится особенно важным с точки зрения обеспечения не только военной, но и экономической безопасности, как то защиты коммерческого судоходства в китайских интересах в любой точке мирового океана, а также охраны зон рыбной ловли и добычи природных ресурсов. В этой связи особой значение имеет тезис о соответствии потенциала военно-морского флота совокупной мощи Китая в целях повышения международного авторитета [10].

Для целей сдерживания Китай уделяет повышенное внимание морскому компоненту ядерной триады, так как именно ракеты с разделяющимися головными частями индивидуального наведения (РГЧ ИН) на подводных лодках – наиболее эффективны сегодня для нанесения неприемлемого ущерба США, наземные межконтинентальные баллистические ракеты (МБР) малочисленны. К 2020 году число атомных

¹ C4ISR – Command, Control, Communications, Computers, Intelligence, Surveillance and Reconnaissance

лодок с баллистическими ракетами (ПЛАРБ) в составе ВМС НОАК, по американским данным, может быть увеличено с двух до восьми [36].

В числе наиболее боеспособных и современных кораблей – эскадренные миноносцы УРО типа 052С (или «Лоян-2»). Данные эсминцы оснащены интегрированной электронной системой обнаружения и управления оружием по образцу американской системы «Иджис». Третий корабль в настоящее время строится по усовершенствованному проекту 052D с усиленными возможностями ПВО и ПРО, а также унифицированными ракетными установками, позволяющими загружать и крылатые ракеты «корабль-берег». Новый эсминец «проект 55», планируемый к постройке к 2020 году, будет ещё более совершенным с технической точки зрения [27].

Строятся многоцелевые атомные подводные лодки, которыми в регионе располагают только США и Россия. Поступают на вооружение дизельные подводные лодки как российского образца, так и национальной разработки на основе нашего опыта, с высокими характеристиками скрытности. Пекин уделяет значительное внимание развитию амфибийных сил – больших десантных кораблей типа «Юйчжао» в ВМС НОАК уже три, четвёртый вступит в строй в 2015 г. [23, p. 166-167]. В июне 2013 года на Украине были закуплены и четыре больших десантных катера на воздушной подушке [15]. А через пять лет войдёт в состав китайского флота первый универсальный десантный корабль, их потребность оценивается в 4 единицы [31].

Китай должен был начать постройку собственного авианосца уже в 2009 году, но достоверных сведений, подтверждающих начало работ, не имеется до сих пор [16]. По некоторым данным, военное командование страны при формировании концепции авианосных соединений остановило свой выбор на строительстве двух кораблей водоизмещением до 65 тыс. тонн, на которых смогут разместиться по 50 летательных аппаратов. Вступление в строй возможно к 2020 году, силовая установка при этом может быть атомной, а сам корабль будет напоминать недостроенный советский «Ульяновск» и оснащаться электромагнитными катапультами. По некоторым данным, строительство второго авианосца завершится к 2020 году, а всего запланирован ввод в состав флота четырёх таких кораблей [8]. Первый корабль «Ляонин» – бывший советский «Варяг» – проходит цикл ходовых испытаний, используется для подготовки летчиков и отработки взаимодействия сил флота и ВВС в рамках авианосной группировки [18].

Деятельность китайского флота объективно будет захватывать в сферу своего военного доминирования американских союзников, а затем, возможно, и российский Дальний Восток. На первом этапе Китай планирует обрести военно-морское господство в «ближней зоне» – Жёлтом, Восточно-Китайском и Южно-Китайском морях (на острове Хайнань строится база подводных лодок КНР). На втором этапе (к 2020 году) предполагается получить возможность активного противодействия военно-морским силам США в «средней зоне» – Охотском, Японском морях и на пространствах до Марианских и Каролинских островов. На третьем этапе (после 2020 года) Китай намерен получить возможность противостоять флоту США в «дальней зоне» – до Гавайских островов [1].

Современное развитие ВМС НОАК укладывается в рамки доктрины создания флота для действий в ближней океанической зоне. Можно утверждать, что задачи противодействия силам ВМС США пока носят второстепенный характер, делается акцент на сдерживание региональных конкурентов и постепенный выход в открытые воды. Рост технического уровня и численности состава флота пока не даёт Китаю решающего морского превосходства в регионе, однако неизменно представляет

угрозу для ключевых государств АТР, включая Российскую Федерацию [2, с. 50-51].

Прямой аналогии между британо-германским противостоянием на море и американо-китайскому соперничеству сегодня нет – Пекин, хотя и имеет масштабные кораблестроительные программы, они продиктованы скорее интересами обеспечения экономического развития, нежели стремлением разгромить врага в морской баталии. Форсированность наращивания обусловлена необходимостью перевооружения на более технологически совершенные образцы. Вместе с тем, опираясь на программные документы и тенденции развития техники, можно отметить, что через 20 лет Китай будет обладать и количественно, и качественно совсем другим флотом, способным держать корабли любой державы в значительном отдалении от собственных берегов и основных коммуникаций.

Республика Корея – новый участник морского противостояния

На этапе становления ВМС Республики Корея получали устаревшие американские корабли и подводные лодки, но со второй половины 80-х годов XX в. Сеул взял курс на повышение боевых возможностей флота. Перед военно-морскими силами Республики Корея в настоящее время стоят следующие задачи:

- защита морских коммуникаций в операционной зоне флота;
 - оборона портов и военно-морских баз;
 - противодесантная оборона побережья совместно с сухопутными войсками и ВВС;
 - оказание помощи армии на приморских направлениях;
 - проведение десантных и разведывательно-диверсионных операций;
 - нарушение морских коммуникаций противника;
 - участие в блокаде Корейского пролива совместно с флотами Японии и США;
 - патрулирование территориальных вод и экономической зоны
- [11, с. 51-64].

В декабре 2008 г. вошёл в состав флота первый эсминец с системой «Иджис» – «Король Сэджон Великий». Планируется до 2012 г. иметь три корабля, а до 2020 г. – шесть. Эти корабли могут нести крылатые ракеты морского базирования (КРМБ) «Хёнму» с дальностью до 1 500 км. [12, с. 84-89]. Примечательно, что КРМБ в регионе ранее обладали только ВМС США и России, такое оружие наделяет корейский флот совершенно новыми боевыми возможностями нанесения ударов по береговым объектам и целям в глубине территории вероятного противника.

Военные специалисты также отмечают, что в ВМС страны разработана собственная программа ПРО морского базирования. На первом её этапе предусматривается развёртывание трёх эсминцев «Король Сэджон Великий» к 2012 г. В 2019 г. будет начата серия из шести меньших кораблей KDDX с новейшими электронными системами, усовершенствованными зенитными ракетами, способными перехватывать баллистические ракеты и боеголовки на конечном участке траектории. Данные корабли войдут в строй к 2026 г. [26].

РК строит и современные подводные лодки, при этом перспективные образцы планируется также вооружить крылатыми ракетами. Военные специалисты не исключают, что Сеул может решиться на постройку или приобретение в лизинг многоцелевых атомных подводных лодок [34]. Такие субмарины сами по себе не запрещены существующими договорённостями для неядерных государств, но пока никто кроме «ядерной

пятёрки» и неофициально ядерной Индии ими не обладает, и Республика Корея может стать первой неядерной державой с таким оружием.

В рамках оперативной и боевой подготовки в корейском флоте серьёзное внимание уделяется вопросам взаимодействия с другими видами вооружённых сил, американскими войсками и кораблями. Программа модернизации ВМС осуществляется в три этапа (2005 – 2009, 2010 – 2014, 2015 – 2019 гг.), в ходе которых планируется повысить боевые возможности национальных ВМС и превратить их в современные, компактные, мобильные, эффективные и гибкие силы. В период с 2020 по 2025 г. ожидается появление принципиально новых кораблей и подводных лодок – прежде всего авианосца и эсминцев новых типов [12, с. 84-89]. Основная цель программы – создание таких сил, которые при серьёзном сокращении численности личного состава и общего количества боевых кораблей будут располагать расширенными возможностями по выполнению боевых задач. Приоритетные задачи – использование флота в дальних морских операциях, а также обеспечение адекватных ответных действий на удар со стороны вероятного противника [35].

Можно утверждать, что к 2014 г. флот Южной Кореи находится в числе главных региональных ВМС. По своим боевым возможностям он приблизился к японскому. Бесспорно, такие силы, какими он уже обладает, избыточны для противостояния КНДР – налицо соперничество с Токио и Пекином, а также стремление Сеула снизить зависимость от 7-го флота США. Отличительная особенность корейского флота – начало развёртывания крылатых ракет для ударов по наземным целям (объекты ПВО, аэродромы, базы, штабы и т.д.). Такие ракеты считаются наступательным видом оружия. Флоты Японии и КНР таким оружием пока не обладают. Развитие Республикой Корея амфибийных сил также не может считаться оборонительной мерой.

Технологически ВМС КНР уступают ВМС РК, но это сводится на нет наличием атомных лодок и ядерного оружия, а также гораздо большей численностью. Вместе с тем наиболее боеспособная группировка создаётся Китаем на южном рубеже, что говорит о намерении оспорить американскую гегемонию в регионе и защитить собственные морские коммуникации. Явных намерений Китая по достижению превосходства над Республикой Корея в военно-морском отношении не наблюдается – усиление Северного флота представляет собой необходимый противовес ВМС как РК, так Японии и России.

Можно предположить, что соперничество Республики Корея с Японией в военной области выражено значительнее, чем соперничество с КНР, что свидетельствует и о характере взаимоотношений между странами. Япония, будучи формальным союзником, воспринимается в Южной Корее с большей настороженностью и опаской, нежели Китай. Япония претендует на региональное лидерство, тогда как Китай скорее уже ориентирован на соперничество в глобальном масштабе. Это соответствует концепции «баланса угроз», предложенной ещё в конце 80-х годов XX века американским политологом Стивенем Волтом, согласно которой государства скорее склонны реагировать на угрозы со стороны своих соседей, нежели на глобальные изменения [37].

* * *

В целом, очевидно, что три ключевые региональные державы Восточной Азии активно осуществляют масштабные программы военно-морского строительства. На вооружение принимаются передовые боевые системы, отрабатывается тактика их применения, проводятся учения и боевая подготовка. Это может свидетельствовать о том, что и КНР, и Япо-

ния, и Республика Корея уже в среднесрочной перспективе (до 2020 г.) готовятся как к самостоятельному применению концепции «морской мощи» для защиты национальных интересов и расширения «жизненного пространства», так и к противодействию стратегии «анаконды», от кого бы она ни исходила.

Военно-морская деятельность некоторых государств Юго-Восточной Азии также может оказать негативное дестабилизирующее влияние на общерегиональную обстановку. К примеру, Вьетнам уделяет значительное внимание подводному флоту, закупая в России современные лодки с широкой номенклатурой вооружений, включая сверхзвуковые ПКР. Австралия, являясь союзником США, намерена ввести уже в ближайшее время в состав флота ЭМ с МСУО «Иджис» типа «Хобарт», способные нести как противоракеты, так и крылатые ракеты.

Индия, являясь частью Индо-Тихоокеанского макрорегиона, вероятно, будет более активно участвовать в политических и экономических процессах в Восточной Азии. Наибольшую тревогу у региональных государств, прежде всего Китая, вызывает создание атомной подводной лодки «Арихант» с баллистическими ракетами подводного старта дальностью до 700 км; передача Россией в аренду многоцелевой АПЛ «Нерпа» («Чакра», как она называется, вступив в состав ВМС Индии), а также достройка в РФ авианесущего крейсера «Адмирал Горшков» («Викрамадитья»). Индийский флот также осуществляет масштабную программу строительства надводных кораблей и подводных лодок, используя передовой российский и европейский опыт.

Значительные вопросы вызывает стратегия развития Тихоокеанского флота России. Фактически единственным эффективным инструментом защиты собственных интересов в районе Дальнего Востока является ядерное оружие. Флот способен решать задачи в прибрежной зоне, а также выполнять антипиратские миссии. В планах Москвы перевооружение ТОФ, без которого России трудно будет претендовать на значительную роль в формировании новой системы безопасности в Восточной Азии. Вместе с тем, вьетнамский и индийский примеры доказывают использование Россией асимметричной стратегии сдерживания Китая через передачу его конкурентам передовых технологий, что, бесспорно, не слишком хорошо воспринимается в Пекине.

За рамками настоящего повествования намеренно оставлен важнейший внерегиональный географически, но непосредственный участник всех восточноазиатских процессов – Соединённые Штаты, поведение которых пока фактически определяет все процессы. Однако, исходя из рассмотренного выше повышения роста самостоятельности на море ведущих игроков, можно предсказать, что мы вполне можем стать очевидцами завершения цикла морского господства США в АТР.



Литература

1. Арбатов А. Азиатско-тихоокеанская стратегическая панорама стремительно меняется. // Независимое военное обозрение. 21 февраля 2014 г. [Электронный ресурс]. URL: http://nvo.ng.ru/realty/2014-02-21/1_asia.html, (дата обращения: 10.03.2014 г.)

2. Барабанов М.С., Кашин В.Б., Макиенко К.В. Оборонная промышленность и торговля вооружениями КНР: Центр анализа стратегий и технологий, Российский институт стратегических исследований. М.: 2013. 272 с.
3. Губин А.В. Военно-морской фактор национальной безопасности Северо-Восточной Азии. // Ойкумена: регионоведческие исследования. 2011. № 2. С. 34-43.
4. Губин А.В., Лукин А.Л. Грянет ли буря в Восточно-Китайском море? // «Мир и Политика». The Scientist. 2013. № 11 (84). С. 88-101.
5. «Идзумо» – эсминец, способный нести вертолеты. «Военный паритет». 2014. 14 января. [Электронный ресурс]. URL: http://www.militaryparitet.com/perevodnie/data/ic_perevodnie/5224/, (дата обращения: 22.03.2014 г.)
6. История дипломатии: сост. А. Лактионов. М.: АСТ, 2009. 943 с.
7. Зарубежное военное обозрение. 2013. № 8. С. 89.
8. Китай начал строительство второго авианосца. // «Российская газета». 21 января 2014 года. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rg.ru/2014/01/21/kitay-site-anons.html>, (дата обращения: 30.01.2014 г.)
9. Коровин В. Схватка с Анакондой». [Электронный ресурс]. URL: <http://politcom.ru/article.php?id=5811>, (дата обращения: 20.01.2014 г.)
10. Мануков С. Стремление к господству. // «Эксперт». 23 января 2014 г. [Электронный ресурс]. URL: <http://expert.ru/2014/01/23/stremlenie-k-gospodstvu/>, (дата обращения: 15.04.2014 г.)
11. Сидоров П. Современное состояние и перспективы развития ВМС Республики Корея // Зарубежное военное обозрение. 2008. № 7. С. 51-64.
12. Ткачев В. Строительство эскадренных миноносцев в государствах Азиатско-Тихоокеанского региона. // Зарубежное военное обозрение. 2012. № 3. С. 84-89.
13. Andriessen J.H.J., De Andere Waarheid: over Het Ontstaan Van De Eerste Wereldoorlog, 1999, p. 298.
14. Buzan B., Waever O. Regions and Powers: The Structure of International Security. Cambridge. Cambridge University Press, 2003. 588 p.
15. Chan, Minnie. Experts dismiss PLA Navy's landing craft from Ukraine as giant toys. // South China Morning Post, June 25, 2013.
16. China at Early stage of Aircraft Carrier Production. Kanwa Daily News. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.kanwa.com/dnws/showpl.php?id=233> (дата обращения: 20.01.2014 г.)
17. China Naval Modernization: Implications for US Navy Capabilities / by Ronald O'Pourke. September 30, 2013. Congressional Research Service Report RL33153. 119 p.
18. China plans new generation carriers as sea disputes grow // Bloomberg News, April 24, 2013.
19. Clark, Christopher. The Sleepwalkers: How Europe Went to War in 1914, 2012. P. 148-149, 318-319.
20. Fearon, James D. Arming and Arms Race. Stanford University. March 24, 2011.
21. Global Security. Atago class [Электронный ресурс]. URL: <http://www.globalsecurity.org/military/world/japan/7700ton.htm>, (дата обращения: 22.11.2013 г.)
22. Gubin A. Naval Build-up to cure the crisis: Japan. URL: http://russiancouncil.ru/en/inner/?id_4=1280#top, (дата обращения: 01.05.2014 г.)
23. Jane's Fighting Ships 2012-2013. / edited by Stephen Saunders. – Jane's Information Group. August 2012. – 1026 pp.
24. Japan deploys missiles on strategic strait. // Global Times. Nov.7, 2013. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/823106.shtml#UxQ4PVdVvK0>, (дата обращения: 11.03.2014 г.)
25. Kaplan, Robert D. The South China Sea is the Future of Conflict // Foreign Policy. September-October 2011. [Электронный ресурс]. URL: <http://www>.

foreignpolicy.com/ articles/ 2011/08/15/the_south_china_sea_is_the_future_of_conflict, (дата обращения: 30.11.2013 г.)

26. Korea to Boost Naval Capacity Amidst the Regional Arms Race // The Chosun Ilbo. October 19, 2012. [Электронный ресурс]. URL: http://english.chosun.com/site/data/html_dir/2012/10/19/2012101901215.html, (дата обращения: 19.01.2014 г.)

27. Luyang-class multirole destroyer. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.globalsecurity.org/military/world/china/luyang.htm>, (дата обращения: 22.11.2013 г.)

28. Maritime Territorial Disputes in East Asia. / by Ben Dolven, Shirley A. Kan, Mark E. Manyin. Congressional Research Service Report R42930.

29. Maritime Territorial and Exclusive Economic Zone (EEZ) Disputes Involving China / by Ronald O'Rourke. Congressional Research Service Report R42784

30. Ministry of Foreign Affairs of Japan. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.mofa.go.jp/policy/other/bluebook/2001/chap2-1-a.html>, (дата обращения: 10.10.2013 г.)

31. Parsons, Ted. Chinese shipbuilder unveils possible Type 081 design // Jane's Defence Weekly, March 28, 2012.

32. Richardson, Lewis F. Mathematical Psychology of War. Oxford: William Hunt. 1919

33. Snyder, Glenn H. 'Prisoner's Dilemma and 'Chicken' Models in International Politics. International Studies Quarterly 15 (1). pp. 66-103.

34. South Korea Develops Mobile Forces. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.defensenews.com/story.php?i=4070495>, (дата обращения: 03.05.2014 г.)

35. South Korea envisions light aircraft-carrier. // Defence News. October 26, 2013. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.defensenews.com/article/20131026/DEFREG03/310260005/S-Korea-Envisions-Light-Aircraft-Carrier>, (дата обращения: 22.04.2014 г.)

36. Type 094 Jin-class. [Электронный ресурс]. URL: http://www.globalsecurity.org/wmd/world/china/type_94.htm, (дата обращения: 01.12.2013 г.)

37. Walt, S.M. The Origins of Alliances. Cornell University, Cornell Series in Security Affairs, 1990. 336 p.

Транслитерация по ГОСТ 7.79-2000 Система Б

1. Arbatov A. Aziatsko-tikhookeanskaya strategicheskaya panorama stremitel'no menyaetsya. // Nezavisimoe voennoe obozrenie. 21 fevralya 2014 g. [Ehlektronnyj resurs]. URL: http://nvo.ng.ru/realty/2014-02-21/1_asia.html, (data obrashheniya: 10.03.2014 g.)

2. Barabanov M.S., Kashin V.B., Makienko K.V. Oboronnaya promyshlennost' i trgovlya vooruzheniyami KNR: TSentr analiza strategij i tekhnologij, Rossijskij institut strategicheskikh issledovanij. M.: 2013. 272 s.

3. Gubin A.V. Voенно-morskoj faktor natsional'noj bezopasnosti Severo-Vostochnoj Azii. // Ojkumena: regionovedcheskie issledovaniya. 2011. № 2. S. 34-43.

4. Gubin A.V., Lukin A.L. Gryanet li burya v Vostochno-Kitajskom more? // «Mir i Politika». The Scientist. 2013. № 11 (84). S. 88-101.

5. «Idzumo» – ehsminec, sposobnyj nesti vertolety. «Voennyj paritet». 2014. 14 yanvarya. [Ehlektronnyj resurs]. URL: http://www.militaryparitet.com/perevodnie/data/ic_perevodnie/5224/, (data obrashheniya: 22.03.2014 g.)

6. Istoriya diplomatii: sost. A. Laktionov. M.: AST, 2009. 943 s.

7. Zarubezhnoe voennoe obozrenie. 2013. № 8. S. 89.

8. Kitaj nachal stroitel'stvo vtorogo avianostsa. // «Rossijskaya gazeta». 21 yanvarya 2014 goda. [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://www.rg.ru/2014/01/21/kitaj-site-anons.html>, (data obrashheniya: 30.01.2014 g.)

9. Korovin V. Skhvatka s Anakondoju». [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://politcom.ru/article.php?id=5811>, (data obrashheniya: 20.01.2014 g.)
10. Manukov S. Stremlenie k gospodstvu. // «EHkspert». 23 yanvarya 2014 g. [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://expert.ru/2014/01/23/stremlenie-k-gospodstvu/>, (data obrashheniya: 15.04.2014 g.)
11. Sidorov P. Sovremennoe sostoyanie i perspektivy razvitiya VMS Respubliki Koreya // Zarubezhnoe voennoe obozrenie. 2008. № 7. S. 51-64.
12. Tkachev V. Stroitel'stvo ehskadrennykh minonostsev v gosudarstvakh Aziatsko-Tikhookeanskogo regiona. // Zarubezhnoe voennoe obozrenie. 2012. № 3. S. 84-89.
13. Andriessen J.H.J., De Andere Waarheid: over Het Ontstaan Van De Eerste Wereldoorlog, 1999, p. 298.
14. Buzan B., Waever O. Regions and Powers: The Structure of International Security. Cambridge. Cambridge University Press, 2003. 588 p.
15. Chan, Minnie. Experts dismiss PLA Navy's landing craft from Ukraine as giant toys. // South China Morning Post, June 25, 2013.
16. China at Early stage of Aircraft Carrier Production. Kanwa Daily News. [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://www.kanwa.com/dnws/showpl.php?id=233> (data obrashheniya: 20.01.2014 g.)
17. China Naval Modernization: Implications for US Navy Capabilities / by Ronald O'Pourke. September 30, 2013. Congressional Research Service Report RL33153. 119 p.
18. China plans new generation carriers as sea disputes grow // Bloomberg News, April 24, 2013.
19. Clark, Christopher. The Sleepwalkers: How Europe Went to War in 1914, 2012. P. 148-149, 318-319.
20. Fearon, James D. Arming and Arms Race. Stanford University. March 24, 2011.
21. Global Security. Atago class [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://www.globalsecurity.org/military/world/japan/7700ton.htm>, (data obrashheniya: 22.11.2013 g.)
22. Gubin A. Naval Build-up to cure the crisis: Japan. URL: http://russiancouncil.ru/en/inner/?id_4=1280#top, (data obrashheniya: 01.05.2014 g.)
23. Jane's Fighting Ships 2012-2013. / edited by Stephen Saunders. – Jane's Information Group. August 2012. – 1026 pp.
24. Japan deploys missiles on strategic strait. // Global Times. Nov.7, 2013. [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/823106.shtml#UxQ4PVdlvK0>, (data obrashheniya: 11.03.2014 g.)
25. Kaplan, Robert D. The South China Sea is the Future of Conflict // Foreign Policy. September-October 2011. [Ehlektronnyj resurs]. URL: http://www.foreignpolicy.com/articles/2011/08/15/the_south_china_sea_is_the_future_of_conflict, (data obrashheniya: 30.11.2013 g.)
26. Korea to Boost Naval Capacity Amidst the Regional Arms Race // The Chosun Ilbo. October 19, 2012. [Ehlektronnyj resurs]. URL: http://english.chosun.com/site/data/html_dir/2012/10/19/2012101901215.html, (data obrashheniya: 19.01.2014 g.)
27. Luyang-class multirole destroyer. [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://www.globalsecurity.org/military/world/china/luyang.htm>, (data obrashheniya: 22.11.2013 g.)
28. Maritime Territorial Disputes in East Asia. / by Ben Dolven, Shirley A. Kan, Mark E. Manyin. Congressional Research Service Report R42930.
29. Maritime Territorial and Exclusive Economic Zone (EEZ) Disputes Involving China / by Ronald O'Rourke. Congressional Research Service Report R42784
30. Ministry of Foreign Affairs of Japan. [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://www.mofa.go.jp/policy/other/bluebook/2001/chap2-1-a.html>, (data obrashheniya: 10.10.2013 g.)
31. Parsons, Ted. Chinese shipbuilder unveils possible Type 081 design // Jane's Defence Weekly, March 28, 2012.

32. Richardson, Lewis F. *Mathematical Psychology of War*. Oxford: William Hunt. 1919

33. Snyder, Glenn H. 'Prisoner's Dilemma and 'Chicken' Models in International Politics. *International Studies Quarterly* 15 (1). pp. 66-103.

34. South Korea Develops Mobile Forces. [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://www.defensenews.com/story.php?i=4070495>, (data obrashheniya: 03.05.2014 g.)

35. South Korea envisions light aircraft-carrier. // *Defence News*. October 26, 2013. [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://www.defensenews.com/article/20131026/DEFREG03/310260005/S-Korea-Envisions-Light-Aircraft-Carrier>, (data obrashheniya: 22.04.2014 g.)

36. Type 094 Jin-class. [Ehlektronnyj resurs]. URL: http://www.globalsecurity.org/wmd/world/china/type_94.htm, (data obrashheniya: 01.12.2013 g.)

37. Walt, S.M. *The Origins of Alliances*. Cornell University, Cornell Series in Security Affairs, 1990. 336 p.

УДК 338.47

Медведева Л.М., Лаврентьев А.В.
Medvedeva L.M., Lavrentev A.V.

Северный морской путь: опыт освоения и перспективы развития

The Northern sea route: experience of development and prospects of development

В статье рассматривается опыт освоения Северного морского пути, стратегия и проблемы его современного развития. Отмечается значение транспортного освоения Арктики.

Ключевые слова: *Северный морской путь, освоение Арктики, транспорт, ледокольный флот*



The article deals the experience of mastering the Northern sea route, strategy and problems of modern development. Noted the importance of the transport development of the Arctic.

Key words: *Northern sea route, the development of the Arctic, transport, icebreaking fleet*

Отмеченная трудными морскими походами и экспедициями в холодных и пустынных водных пространствах северного полушария, важными географическими открытиями и научными исследованиями история транспортного освоения Ледовитого океана растянулась на несколько веков. Только в 30-х годах XX века были предприняты те шаги, которые означали качественно новый этап в преодолении арктических морских путей. В 1932 г. ледокольный пароход «Александр Сибиряков» впервые без зимовки прошёл от Архангельска до Чукотского моря. Потеряв часть гребного вала, судно на парусах достигло чистой воды Берингова пролива, а затем было отбуксировано в Петропавловск-Камчатский. 17 декабря того же года вышло постановление Совета народных комиссаров СССР об организации Главного управления Северного морского пути. А в 1934 г. ледорез «Фёдор Литке» совершил безаварийный переход по северным морям с востока на запад в одну навигацию. В постановлении Совнаркома СССР и ЦК ВКП(б) от 20 июля 1934 г. «О мероприятиях по развитию Северного морского хозяйства» отмечались достигнутые к этому времени успехи: создана в основном сеть полярных станций и налажена радиосвязь; обеспечены регулярные рейсы в устьях Оби и Енисея; положено начало связи с Леной и Колымой как с запада, так и с востока; сделаны первые сквозные прохождения Северного морского пути; создан полярный город Игарка [9, с. 481, 483].

МЕДВЕДЕВА Людмила Михайловна, д.и.н., профессор кафедры государственного и муниципального управления Владивостокского государственного университета экономики и сервиса (г. Владивосток) E-mail: medvedeva_l@mail.ru

ЛАВРЕНТЬЕВ Александр Валентинович, к.и.н., доцент кафедры государственного и муниципального управления Владивостокского государственного университета экономики и сервиса (г. Владивосток) E-mail: lavrist@list.ru

Дальнейшему освоению Северного морского пути (СМП) способствовало развитие транспортной инфраструктуры и совершенствование судов. Особую роль сыграло создание атомного ледокольного флота, начало которому было положено в декабре 1959 г. со сдачей в эксплуатацию ледокола «Ленин». Постепенно объёмы перевозок в Арктике наращивались и была открыта круглогодичная навигация. Северный морской путь стал важнейшей магистралью, обеспечивающей так называемый «северный завоз» продовольствия, горюче-смазочных, строительных и других материалов в населённые пункты побережья Северного Ледовитого океана.

В 90-х годах прошлого века активность движения по Северному морскому пути резко снизилась. Его основными пользователями стали крупные корпорации, занимающиеся разработкой ресурсов. Они поддерживали те транспортные объекты, которые были необходимы для обслуживания их деятельности.

В последние годы существенно повысился интерес к освоению Арктики. По данным Национального центра по мониторингу снега и льда США за последние 50 лет температура в Арктике поднялась примерно на 4 градуса по шкале Цельсия. Это намного превышает средний показатель потепления в мире, составляющий примерно 1 градус. Площадь Арктики, покрываемая льдом, уменьшилась с 1979 г. на 53% [4]. Изменение климата, сопровождающееся потеплением и таянием льдов, дало основания предположить, что мореплавание в Ледовитом океане станет более доступным. В связи с этим использованием природных богатств полярного шельфа и поиском наиболее рациональных путей межконтинентального сообщения озаботились не только страны, непосредственно прилегающие к Северному Ледовитому океану (Дания, Исландия, Канада, Норвегия, Россия, США), но и Индия, Китай, Финляндия, Швеция, Япония и др.

Регулирование отношений и притязаний сторон включает множество аспектов: определение статуса арктических проливов и спорных территорий, разведка и добыча полезных ископаемых, экологическое сотрудничество и т.д. Возникающие вопросы не всегда имеют простое и однозначное решение. В 2008 г. состоялась первая конференция по проблемам Ледовитого океана в Илулиссате (Гренландия), на которой страны подтвердили стремление руководствоваться правовыми нормами при разделе шельфа, в частности, закреплёнными Конвенцией ООН по морскому праву от 1982 г. Однако это не устранило возможности возникновения конфликтных ситуаций, тем более что не исключена двусмысленная трактовка имеющейся юридической базы и не все заинтересованные стороны подписали Конвенцию.

В 2013 г. Соединённые Штаты Америки опубликовали национальную стратегию в Арктике. Выступая на VIII Международной конференции «Арктические рубежи-2014» в Норвегии заместитель помощника госсекретаря США по делам Европы и Евразии Brent Hartli указал на три основных положения этой стратегии: внимание к вопросам безопасности в самом широком понимании, ответственное управление в Арктике на основе партнёрства и развитие международного сотрудничества. Американский представитель заверил, что США намерены опираться в проведении своей политики на имеющиеся институты, в том числе на Арктический совет [2], в который в настоящее время входит 8 стран. Особые надежды Соединённые Штаты возлагают на время, когда будут председательствовать в Совете.

Текущая международная обстановка показывает, что дипломатический характер нарастающей в планетарном масштабе борьбы за ресурсы может быть обеспечен лишь при наличии весомых стратегиче-

ских аргументов. И, несомненно, страны стремятся создать необходимые предпосылки для защиты их интересов и прав.

Россия, как и другие страны, принимает меры укрепления своих позиций. В сентябре 2008 г. Президентом Российской Федерации были утверждены «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу». В соответствии с этим документом разработана стратегия развития Арктической зоны и обеспечения национальной безопасности [10]. Она предусматривает комплексное социально-экономическое развитие территорий посредством совершенствования системы государственного управления, улучшения качества жизни коренного населения и условий его хозяйственной деятельности, наращивания и эффективного использования ресурсной базы. Также к приоритетным направлениям относится разработка и внедрение новых видов техники и технологий, адаптированных к условиям Арктики, создание современной информационно-телекоммуникационной инфраструктуры; обеспечение экологической безопасности; международное сотрудничество; защита и охрана северных рубежей России.

В реализации крупных инфраструктурных проектов важная роль отводится созданию единой национальной транспортной сети, включающей Северный морской путь и тяготеющие к нему меридиональные речные и железнодорожные коммуникации, а так же аэропорты. Предполагаемые изменения направлены на диверсификацию путей внутреннего и международного сообщения.

Учитывая важность правового статуса Северного морского пути, в июле 2012 г. Государственной Думой РФ был принят одобренный Советом Федерации закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории морского пути». В нём указаны водные пространства, понимаемые под акваторией Северного морского пути, который рассматривается как исторически сложившаяся национальная транспортная коммуникация России [11]. Этот государственный акт прояснил позицию России в отношении потенциальных претензий на её законные владения.

С целью обеспечения безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов в акватории Северного морского пути 15 марта 2013 г. распоряжением Правительства Российской Федерации было создано федеральное государственное казённое учреждение (ФГКУ) «Администрация Северного морского пути». В её функции вошли выдача разрешений на плавание, мониторинг гидрометеорологической, ледовой и навигационной обстановки, содействие в проведении поисково-спасательных работ и ликвидации последствий загрязнения с судов опасными и вредными веществами, предоставление информационных услуг [8] и т.д.

Осуществление стратегических планов потребует не только крупных капиталовложений, но и нестандартных управленческих решений на государственном уровне, так как связано с преодолением трудностей, характерных для значительной части страны, и в первую очередь для северных территорий: экстремальные природно-климатическими условия; очаговый характер хозяйственного освоения и низкая плотность населения; удалённость от основных промышленных центров; высокая зависимость производства и жизнеобеспечения населения от поставок из других регионов; низкая устойчивость экологических систем к нарушениям. В основном материальную базу транспортной системы нужно создавать заново, так как даже то, что создавалось и работало в советский период, было разрушено в последние десятилетия. Для обслуживания

Северного морского пути необходимы ледокольный флот, оборудованные порты, объекты бункировки, ремонтные базы, аэродромная сеть, гидрометеорологические станции, водолазные службы, информационное и научное сопровождение и ещё многое из того, что позволит на должном уровне обеспечивать прохождение отечественных и зарубежных судов.

Атомный ледокольный флот находится в хозяйственном ведении Федерального государственного унитарного предприятия «Атомфлот» в составе госкорпорации «Росатом». В эксплуатации находится пять атомных ледоколов: «Вайгач», «50 лет Победы», «Россия», «Таймыр», «Ямал». До недавнего времени ледокольный флот обслуживал преимущественно потребности российской горно-металлургической компании «Норильский никель». В связи с передачей части арктического флота в частные руки и коммерциализацией деятельности пароходств выросли тарифы на перевозки. Руководством компании было принято решение строить собственный флот двойного назначения, рассчитанный на движение не только по морю, но и по рекам. Это позволило сократить применение атомных ледоколов, увеличить скорость перемещения грузов и соответственно снизить расходы компании. Однако это не исключает развития партнёрских отношений между «Норильским никелем» и «Атомфлотом».

В настоящее время атомный ледокольный флот содержится за счёт государственного бюджета и коммерческой деятельности по проводке судов, транспортирующих углеводородное сырьё, руду, рыбу, грузы для снабжения северных районов. Он выполняет аварийно-спасательные работы, участвует в научных экспедициях по изучению шельфа.

Назрела настоятельная необходимость обновления отечественного ледокольного флота. Из эксплуатации выведены атомоходы «Сибирь» и «Арктика». Флот планируется пополнить мощными высокотехнологичными ледоколами большой грузоподъёмности. Строительство современного ледокола с рабочим названием ЛК-60 уже ведётся на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге. Силовая установка мощностью 60 мегаватт позволит новому судну ломать почти трёхметровый лёд, а благодаря использованию переменной осадки ледокол сможет работать на мелководье – в руслах сибирских рек [3]. Его ввод в действие намечен на 2017 г. За ним последуют ещё два ледокола этой серии.

Перспективы ледокольного специализированного флота, в частности танкерного, связывают с проектом по производству сжиженного природного газа на базе Южно-Тамбейского месторождения. В созданном для осуществления проекта ОАО «Ямал СПГ» основной пакет акций принадлежит второму после ОАО «Газпром» производителю газа в России «НОВАТЭК», а его партнёрами выступают нефтегазовая французская компания Total и китайская CNPC. Для транспортировки газа, которая предположительно начнётся в 2017 г., планируется строительство отечественными, и, возможно, канадскими, корейскими и японскими фирмами 10 ледоколов.

ОАО «НОВАТЭК» и государственная корпорация «Росатом» в 2012 г. подписали генеральное соглашение. Оно предусматривает заключение договора на оказание услуг по ледокольной проводке судов сроком не менее 15 лет и сотрудничество в организации бесперебойной и экологически безопасной навигации на трассах Северного морского пути, в том числе транспортировки строительных грузов и сжиженного природного газа из порта и в порт Сабетта, строительство которого НОВАТЭК начал в июле 2012 г. на северо-востоке полуострова Ямал. Через несколько лет порт должен стать базой для морских поставок сжиженного природного газа, нефти и газового конденсата из России в страны Западной Европы, Северной и Южной Америки и Азиатско-Тихоокеанского региона [1].

Создание универсального современного транспортного узла для развития транснациональных транзитных перевозок грузов по трассе Северного морского пути между Европой, странами АТР, США и Канадой предполагается в Петропавловске-Камчатском. Он расположен в непосредственной близости к международным судоходным линиям, оснащён 12 причалами с современной инфраструктурой. Порт открыт для захода судов круглый год и может принимать суда длиной до 200 метров, шириной до 25 метров. Грузооборот порта составляет 1,2 млн т в год при расчётной мощности 3,7 млн т [7].

Включение Северного морского пути в мировой логистический процесс требует большой и напряжённой работы по обеспечению безопасного плавания. О наличии проблемы свидетельствуют события навигации 2013 г., когда танкер *Nordvik*, перевозивший дизельное топливо, получил пробоину во льдах и был вынужден дрейфовать в ожидании помощи. Для спасения севшего на мель французского катамарана *Babouchka* пришлось использовать ледокол.

В 2013 г. было завершено создание четырёх арктических пунктов передового базирования аварийно-спасательных формирований в портах Диксон, Тикси, Певек и Провидения. Для управления и координации поиска и спасения людей, терпящих бедствие в Арктических морях, оборудованы и функционируют морские спасательно-координационные центры Диксон, Певек и Тикси. В рамках реализации подпрограммы «Морской транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010 – 2020 годы)» ведётся строительство многофункциональных аварийно-спасательных судов неограниченного района плавания с оборудованием для ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на борту, которые планируется эксплуатировать в Арктике [6]. Однако необходима дальнейшая работа по созданию специальных средств для эвакуации людей с терпящих бедствия в Ледовитом океане судов, установке спутниковых систем навигации, обеспечению связи и контроля за продвижением судов.

Северный морской путь только начинает работать как международная транспортная магистраль, поэтому современный этап его развития отмечен событиями, которые происходят впервые. В 2012 г. зафрахтованный ОАО «Газпром» танкер «Река Обь» совершил первую в мире перевозку сжиженного природного газа по Северному морскому пути из Норвегии в Японию. 15 августа 2013 г. китайское судно *Yong Sheng* компании *Cosco Group* вышло из порта Тайцан и 10 сентября, преодолев 15 тыс. км, прибыло в голландский Роттердам, совершив первый коммерческий рейс из Китая в Европу через Северный морской путь. Выбранный маршрут позволил судну сократить срок пути на две недели по сравнению с традиционным маршрутом через Индийский океан и Суэцкий канал, а это означает снижение издержек для заказчиков и исполнителей. В октябре 2013 г. грузовое судно южно-корейской компании *Hyundai Glovis Co.*, пройдя Северным путём, прибыло в порт Кванъян из российского порта Усть-Луга.

Несмотря на незавершённость создания необходимых условий эксплуатации Северного морского пути, в настоящее время стоит проблема увеличения объёма грузовых перевозок. В 2013 г. он составил 3,9 млн т. [6], что значительно ниже исторического максимума, достигнутого в 80-е годы XX века – 7 млн. т. Эффективность СМП во многом будет зависеть от транзита. Тариф на перевозки по Северному морскому пути до недавнего времени был в 4-6 раз выше, чем через Суэцкий канал, и в отдельные годы зарубежные компании совсем не пользовались российским северным маршрутом. В 2013 г. году стал применяться гибкий тариф, что заметно повлияло на интенсивность транзитных перевозок [5], и их объём

ем составил 175% по сравнению с 2012 г. В указанном году ФГКУ «Администрация Северного морского пути» выдало разрешения на плавание в акватории СМП 635 судов, из которых 508 – под российским и 127 – под иностранным флагом [6].

Ряд экспертов полагает, что по Северному морскому пути пойдёт, главным образом, международный транзит углеводородного сырья. И СМП не сможет составить конкуренцию Суэцкому каналу, через который только в 2012 г. было перевезено 9 млн т грузов [4]. Многие потребители транспортных услуг, несмотря на явные выгоды по срокам прохождения, отказываются от северного маршрута из-за высокой степени риска.

Трудности освоения севера особенно остро высвечиваются на фоне общих проблем модернизации страны. Техническая отсталость, неразвитость производства, ограниченность инвестиций, нехватка трудовых ресурсов, неэффективное управление – это факторы, которые негативно влияют на все сферы развития страны. Но, несмотря на это, планы активного использования Северного морского пути должны рассматриваться в качестве одной из ключевых государственных задач. Развитие Северного морского пути – многоаспектный проект, который не только расширит транспортную систему, но и будет способствовать социально-экономическому подъёму северных районов страны, увеличению доли России на международных рынках сырья, переориентации экспортных потоков, обеспечению национальной безопасности.

Решение проблем, связанных с СМП, требует разумного объединения усилий государства и частного предпринимательства; освоения зарубежного опыта эксплуатации транспортных путей на севере; сотрудничества с международными компаниями в области инвестиций, строительства транспортных средств, добычи полезных ископаемых, охраны окружающей среды и других видов деятельности. Ресурсы Арктики будут стимулировать присутствие здесь различных стран, и необходимо выстраивать с ними партнёрские отношения, не забывая о средствах защиты своих интересов.



Литература

1. Атомные ледоколы помогут доставлять газ Северным морским путем. [Электронный ресурс]. URL: <http://top.rbc.ru/economics/12/11/2012/824603.shtml> (дата обращения 12 мая 2013 г.)

2. Брент Хартли Три вектора арктической политики США. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.arctic-info.ru/ExpertOpinion/Page/tri-vektora-arkticeskoi-politiki-ssa> (дата обращения 12 мая 2013 г.)

3. Второе рождение атомного ледокольного флота России. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.vesti.ru/doc.html?id=1193574> (дата обращения 8 мая 2013 г.)

4. Китайские контейнеровозы осваивают Северный морской путь. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.vedomosti.ru/companies/news/15401851/kitajskie-kontejnerovozy-osvaivayut-severnyj-morskoj-put> (дата обращения 5 мая 2013 г.)

5. Круглый стол «Арктическая транспортная система как фундаментальный фактор развития региона». [Электронный ресурс]. URL: <http://presscentr.rbc.ru/pressconf/2011/11/24/626215/> (дата обращения 12 мая 2013 г.)

6. Основные результаты работы Министерства транспорта Российской Федерации в 2013 году. [Электронный ресурс]. URL: http://government.ru/dep_news/11843 (дата обращения 12 мая 2013 г.)

7. Петропавловск-Камчатский презентуют как порт Севморпути. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.arctic-info.ru/News/Page/petropavlovsk-kamcatskii-prezentyut-kak-port-sevmorpyti> (дата обращения 3 мая 2013 г.)

8. Предмет деятельности и функции АСМП. [Электронный ресурс]. URL: <http://asmp.morflot.ru/#> (дата обращения 12 мая 2013 г.)

9. Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам (1917-1967 гг.). Т. 2. М.: Политиздат, 1967.

10. Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.youngscience.ru/pages/main/documents/5124/11484/index.shtml> (дата обращения 5 мая 2013 г.)

11. Федеральный закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути» от 28 июля 2012 г. № 132-ФЗ. [Электронный ресурс]. URL: http://asmp.morflot.ru/ru/zakon_o_smp/ (дата обращения 5 мая 2013 г.)

Транслитерация по ГОСТ 7.79-2000 Система Б

1. Atomnye ledokoly pomogut dostavlyat' gaz Severnym morskim putem. [Электронный ресурс]. URL: <http://top.rbc.ru/economics/12/11/2012/824603.shtml> (дата обращения 12 мая 2013 г.)

2. Brent KHartli Tri vektora arkticheskoy politiki SSHA. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.arctic-info.ru/ExpertOpinion/Page/tri-vektora-arkticeskoi-politiki-ssa> (дата обращения 12 мая 2013 г.)

3. Vtoroe rozhdение atomnogo ledokol'nogo flota Rossii. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.vesti.ru/doc.html?id=1193574> (дата обращения 8 мая 2013 г.)

4. Kitajskie kontejnerovozy osvvaivayut Severnyj morskoj put'. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.vedomosti.ru/companies/news/15401851/kitajskie-kontejnerovozy-osvvaivayut-severnyj-morskoj-put> (дата обращения 5 мая 2013 г.)

5. Kruglyj stol «Arkticheskaya transportnaya sistema kak fundamental'nyj faktor razvitiya regiona». [Электронный ресурс]. URL: <http://presscentr.rbc.ru/pressconf/2011/11/24/626215/> (дата обращения 12 мая 2013 г.)

6. Osnovnye rezul'taty raboty Ministerstva transporta Rossijskoj Federatsii v 2013 godu. [Электронный ресурс]. URL: http://government.ru/dep_news/11843 (дата обращения 12 мая 2013 г.)

7. Petropavlovsk-Kamchatskij prezentuyut kak port Sevморпути. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.arctic-info.ru/News/Page/petropavlovsk-kamcatskii-prezentyut-kak-port-sevmorpyti> (дата обращения 3 мая 2013 г.)

8. Predmet deyatel'nosti i funktsii ASMP. [Электронный ресурс]. URL: <http://asmp.morflot.ru/#> (дата обращения 12 мая 2013 г.)

9. Resheniya partii i pravitel'stva po khozyajstvennym voprosam (1917-1967 гг.). Т. 2. М.: Политиздат, 1967.

10. Strategiya razvitiya Arkticheskoy zony Rossijskoj Federatsii i obespecheniya natsional'noj bezopasnosti na period do 2020 goda. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.youngscience.ru/pages/main/documents/5124/11484/index.shtml> (дата обращения 5 мая 2013 г.)

11. Federal'nyj zakon «O vnesenii izmenenij v otdel'nye zakonodatel'nye акты Rossijskoj Federatsii v chast'i gosudarstvennogo regulirovaniya torgovogo moreplavaniya v akvatorii Severnogo morskogo puti» ot 28 iyulya

12. 2012 g. № 132-FZ. [Электронный ресурс]. URL: http://asmp.morflot.ru/ru/zakon_o_smp/ (дата обращения 5 мая 2013 г.)

УДК 338.47

*Лаврентьев А.В., Медведева Л.М.
Lavrentev A.V., Medvedeva L.M.*

Опыт реформирования морского транспорта на Дальнем Востоке России: некоторые аспекты социально-экономической безопасности

**The experience of reforming maritime transport in the Far East of Russia:
some aspects of socio-economic security**

В статье представлены основные результаты государственной политики в сфере морского транспорта на Дальнем Востоке в 1990-е – начале 2000-х гг.

Ключевые слова: *транспорт, безопасность, история, Дальний Восток*



The article presents the main results of the state policy in the sphere of sea transport in the far East in the 1990s – early 2000s.

Key words: *transport, security, history, Far East*

Создание и совершенствование надёжных коммуникаций на Дальнем Востоке имеет стратегическое значение для России. Особая роль принадлежит морским сообщениям, уровень развития которых является своеобразным индикатором геополитического влияния в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Стабильное функционирование и диверсификация транспортных маршрутов всегда требовали всестороннего и последовательного государственного курса. В годы существования СССР (особенно со второй половины XX века) морская индустрия (техническая оснащённость, береговая инфраструктура, технологии перевозок), несмотря на все её слабые места, имела преимущественно прогрессивную траекторию развития, которой во многом способствовали централизованный характер снабжения и научного сопровождения морской отрасли. Вместе с утратой систематической опеки государства после распада союзной державы обнажились недостатки в работе транспорта, усугубившиеся проблемами адаптации к резко изменившимся экономическим обстоятельствам.

С началом кризисного периода стремительно падали объёмы внутренних морских перевозок. Особую проблему это представляло для северных территорий. На арктических линиях в течение 1991 – 1995 гг. перевозки сократились почти в 5 раз [30, с. 3]. Мероприятия по прове-

ЛАВРЕНТЬЕВ Александр Валентинович, к.и.н., доцент кафедры государственного и муниципального управления Владивостокского государственного университета экономики и сервиса (г. Владивосток) **E-mail:** lavrist@list.ru

МЕДВЕДЕВА Людмила Михайловна, д.и.н., профессор кафедры государственного и муниципального управления Владивостокского государственного университета экономики и сервиса (г. Владивосток) **E-mail:** medvedeva_l@mail.ru

дению так называемого «северного завоза», который в дореформенный период практически полностью координировался и финансировался из центра, в новых обстоятельствах нередко находились под угрозой срыва. В ситуации хронического недостатка средств на проводку судов в зимний период приходилось прибегать к рискованным рейсам без ледокольного сопровождения, либо значительно увеличивать протяжённость маршрута, минуя сезонные препятствия.

Морские предприятия, ставшие самостоятельными в ходе приватизации, в условиях стихийной конкуренции занимались поиском платёжеспособных клиентов и, соответственно, более прибыльных направлений своей деятельности. Интересы организаций-перевозчиков и задачи своевременного обеспечения труднодоступных местностей не всегда совпадали. Ликвидировались прежние регулярные каботажные рейсы из Приморского края на Камчатку, Сахалин и в малом каботаже – в пределах самого края [28, с. 60].

Вместе с тем, вследствие либерализации внешнеэкономической деятельности более разнообразными становились международные транспортные связи. Они приносили основную прибыль, но из-за старения флота дальневосточные компании постепенно утрачивали свои позиции на жёстком конкурентном рынке тихоокеанского бассейна. Так, если в 1993 г. грузы, предназначенные для стран Юго-Восточной Азии, из порта Посъет доставлялись исключительно судами дальневосточного региона, то в 1994 г. доля российских перевозок на этой линии составила уже 80%, а в 1995 г. – 29%. Контракты, подписанные на 1996 г., вообще не предусматривали участия россиян. [8, с. 2].

Материальные и технологические ресурсы производства транспортных средств значительно отставали от запросов постепенно набирающего силу рынка. Отсутствовал и опыт самостоятельного серийного строительства гражданских судов. Ситуация с обновлением флота обострилась ещё накануне распада СССР. Дело в том, что сооружение кораблей мирного назначения осуществлялось преимущественно на верфях в социалистических странах, куда поставлялось всё необходимое сырьё и оборудование.

Намеченные антикризисные правительственные меры, направленные на преодоление стагнации и сохранение «на плаву» морской отрасли, систематически не исполнялись. Например, с 1993 по 2000 гг. общее финансирование актуальной для Дальнего Востока Федеральной целевой «Программы возрождения торгового флота России» составило всего 3,1 % от запланированного объёма [17, с. 191].

Отечественным крупным судохозяйственным организациям приходилось самостоятельно изыскивать необходимые средства для модернизации своего флота. Как правило, для этих целей брались кредиты у иностранных банков, т.к. российские не могли предоставить приемлемых процентных условий¹. Однако для сохранения гарантий их возврата зарубежные представители требовали под залог относительно новые суда, находившиеся в собственности компаний, или предлагали регистрировать приобретаемый флот в оффшорных зонах, где действовал режим льготного налогообложения².

¹ Так, в течение 1990-гг. Дальневосточное морское пароходство потратило на обновление флота 266 млн. долларов США. Из них собственных средств было израсходовано в размере 129 млн., привлечено в виде кредитов западных банков 137 млн. [1, с.1].

² Показательным примером в этом плане являлось Сахалинское морское пароходство. Руководство предприятия в начале 1990-х гг. попыталось выкупить десять судов, построенных в советский период по государственному заказу за рубежом. Взяв кредит в 67 млн. в российском банке и не сумев в отсутствие прибыли выполнить обязательства по его погашению, дальневосточные моряки обратились за помощью в Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР). Выгодные, на первый взгляд, проценты,

Целесообразность такой регистрации была продиктована и противоречивой протекционистской политикой, направленной на поддержку российского судостроения и судоходства. Несмотря на корректировки, вносимые в налоговую и таможенную системы, не учитывалось много особенностей деятельности транспортников, внешней конкурентной среды. Налоговая нагрузка на отечественные судоходные компании в конце 1990-х гг. в 2-4 раза превышала обязательные выплаты предприятий других отраслей российской экономики и в 10-15 раз иностранных конкурентов. Её совокупный уровень составлял 88,3% от прибыли [18, с. 6].

Особенно тяжело налоговое бремя сказывалось на деятельности малых и средних морских предприятий, которые вследствие непомерных таможенных сборов не могли позволить обновлять свой флот, покупая или ремонтируя его за границей. В результате, из всех судов, построенных для российских фирм в течение 1992 – 2001 гг., 90% были зарегистрированы под различными иностранными флагами [12, с. 82].

Уход под так называемый «удобный флаг» стал мировой тенденцией для многих судовладельцев мира, в том числе ведущих экономических держав. Однако в отличие от России такой уход не был напрямую связан с проблемами создания или покупки транспортных средств – основы судоходного бизнеса.

Позволяя работать под эгидой оффшорных зон, западные государства осуществляли весомую поддержку заинтересованным предпринимательским структурам в строительстве и приобретении флота. Покрывая расходы на создание морского судна и предоставляя гарантии своим банкам по таким кредитам, государство сохраняло косвенный контроль над ним в течение длительного периода необременительных выплат процентов заёмщиком. С целью снижения цены продукции отечественных судоверфей практиковалась отмена таможенных пошлин на необходимое импортное оборудование и детали сборки. Предоставлялись льготы компаниям, эксплуатирующим флот местного производства. Тем самым, во многом соблюдались как национальные интересы (возвращаемые средства за покупку или постройку оседали в казне страны, сохранялись и увеличивались рабочие места), так и интересы перевозчиков, которые легально сокращали систематические одномоментные внутренние налоговые сборы, не растрачивая оборотный капитал.

Немаловажным для предоставления масштабной централизованной помощи судостроению на Западе являлся оборонный фактор. Гражданский флот (его обновление и совершенствование) всегда рассматривался как возможный военный резерв. Особенно показательным в этом смысле был и остаётся пример США, где объём производства в гражданском судостроении, уровень совершенства его технологий фактически определяются размерами государственных заказов, субсидий и ассигнований. Правительством этой страны предоставляются гарантии по возврату кредитов, взятых судовладельцами для покупки или ремонта судна в размере до 87,5% от его стоимости на срок до 25 лет за 0,5-1% годовых выплат [24].

Ухудшение состояния флота и условий безопасности мореплавания на Дальнем Востоке, помимо перечисленных выше негативных тенденций, характерных для всей морской отрасли, имели дополнительные причины. Списанные в западной части страны суда, использование которых для международных сообщений ограничивалось соответствующей

предоставленные по новому кредиту, предполагали кабальные имущественные условия. Договор предусматривал, что приобретаемые парходы должны были работать в Европе под мальтийским флагом. Ещё восемь судов из арсенала компании были заложены в качестве гарантий обеспечения кредита [29, с.2].

европейской конвенцией, скупались предприимчивыми бизнесменами и активно эксплуатировались на восточных рубежах.

Постепенная стабилизация общеэкономической ситуации в стране на рубеже XX-XXI вв., возобновление инструментов централизованного хозяйственного освоения дальневосточных территорий, расширение международных связей вывели задачи совершенствования морских перевозок в разряд первоочередных. Пересмотру подверглась государственная морская политика. Обозначилась её концептуальная основа, которая отразилась в Морской доктрине, утверждённой 27 июля 2001 г. При Правительстве Российской Федерации учреждалась Морская коллегия, на которую возлагались задачи общего руководства национальной морской политикой. Помимо модернизации флота российских судоходных компаний и увеличения его доли в общем объёме перевозок одно из ведущих мест в доктрине отводилось тихоокеанскому и арктическому региональному направлениям. Подчёркивалось особое геополитическое и экономическое значение развития морских перевозок в этой части водных владений России [16].

Реализация намеченных целей предусматривала программно-целевую методику, в которую по сравнению с предыдущим периодом вносились некоторые коррективы. Отраслевые федеральные программы по отдельным видам транспорта были объединены в одну – «Модернизация транспортной системы России (2002 – 2010 гг.)». Объяснялись такие изменения необходимостью сбалансированного характера развития транспортного комплекса и более централизованного контроля выполнения поставленных задач. Исходя из принципа системного подхода, морская составляющая наряду с другими фигурировала в новом документе в качестве подпрограммы.

В течение первого десятилетия XXI в. наращивались портовые мощности. Объём перевалки грузов в морских портах России по сравнению с 2000 г. увеличился в 2,7 раза. Морской торговый флот пополнили 152 судна общим дедвейтом 10 625 тыс. т [23]. Происходило обновление важных транспортных объектов, обеспечивающих совершенствование связей российской Дальнего Востока и стран АТР. Были введены в эксплуатацию перегрузочные комплексы и причалы в портах Восточный, Находка, Владивосток, проведена реконструкция гидротехнических сооружений в Сахалинской области, переоснащение нефтебункеровочной базы и пирсов в Ванинском порту.

Дополнительным материальным источником для Приморского края становились средства, выделяемые в рамках подготовки Владивостока для проведения саммита АТЭС в 2012 г. Производилась реконструкция причального фронта порта Владивосток и острова Русский, приведение акватории и подходов в соответствие с требованиями безопасной и устойчивой навигации. Четвёртая часть бюджетных ассигнований, выделенных на осуществление программы «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года», в 2008 – 2009 гг. направлялась на развитие транспортной инфраструктуры [14. с. 31].

Однако анализ уже первого этапа выполнения долгосрочной программной компании свидетельствовал о сохранении многочисленных негативных тенденций. Административные меры и бюджетные прямые инвестиции превалировали над косвенными мотивирующими способами государственного регулирования. В условиях укоренившейся коррупции это входило в противоречие с первоначальными целями улучшения морской инфраструктуры и мореплавания. Одной из самых низких по обеспечению оказалась специальная часть комплексной программы транспортной модернизации страны «Развитие экспорта транспортных

услуг». Из всех предполагаемых источников с 2002 по 2009 г. она была профинансирована на 60,7%; из государственного бюджета только на 36,8 [23].

Идеи государственно-частного партнёрства не подкреплялись соответствующими экономико-правовыми и техническими условиями для такого рода взаимовыгодного сотрудничества. Построенное за рубежом судно в России по-прежнему облагалось высоким налогом в 24,2% от его стоимости, что в десять раз превышало общемировую ставку [10, с. 5]. 95 % отечественных судов выходили в море под флагами других государств [15, с. 32].

Непосильные тарифы, таможенные пошлины, жёсткие условия кредитной политики вынуждали дальневосточные судоходные компании продолжать регистрировать свой флот за рубежом, а моряков трудиться под иностранными флагами. Специалисты одного профессионального уровня, но работающие на судах разной формальной принадлежности (российской и иностранной) имели сильно разнящиеся материальные стимулы. На прошедшем в Находке в 2008 г. «круглом столе», посвящённом проблемам т.н. «подфлажных» судов, с участием руководителей портов, профсоюзных организаций, паспортно-визовой и миграционных служб было озвучено, что более 35 тыс. российских моряков работают на судах под иностранным флагом; 5 тыс. из них – дальневосточники. И только 2 тыс. человек являлись членами профсоюза моряков [5, с. 5].

Из-за негибкости налоговых инструментов на морские виды деятельности продолжали нарушаться национальные морские интересы страны, её продовольственная безопасность. В частности, сохранялась и обострялась проблема отгрузки рыбной продукции с районов лова и её последующая доставка во внутренние регионы страны. После введения НДС на эти операции и соответствующего падения прибыли Дальневосточному морскому пароходству пришлось в 2005 г. продать в Южную Корею 10 единиц рефрижераторного флота, которые до этого занимались обслуживанием российских рыбодобытчиков в Охотском море [19, с. 19].

Вследствие несовершенства пограничного законодательства и несогласованности действий контрольных служб периодически возникали проблемы осуществления каботажных перевозок. Дело в том, что суда внутренних рейсов нередко пересекали границу по вынужденным объективным причинам (ледовая обстановка, шторм и т.д.), не заходя в порты других стран. Однако если одни правовые нормы позволяли трактовать такой манёвр как нарушение, то согласно другим, это не могло расцениваться как выезд за пределы или как въезд в Российскую Федерацию. Поэтому, например, при задержании судна, оказавшегося в спорном районе, пограничные службы помимо штрафа могли требовать задекларировать груз. Соответственно при обращении с такой просьбой к таможенным органам перевозчики получали отказ. Судоходный бизнес региона нёс дополнительные финансовые потери, что неминуемо отражалось на повышении цен как на услуги перевозок, так и потребительской продукции.

В высших властных структурах постепенно приходило осознание неэффективности предпринимаемых мер для достижения целей, поставленных в национальной морской доктрине. Отпуск скудных бюджетных средств, введение запретительных защитных мер в отношении таких наукоёмких и тесно зависимых от конъюнктуры рынка сфер, как судостроение и морские перевозки, оказывались недостаточными. Поэтому параллельно с комплексным подходом к развитию транспорта предпринимались робкие попытки создания более благоприятной среды для развития морского бизнеса. В частности, наряду с имеющимся морским

регистром судоходства с 2006 г. стал действовать Российский международный реестр судов для создания конкуренции «удобному флагу».

Неким рубежом, после которого усилилась ревизия предшествующего развития морского сектора экономики и осмысление необходимости перехода к дополнительным инструментам его регулирования, стали события 2007 г. Обеспокоенность ситуацией с морскими перевозками и прежде всего с судостроением была высказана в апреле Президентом России в ежегодном послании Федеральному Собранию. В нём отмечалось, что дальнейшее бездействие может привести отрасль к деградации. «Для исправления ситуации, – заявлял глава государства, – принято решение о создании Объединённой судостроительной корпорации, которая должна включать все сегменты – от проектирования и строительства судов до их сервисного обслуживания и ремонта» [25].

На проходившей 2 мая 2007 г. Морской коллегии с участием В.В. Путина помимо представления инновационных вариантов развития портовых мощностей было принято решение о создании дальневосточного судостроительного кластера [11, с. 2]. Ставилась задача в самое ближайшее время определиться с конкретными мерами государственной поддержки судостроения. «Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2020 г. и на дальнейшую перспективу», принятая в июне, стала некой концептуальной основой намечаемых изменений.

Постепенно возрождались перевозки социально-значимых грузов по восточной части арктического коридора (т.н. Северному морскому пути). Например, в навигацию 2009 г. государственное предприятие «Чукотснаб» впервые доставило из мурманского порта 42 тыс. тонн топлива, обеспечив 30% общей потребности субъекта [3, с. 13.]. По стоимости и временным затратам маршруты оказались более рентабельными. Однако перспективы продолжения и увеличения объёмов этих линий оставались весьма зыбкими и предполагали сохранение как благоприятных цен на топливо в европейской части, так и вменяемых тарифов на сложную проводку судов. Кроме того, большая часть ледоколов из-за превышения сроков службы подлежали выводу из эксплуатации.

Помимо продления программы развития транспортной системы России до 2015 г., был принят аналогичный по статусу документ «Развитие гражданской морской техники на 2009 – 2016 гг.»¹. Государственные инвестиции в ней предусматривались преимущественно на создание больших кораблей и судов обслуживающего типа (ледоколов, плавучих добывающих платформ и т. д.) [27].

Инновационные для нашей страны поправки, ориентированные на поддержку судостроения, были внесены в налоговое и страховое законодательство. В соответствии с ними предполагается распространение режима особой экономической зоны промышленно-производственного типа для резидентов отрасли [22]. В расходных статьях бюджета, принятого на 2014 и на плановый период 2015 и 2016 гг., прописаны субсидии судостроителям и транспортным организациям на компенсацию части затрат по кредитам, взятым в российских банках, на научные изыскания, приобретение техники и другие необходимые для эффективной работы операции.

Однако преодолеть в кратчайшие сроки проблемы, накопленные за несколько десятилетий, будет крайне сложно. Объективными причинами таких прогнозных оценок являются как наличие сильной конкурентной среды, особенно в морской зоне АТР, так и отсутствие позитивного опыта функционирования территорий с особым режимом благоприят-

¹ Впоследствии она была включена в более масштабный государственный проект «Развитие судостроения на 2013 – 2030 годы».

ствования и преференций, в рамках которых планируется совершить «прорыв». Из субъективных факторов, создающих потенциальные препятствия и угрозу срыва намеченных мероприятий, следует выделить сохранение внутренних противоречий, разрозненности и непоследовательности их проведения на современном этапе.

Так, наряду с позитивными решениями по урегулированию пересечения границы в каботажном плавании и отмены лицензирования на перевозки строительных материалов, продуктов питания, техники и оборудования судами малой грузоподъемности практически одновременно ужесточились условия перевозок для транспорта под иностранными флагами [21, с. 1].

С одной стороны, был применён инструмент вполне оправданный и апробированный в цивилизованном мире, но учитывая нехватку отечественного флота малого и среднего тоннажа, явно несвоевременный. Причём основные ограничения на осуществление внутренних перевозок, по мнению ведущих юридических агентств сферы морского бизнеса, опять же связаны с порядком оформления документов, который слабо учитывает международно-правовую специфику [13]. Сложившаяся ситуация открывала возможности контрольным структурам манипулировать с допуском к участию в перевозках, лоббировать интересы корумпированных чиновников и предпринимателей, нарушая тем самым конкуренцию и увеличивая стоимость транспортных услуг.

Образование Объединённой судостроительной корпорации (ОСК) с помощью аккумуляции военных и гражданских ресурсов страны оказалось также весьма сложным и болезненным процессом. Масштабная структура со стопроцентным пакетом государственных акций интегрировала порядка 60 верфей, конструкторских бюро и судоремонтных заводов страны, на которые приходится 80% отраслевой продукции. На предприятиях и в организациях, входящих в ОСК, трудятся около 80 тыс. чел. [20].

Потребовались большие средства и нормативно-правовые изменения не только для проведения модернизации инфраструктуры и научно-производственной базы, но и на погашение задолженностей предприятий, реструктуризации их системы управления, перераспределения собственности. Механизм создания современной морской технической индустрии на Дальнем Востоке, несмотря на неоднократно подчёркиваемый в последние годы высшими представителями власти приоритет, сталкивается с многочисленными трудностями и административными барьерами. На основании одного из решений Морской коллегии в конце 2013 г. процесс разрешения проблем по организации судостроения на Дальнем Востоке предполагается рассматривать ежемесячно. Особое внимание в ближайшее время предусматривается уделять вопросам финансового оздоровления и загрузке мощностей Хабаровского и Амурского судостроительных заводов [26].

В ходе визита вице-премьера Д.О. Рогозина, который является одновременно председателем Морской коллегии при Правительстве РФ, в Комсомольск-на-Амуре в апреле 2014 г. прозвучали резкие отрицательные отзывы о ходе реализации судостроительной стратегии на востоке страны. «Крайне медленно, недопустимо вязко, со страшными бюрократическими проволочками и скрежетом, абсолютно безынициативно продвигается процесс создания Дальневосточного судостроительного промышленного кластера», – говорил вице-премьер [4].

Предпринятые попытки создать аналог «удобного флага» в России также не принесли сколь-нибудь ощутимых результатов. Созданный (по мнению авторитетных специалистов с опозданием) российский международный реестр судов имел значительные отличия от зарубежных

вариантов. Несмотря на наличие заманчивых преференций воспользоваться ими участникам морского бизнеса было проблематично, так как регистрация в новом «льготном» режиме требовала больших вложений для оформления права собственности судовладельца, огромного пакета документов и соответственно длительной процедуры оформления (в 2007 г.: от 2-х до 4-х месяцев) [2, с. 15]. Формирование альтернативного реестра, таким образом, не оправдало надежд на активный возврат зарегистрированных за рубежом судов под отечественный контроль.

Вносимые впоследствии изменения также не принесли конструктивных изменений¹. Особенно настораживающим для представителей судоходного бизнеса стали условия выхода из реестра. Если такое решение принималось до истечения десятилетнего периода, то судовладелец должен был компенсировать все полученные ранее льготы по налогам и сборам. Учитывая опыт прежней непоследовательной государственной политики, рассчитывать на значительное пополнение международного российского реестра пока не приходится [27].

В отсутствие экономических стимулов трудоустройства в российские морские компании актуальной проблемой остаётся защита соотечественников, плавающих на судах иностранной юрисдикции. Следует отметить, что общественные формы контроля условий труда и выполнения обязательств перед российскими членами экипажей заметно эволюционировали, повысив свою эффективность. Инициированные морскими профсоюзами и ассоциациями проверки документации, своевременности расчётов по заработной плате становились поводами к жёстким санкциям, вплоть до ареста судов. С 1999 по 2013 гг. по искам Дальневосточной региональной организации Российского профсоюза моряков было арестовано более 60-ти судов различной принадлежности [9].

Возможности влияния на судовладельцев увеличились и в связи с вступлением в силу Сводной конвенции Международной организации труда в морском судоходстве, где максимально конкретизировались требования к организации деятельности контрактников. В апреле 2014 г. на Дальнем Востоке контрольная служба порта Ванино впервые задержала судно на основании не только технических проблем, но и нарушений условий труда и быта моряков [6]. В последние годы регулярно устраиваются международные акции борьбы с «удобными флагами» как в дальневосточных портах, так и на территории Японии, Южной Кореи, Тайваня.

Однако все эти важные в социальном отношении действия не могут коренным образом повлиять на причины, они лишь отчасти способствуют ликвидации негативных последствий устоявшейся тенденции. Продолжающийся отток специалистов из отечественной морской отрасли практически нивелирует те усилия и средства, которые тратятся на их подготовку. Несмотря на все предпринимаемые шаги, количество трагических случаев с нашими соотечественниками, которые происходят из-за различного рода серьёзных нарушений и устаревшего оборудования, к сожалению, остаётся высоким для мирного времени. Так, с 2002 по 2010 г. на Дальнем Востоке России произошло более 10 крупных морских катастроф с участием судов под «удобными флагами», погибло свыше 100 российских моряков и рыбаков. Возраст погибших зачастую не превышал 25-30 лет [7].

В течение исследуемого периода происходили неоднократные корректировки правительственного курса развития морского транспорта. Были апробированы различные способы улучшения его состояния и производственно-экономических условий деятельности. В целом, наме-

¹ На Дальнем Востоке под «удобными» флагами в 2013 г. работали около 300 судоходных компаний [9].

тились попытки скоординированной поддержки отрасли, свойственные опыту зарубежных стран. Однако преодоление сохраняющихся проблем настоятельно требует более взвешенных решений в рамках избранной концепции, разумного соблюдения государственных и частных интересов, выстраивания адекватного современным отечественным возможностям партнёрства с иностранными конкурентами.



Литература

1. Васильченко П.А. ФЕСКО – в числе крупнейших судовладельцев мира. // Дальневосточный моряк. 20 мая 2000. С. 1.
2. Вахлялин Н. Российский международный реестр судов: первые шаги. // Морской флот. 2008. № 2. С. 11-15.
3. Владимирова А. Арктический коридор заполнят газом? // Дальневосточный капитал. 2009. № 12. С. 12-13.
4. Добкина Е., Темкин А. Объединенную судостроительную корпорацию может возглавить заместитель Мантурова. [Электронный ресурс]. URL: <http://rbcdaily.ru/industry/562949991315826> (дата обращения: 10.05.2014 г.)
5. Егорова О. Гражданство в 12 миль. // АиФ – Приморье. 2008. № 11. С. 5.
6. Журман О. В порту Ванино задержали судно под флагом Коморских островов. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rg.ru/2014/04/21/reg-dfo/sudno-anons.html> (дата обращения: 12.05.2014 г.)
7. Из Балтики на Дальний Восток. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.sur.ru/news/182> (дата обращения: 25.03.2014 г.)
8. Из выступления Генерального директора АО «ДВМП» В.М. Миськова на коллегии Министерства транспорта России // Дальневосточный моряк. 24 февраля. 1996. С. 2.
9. Как профсоюзы добиваются выполнения требований МОТ на Дальнем Востоке? [Электронный ресурс]. URL: <http://www.unionstoday.ru/news/ktr/2013/03/13/17900> (дата обращения: 10.03.2013 г.)
10. Карлов А. Россию не интересуют рабы на галерах. // «Новая газета» во Владивостоке. 5 августа. 2010. № 31. С. 5.
11. Климова И. Морская держава – это звучит гордо. // Аргументы и факты – Приморье. Региональное приложение для читателей Приморского края. 9-15 мая. 2007. С. 2.
12. Лаврентьев А.В. Развитие транспортных сообщений между российским Дальним Востоком и странами Азиатско-Тихоокеанского региона (вторая половина 1980-х – 1990-е годы) // Гуманитарные исследования в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. 2010. № 4. С. 77-83.
13. Маслов К.А., Жданова В.Д. Вперед на каботаж. [Электронный ресурс]. URL: http://www.korabel.ru/news/comments/vpered_na_kabotazh.html (дата обращения: 03.05.2014 г.)
14. Медведева Л.М., Лаврентьев А.В. Инертность развития российского Дальнего Востока и ее влияние на социально-экономические процессы. // Власть и управление на Востоке России. 2012. № 3. С. 27-31
15. Минтранс развивает флот Монголии. // Аргументы недели. 27 мая. 2010. С. 32.
16. Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года: Утв. Президентом РФ от 27 июля 2001 г. [Электронный ресурс]. URL: <http://ivo.garant.ru/SESSION/PILOT/main.htm> (дата обращения: 25.05.2013 г.)

17. Новосельцев Б.Ф., Ефремов Н.А., Воронцов В.М., Поспелов В.И. Внутренний водный транспорт. М. 2006. 224 с.
18. Ноздрин Г. Малые судоходные компании нуждаются в поддержке. // Владивосток. 13 мая. 1998. С. 6.
19. Нурмухаметов Ю. Политика мутной воды. // Золотой Рог. 24 октября. 2006. С.19
20. Объединенная судостроительная корпорация. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.oaoosk.ru/> (дата обращения: 18.03.2014 г.)
21. Об утверждении Порядка выдачи разрешения на осуществление перевозок и буксировки в каботаже, а также иных видов деятельности в области торгового мореплавания судами, плавающими под флагом иностранного государства: приказ Минтранса России от 26.07.2012 N 274 // Российская газета. 6 августа 2012. С. 1.
22. О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с реализацией мер государственной поддержки судостроения и судоходства: федеральный закон от 7 ноября 2011 г. N 305-ФЗ. // Собрание законодательства Российской Федерации от 7 ноября 2011 г. N 45 ст. 6335.
23. Основные итоги реализации Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы) в 2002-2009 гг. [Электронный ресурс]. URL: http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT_ID=16554 (дата обращения: 25.05.2013 г.)
24. Половинкин В.Н. Экономические и политические проблемы дальнейшего развития отечественного гражданского судостроения и пути их решения. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.ozakaz.ru/index.php/articles/2010102008/258-n2011-03-28-0551>. (дата обращения: 12.04.2014 г.)
25. Послание Президента РФ Федеральному Собранию от 26.04.2007. [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_60109/ (дата обращения: 26.11.2013 г.)
26. Протокол заседания Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации от 20 декабря 2013 г. № 2. [Электронный ресурс]. URL: <http://mk.esimo.ru/portal/portal/arm-mk> (дата обращения: 12.04.2014 г.)
27. Российский флаг не дает ни выгод, ни преимуществ, ни защиты [Электронный ресурс]. URL: <http://www.sur.ru/news/894> (дата обращения: 07.04.2014 г.)
28. Сергеев А.С. Современное состояние транспортного комплекса Дальнего Востока. // Вестник ДВО РАН. 1998. № 6. С. 58-65.
29. Суровикин С. Отдать швартовы и... корабли! Крупнейшее в России морское пароходство может остаться без флота. // Российская газета. 9 сентября. 1999. С. 2.
30. Яшин С. Российский Дальний Восток нуждается в срочном развитии. // Дальневосточный моряк. 7 декабря. 1996. С. 3.

Транслитерация по ГОСТ 7.79-2000 Система Б

1. Vasil'chenko P.A. FESKO – v chisle krupnejshikh sudovladel'tsev mira. // Dal'nevostochnyj moryak. 20 maya 2000. S. 1.
2. Vakhlyalin N. Rossijskij mezhdunarodnyj reestr sudov: pervye shagi. // Morskoj flot. 2008. № 2. S. 11-15.
3. Vladimirova A. Arkticheskij koridor zapolnyat gazom? // Dal'nevostochnyj kapital. 2009. № 12. S. 12-13.
4. Dobkina E., Temkin A. Ob"edinennuyu sudostroitel'nyuyu korporatsiyu mozhet vozglavit' zamestitel' Manturova. [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://rbcdaily.ru/industry/562949991315826> (data obrashheniya: 10.05.2014 g.)
5. Egorova O. Grazhdanstvo v 12 mil'. // AiF – Primor'e. 2008. № 11. S. 5.

6. ZHurman O. V portu Vanino zaderzhali sudno pod flagom Komorskikh ostrovov. [Elektronnyj resurs]. URL: <http://www.rg.ru/2014/04/21/reg-dfo/sudno-anons.html> (data obrashheniya: 12.05.2014 g.)

7. Iz Baltiki na Dal'nij Vostok. [Elektronnyj resurs]. URL: <http://www.sur.ru/news/182> (data obrashheniya: 25.03.2014 g.)

8. Iz vystupleniya General'nogo direktora AO «DVMP» V.M. Mis'kova na kollegii Ministerstva transporta Rossii // Dal'nevostochnyj moryak. 24 fevralya. 1996. S. 2.

9. Kak profsoyuzy dobivayutsya vypolneniya trebovanij MOT na Dal'nem Vostoke? [Elektronnyj resurs]. URL: <http://www.uniontoday.ru/news/ktr/2013/03/13/17900> (data obrashheniya: 10.03.2013 g.)

10. Karlov A. Rossiyu ne interesuyut raby na galerakh. // «Novaya gazeta» vo Vladivostoke. 5 avgusta. 2010. № 31. S. 5.

11. Klimova I. Morskaya derzhava – ehto zvuchit gordo. // Argumenty i fakty – Primor'e. Regional'noe prilozhenie dlya chitatelej Primorskogo kraja. 9-15 maya. 2007. S. 2.

12. Lavrent'ev A.V. Razvitie transportnykh soobshhenij mezhdru rossijskim Dal'nim Vostokom i stranami Aziatsko-Tikhoookeanskogo regiona (vtoraya polovina 1980-kh – 1990-e gody) // Gumanitarnye issledovaniya v Vostochnoj Sibiri i na Dal'nem Vostoke. 2010. № 4. S. 77-83.

13. Maslov K.A., Zhdanova V.D. Vpered na kabotazh. [Elektronnyj resurs]. URL: http://www.korabel.ru/news/comments/vpered_na_kabotazh.html (data obrashheniya: 03.05.2014 g.)

14. Medvedeva L.M., Lavrent'ev A.V. Inertnost' razvitiya rossijskogo Dal'nego Vostoka i ee vliyanie na sotsial'no-ehkonomicheskie protsessy. // Vlast' i upravlenie na Vostoke Rossii. 2012. № 3. S. 27-31

15. Mintrans razvivaet flot Mongolii. // Argumenty nedeli. 27 maya. 2010. S. 32.

16. Morskaya doktrina Rossijskoj Federatsii na period do 2020 goda: Utv. Prezidentom RF ot 27 iyulya 2001 g. [Elektronnyj resurs]. URL: <http://ivo.garant.ru/SESSION/PILOT/main.htm> (data obrashheniya: 25.05.2013 g.)

17. Novosel'tsev B.F., Efremov N.A., Vorontsov V.M., Pospelov V.I. Vnutrennij vodnyj transport. M. 2006. 224 s.

18. Nozdrin G. Malye sudokhodnye kompanii nuzhdayutsya v podderzhke. // Vladivostok. 13 maya. 1998. S. 6.

19. Nurmukhametov YU. Politika mutnoj vody. // Zolotoj Rog. 24 oktyabrya. 2006. S.19

20. Ob"edinennaya sudostroitelnaya korporatsiya. [Elektronnyj resurs]. URL: <http://www.oaoosk.ru/> (data obrashheniya: 18.03.2014 g.)

21. Ob utverzhenii Poryadka vydachi razresheniya na osushhestvlenie perevozok i buksirovki v kabotazhe, a takzhe inykh vidov deyatel'nosti v oblasti torgovogo moreplavaniya sudami, plavayushhimi pod flagom inostrannogo gosudarstva: prikaz Mintransa Rossii ot 26.07.2012 N 274 // Rossijskaya gazeta. 6 avgusta 2012. S. 1.

22. O vnesenii izmenenij v otdel'nye zakonodatel'nye akty Rossijskoj Federatsii v svyazi s realizatsiej mer gosudarstvennoj podderzhki sudostroeniya i sudokhodstva: federal'nyj zakon ot 7 noyabrya 2011 g. N 305-FZ. // Sobranie zakonodatel'stva Rossijskoj Federatsii ot 7 noyabrya 2011 g. N 45 st. 6335.

23. Osnovnye itogi realizatsii Federal'noj tselevoj programmy «Modernizatsiya transportnoj sistemy Rossii (2002-2010 gody) v 2002-2009 gg. [Elektronnyj resurs]. URL: http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT_ID=16554 (data obrashheniya: 25.05.2013 g.)

24. Polovinkin V.N. EHkonomicheskie i politicheskie problemy dal'nejshego razvitiya otechestvennogo grazhdanskogo sudostroeniya i puti ikh resheniya. [Elektronnyj resurs]. URL: <http://www.ozakaz.ru/index.php/articles/2010102008/258-n2011-03-28-0551>. (data obrashheniya: 12.04.2014 g.)

25. Poslanie Prezidenta RF Federal'nomu Sobraniyu ot 26.04.2007. [Elektronnyj resurs]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_60109/ (data obrashheniya: 26.11.2013 g.)
26. Protokol zasedaniya Morskoj kollegii pri Pravitel'stve Rossijskoj Federatsii ot 20 dekabrya 2013 g. № 2. [Elektronnyj resurs]. URL: <http://mk.esimo.ru/portal/portal/arm-mk> (data obrashheniya: 12.04.2014 g.)
27. Rossijskij flag ne daet ni vygod, ni preimushhestv, ni zashhity [Elektronnyj resurs]. URL: <http://www.sur.ru/news/894> (data obrashheniya: 07.04.2014 g.)
28. Sergeev A.S. Sovremennoe sostoyanie transportnogo kompleksa Dal'nego Vostoka. // Vestnik DVO RAN. 1998. № 6. S. 58-65.
29. Surovikin S. Otdat' shvartovy i... korabli! Krupnejshee v Rossii morskoe parokhodstvo mozhet ostat'sya bez flota. // Rossijskaya gazeta. 9 sentyabrya. 1999. S. 2.
30. YAshin S. Rossijskij Dal'nij Vostok nuzhdaetsya v srochnom razvitii. // Dal'nevostochnyj moryak. 7 dekabrya. 1996. S. 3.

УДК 94(520).033.55

*Карпов Е.В.
Karpov E.V.*

Японо-американский фактор формирования системы безопасности в Азиатско-Тихоокеанском регионе после окончания Второй мировой войны

The Japan-American factor of formation of security system
in the Asia-Pacific region since the end of World War II

В статье представлен очерк истории строительства Японией новой системы обеспечения внутренней и внешней безопасности и роль США в данном процессе.

Ключевые слова: *Северо-Восточная Азия, Япония, США, японо-американский союз безопасности, внешняя политика, силы самообороны*



The article is a historical essay on creation a new security system of Japan in the Post-World War II Period and role of the United State in this process.

Key words: *North-East Asia, Japan, USA, Japan-US Defense Alliance, foreign policy, self-defense forces*

С окончанием Второй мировой войны Япония представляла собой пережившую атомную бомбардировку и де-факто оккупированную страну. Однако оккупация «Империи Восходящего солнца» проходила в довольно «мягкой форме». Япония должна была стать «надёжной опорой» американского присутствия в регионе СВА. Именно поэтому Вашингтон и его ближайшими союзниками и был разыгран фарс с международной мирной конференцией в Сан-Франциско.

Количество подписантов Сан-Францисского акта превысило 48 стран, в той или иной мере участвовавших в войне с милитаристской Японией, хотя одни из главных её участников – Советский Союз и Китай – не присутствовали на торжественной церемонии. Причина заключалась в том, что навязанный Японии «Договор о гарантии безопасности» от 1951 г., согласно советским официальным источникам, противоречил согласованным решениям союзных держав, принятым на Крымской и Берлинской конференциях стран-союзниц; не гарантировал безопасности стран, пострадавших от японской агрессии; создавал условия для возрождения японского милитаризма; незаконно закреплял пребывание иностранных вооружённых сил в Японии; расчищал путь к её участию в агрессивных блоках; не обеспечивал демократических прав японского народа; нарушал законные права СССР и КНР по территориальным вопросам; игнорировал законные требования государств, пострадавших от японской агрессии, относительно репараций [2, с. 16].

Безусловно, выше перечислены справедливые аргументы, по которым Советский Союз отказался участвовать в Сан-Францисской конференции и не поставил свою подпись под мирным договором с Японией. Однако ход истории доказал, что многие из них оказались несостоятельными и СССР получил бы значительно больше выгод от подписания договора. Во-первых, по-иному бы решалась принадлежность южной части Курильских островов, от которых Япония по договору отказывалась. Во-вторых, принятая ещё в 1947 г. Конституция Японии вопреки утверждению официальных советских источников гарантировала своим гражданам самые широкие демократические права, которыми они пользуются в полной мере по сегодняшний день. В-третьих, включённые в конституцию антивоенные принципы (9 статья Конституции Японии) способствовали тому, что страна не превратилась в милитаристскую державу, чего не допустили США. В-четвёртых, размещённые на территории Японии американские войска позволили ей не вкладывать огромные средства в обеспечение своей безопасности и направлять их исключительно на экономическое развитие страны.

Первый японо-американский договор о гарантии безопасности был заключён в период, когда Япония, обретя независимость, не имела никаких средств для защиты своей территории от внешней угрозы. Созданные полицейские формирования, ограниченные по численности, могли только поддерживать внутренний порядок в стране и не были способны к организации обороны. И лишь с учреждением в законодательном порядке сил самообороны в 1954 г. и принятием в 1957 г. Основного курса обороны у Японии появились собственные вооружённые силы и возможность планировать их развитие на основе пятилетних планов. То есть в стране был создан военный механизм, способный, хотя и в ограниченной степени, противодействовать угрозе вторжения.

Главное содержание Договора 1951 г. состояло в том, что США получили право на постоянное размещение военных сил на территории Японии. Хотя формально указанным международным документом эта страна освобождалась от оккупации, де-юре она продолжала оставаться под гнётом американского военного присутствия, большого количества иностранных баз и войск, с помощью которых в начале 1950-х годов велись боевые действия на Корейском полуострове.

По состоянию на 1 мая 1952 г. войска США до подписания Административного соглашения о статусе американских войск и баз насчитывали в Японии 207 736 человек, которые занимали 2824 объекта [4, с. 267-271]. Появление в 1952 г. упомянутого соглашения предусматривало значительное сокращение военного контингента на Японских островах. После реализации части соглашения к 1955 г. в стране осталось 143 555 американских военнослужащих, а ещё через 5 лет – 241 объект и 56 246 солдат США [4, с. 267-271].

С целью обсуждения вопросов, касающихся эксплуатации баз и объектов, учебных полигонов и портов, земельных участков, зданий, используемых войсками США, а также деятельности их вооружённых сил, расквартированных на территории Японии в декабре 1952 г., в соответствии со ст. 25 «Японо-американского соглашения о статусе войск и баз США», был учреждён Японо-американский объединённый комитет (Нитибэй годо иинкай). Заседания комитета, в состав которого от Японии входят заведующий американским департаментом МИД и начальник строительного управления национальной обороны (УНО), а от США – советник посольства и начальник штаба вооружённых сил США в Японии, проводились каждые две недели (наиболее часто заседающий орган).

Судя по перечню рассмотренных комитетом дел, много времени отводилось согласованию процедур освобождения от таможенных досмо-

тров, налогов на товары и услуги, оказываемые американским войскам, на сделки по закупкам для ВС США горюче-смазочных материалов (ГСМ), регистрации личного транспорта военнослужащих и вольнонаёмных; порядка распределения радиочастот для американских воинских подразделений; мер по обеспечению безопасности полётов; разбору уголовных дел, совершаемых военнослужащими; определению режима деятельности армейских банков, принципов расчётов и предоставления финансовых деклараций правительству Японии; привлечению для работы в американских учреждениях и на базах японских граждан. Кроме этого статус американских войск регулировался множеством различных инструкций, формуляров и дополнений, которые составили правовую и административную основу пребывания и функционирования сети американских баз в Японии.

Во всяком случае, помимо официальных договорённостей с США снижению численности американских войск способствовало завершение перемирием войны в Корее. Следует отметить, что пребывание в Японии американских войск и баз в начале 50-х годов, наряду с участием их в Корейской войне, принесло Токио немало дивидендов. Архипелаг служил важным арсеналом материально-технического обеспечения вооружённых сил США. Поставки для американской армии техники и снаряжения, произведённых на основе так называемых «спецзаказов», не только способствовали форсированному развитию японской промышленности, но и подпитывали её солидными финансовыми вливаниями от прямых американских «спецзаказов», сумма которых за период боевых действий на Корейском полуострове достигла почти 2,5 млрд. долларов США [9, с. 664-665].

Однако ни сокращение американского военного потенциала, ни поступавшие в казну деньги от «спецзаказов» не устраивали японские правящие круги, усматривавшие в Договоре 1951 г. ущербность и неравноправность: Япония по сути дела была не только неравноправным партнёром в этой игре, ей отводилась роль послушного статиста, поскольку силы самообороны (ССО) не фигурировали в военных планах Пентагона. А ведь в 1957 г. был принят Основной курс обороны, японские ССО уже встали на ноги и насчитывали к тому времени почти 250 тыс. человек. Японию не устраивала пассивная роль, которая отводилась по Договору силам самообороны в защите своей страны, она не желала полностью зависеть от «ядерного зонтика» США. Амбициозный офицерский корпус старой императорской армии, который составлял костяк сил самообороны и вынашивал реваншистские идеи, нередко подавлял господствовавшие в стране прописанные конституцией пацифистские настроения, стремился к полной независимости от США.

В стране ещё были сильны голлистские идеи, подкреплённые тем, что образованный 1 июля 1956 г. Совет национальной обороны принял в 1957 г. первый пятилетний план оборонного строительства. В этой обстановке на щит был поднят лозунг о необходимости пересмотра «пакта безопасности» и превращения его в равноправный документ.

Многие исследователи указывали, что в японо-американском военно-политическом союзе Японии отводилось подчинённое место, что остро задевало самолюбие находившихся во всех эшелонах власти реваншистских сил. Журналисты и политики, как в самой Японии, так и за её пределами, акцентировали внимание на возможности использования Вашингтоном американских войск в соответствии с договором безопасности для обеспечения агрессивных действий во всей зоне Дальнего Востока, а также для подавления, по просьбе японского правительства, набиравшего значительные темпы демократического движения в стране. Таким образом, делалось заключение, что договорные обязательства

создавали реальную угрозу втягивания Японии вопреки её национальным интересам в вооружённые конфликты, развязываемые США, а Вашингтон получал юридическое обоснование для вмешательства во внутренние дела страны [3, с. 12].

Конечно, такая гипотетическая возможность существовала, но она не подкреплялась вескими доводами, основывавшимися на реальных фактах. В течение действия договора на Дальнем Востоке с 1951 по 1953 г. велась война на Корейском полуострове, но развязали её не Соединённые Штаты, и хотя их войска под флагом ООН участвовали в боях на Корейском полуострове, они никогда не использовали в войне японские силы самообороны. Другое дело, что Япония, как союзная страна, предоставляла США свои экономические возможности – во-первых, для выполнения упоминавшихся спецзаказов, которые способствовали форсированному восстановлению японской экономики, а, во-вторых, для предоставления американским войскам территорий для отдыха, ремонта и прочих услуг. Что же касается использования американских войск для подавления японских демократических движений, то таких случаев отмечено не было.

Чем же была вызвана необходимость пересмотра договора 1951 г., коль скоро он гарантировал прикрытие в виде «ядерного зонтика», обеспечивал рабочими местами большое число японцев, работавших на американских базах и объектах, стимулировал развитие японской экономики путём финансовых вливаний по «плану Маршалла» и других фондов? Суть заключалась в том, что это был неравноправный, в глазах японцев, фактически односторонний договор, не обеспечивавший широкого поля для взаимовыгодного двустороннего сотрудничества. Японская общественность считала, что договор обеспечивал бесконтрольность действий для американских войск, которые под видом гарантии безопасности, несмотря на предоставленную Японии независимость, продолжали чувствовать себя на её территории в качестве оккупационной армии, ущемляя её самостоятельность, что, естественно, вызывало повсеместные протесты японцев. У японского электората, совсем недавно пережившего американские атомные бомбардировки Хиросимы и Нагасаки, в то время в высшей степени проявлялась аллергия на всё американское. Достаточно сказать, что после подписания договора в 1951 г. в стране, не считая о-вов Рюкю (Нансэй), американские базы бесплатно занимали 135,263 тыс. га наиболее удобных японских земель [5, с. 387-391]. Пребывание в стране многотысячной армии США затрагивало все стороны жизни японского народа, поскольку многие американские военнослужащие вели себя здесь как беспардонные хозяева.

С октября 1953 по декабрь 1956 г. в японские суды было передано 12 581 дело на американских военнослужащих, обвинённых в различных преступлениях [1, с. 12], хотя фактически осуждены были лишь единицы, поскольку командование США, как правило, брало провинившихся солдат на поруки. Япония переживала бурные времена. По всей стране проходили массовые митинги и протесты с требованиями вывода американских войск и сокращения баз на японской территории. Под их давлением число баз было сокращено в 4 раза, а количество войск в 5 раз.

Впервые правительство Японии всерьёз поставило вопрос о необходимости пересмотра пакта 1951 г. в середине 50-х годов, когда в соответствии с законом были учреждены японские силы самообороны, которым вменялось в обязанность предотвращение небольших по масштабам прямых и косвенных агрессий против Японии. Кадровые японские военные, прошедшие вторую мировую войну и вставшие у руля сил самообороны, высказывались за восстановление былого военного могущества Японии

и освобождение её от полной зависимости США в вопросах обеспечения обороны и безопасности. Но для этого нужен был новый договор, который предусматривал бы способность Японии решать вопросы обеспечения самообороны собственной территории самостоятельно и с участием американских войск.

Все ступени заключения Договора проходили на фоне небывалой борьбы политических сил, массовых многотысячных митингов протеста. Это вынудило премьер-министра Японии Н. Киси и президента США Д. Эйзенхауэра провести 21 июня 1957 г. переговоры о частичном выводе американских войск из Японии. (До официального начала пересмотра японо-американского пакта было выведено около 30 тыс. американских военнослужащих и возвращено почти 100 объектов.)

Кульминацией событий стали беспрецедентные в истории японо-американских отношений случаи: отмена по соображениям безопасности намечавшегося на 19 января 1960 г. визита в Японию президента США Д. Эйзенхауэра, а также последовавшая вслед за ратификацией 24 июня 1960 г. отставка премьер-министра Н. Киси, начавшего переговоры по Договору и поставившего точку его ратификацией в японском парламенте. Н. Киси, взяв на себя вину за случившееся, своим уходом в отставку способствовал сплочению политических сил и в целом японского общества. Но благодаря его стараниям на свет появился «Пакт 1951 года», заложивший прочную основу для перехода японо-американских отношений в новую качественную фазу.

Во-первых, на территории Японии остались американские войска и базы, которые продолжали выполнять свои обязательства в соответствии с соглашением о статусе американских войск и баз 1952 г., которое не претерпело на данном этапе существенных изменений.

Во-вторых, США фактически выполняли свои обязательства по обеспечению безопасности Японии.

В-третьих, США всячески способствовали возрождению японской армии под видом сил самообороны.

Последний процесс можно разделить на несколько этапов.

Прежде всего, в своём новогоднем (1950 г.) обращении по радио к японскому народу главнокомандующий американскими оккупационными войсками в Японии генерала Д. Макартур заявил, что Япония «имеет право на самооборону». Вслед за этим 8 июля 1950 г. последовал его приказ о создании полицейского резервного корпуса численностью 75 000 человек и управления морской охраны (8000 человек) [8, с. 415], что открыло путь для возрождения японской армии. Следует обратить внимание, что это было сделано ещё до подписания Договора 1951 г.

Договор «о помощи в обеспечении взаимной обороны» от 8 марта 1954 г. был подписан в условиях, когда США, потерпев поражение в Корее, взяли курс на форсированное наращивание вооружённых сил Японии [7, с. 56]. Указанный договор был направлен на осуществление этой политики.

К этому договору имелось несколько приложений. В одном из них предусматривалась возможность оказания американской военной «помощи» путём поставок материалов и оборудования, изготовленных Японией в порядке выполнения военных заказов США, а также передачи военно-промышленной информации и подготовки японских технических специалистов. При этом указывалось, что японское правительство выступило за оказание американской помощи в финансировании японской военной промышленности.

В другом приложении говорилось, что размеры ежегодных ассигнований Японии в связи с осуществлением этого договора будут согласовываться между двумя правительствами. Правительство Японии могло

вместо покрытия расходов наличными производить вклады в натуральной форме, предоставляя США необходимое и пригодное недвижимое имущество, оборудование, материалы и услуги.

Таким образом, указанный договор имел целью закрепить и усилить зависимое положение Японии в качестве подчинённого участника агрессивного союза с США. Он означал наступление нового этапа в процессе ремилитаризации Японии.

Конкретным воплощением этого договора явилась японо-американская «программа помощи в обеспечении взаимной обороны» (МОАР), по которой производились поставки и финансировались другие мероприятия в счёт военной «помощи» США Японии; составной частью её является «программа взаимной помощи» (МАР) [6, с. 82].

2 июля 1956 г. был учреждён Совет национальной обороны (СНО) – высший консультативный орган при премьер-министре, определявший оборонную политику страны, включая вопросы строительства вооружённых сил и развития оборонной отрасли промышленности.

В состав СНО вошли премьер-министр (председатель), министр без портфеля (фактически заместитель министра), министр иностранных дел и финансов, начальник УНО и начальник Управления экономического планирования.

СНО просуществовал до 1986 г., проведя за это время 72 заседания, на которых были приняты все планы обороны, планы развития сил самообороны, ежегодные планы принятия на оснащение новых видов вооружения и боевой техники. 22 мая 1986 г. СНО был преобразован в Совет национальной безопасности.

Первым крупным актом Совета национальной обороны было принятие вместе с кабинетом министров 20 мая 1957 г. Основного курса обороны – документа, в котором сформулированы принципы официальной оборонной политики Японии, которые заключаются в следующем:

- поддержание деятельности международного сообщества и развитие международного сотрудничества;
- стабилизация общественного благосостояния и развитие патриотических чувств народа, создание здоровой основы для безопасности Японии;
- прогрессивное и эффективное развитие оборонительных возможностей, необходимых для самообороны, с учётом национальных ресурсов и внутреннего положения;
- использование системы безопасности с США в качестве основы для отражения внешней агрессии.

В соответствии с Основным курсом обороны строительство сил самообороны в дальнейшем велось в сочетании постепенного наращивания потенциала самообороны с опорой на союз с Соединёнными Штатами, гарантировавший Японии прикрытие в виде «ядерного зонтика». К моменту принятия Основного курса силы самообороны уже насчитывали 204 105 человек, в том числе в сухопутных войсках – 160 тыс. человек, в ВМС – 24 146, в ВВС – 19 925, в ОКНШ – 34 человека. Помимо этого, в силах самообороны работало по вольному найму 19 396 человек гражданских служащих.

Строительство сил самообороны до 1977 г. осуществлялось на основе так называемых пятилетних планов («бозэйрёку кэйкаку» – планов оснащения оборонного потенциала).

Первый подобный план был разработан в июне 1957 г. и рассчитан на 4 года – с 1958 по 1961 г. Его главной целью было быстрое развёртывание сухопутных войск в связи со значительным сокращением численности войск США в Японии. Он предусматривал формирование 5 полевых армий в составе 14 дивизий, устанавливал численность для сухопутных

Таблица 1. Динамика выполнения Первого плана строительства сил самообороны

Виды ВС	Численность, объединения и подразделения, вооружение	Первый план 1958 – 1961 гг.	
		Цели	Выполнено
СВ	Личный состав	180 000	170 000
	Резерв	15 000	15 000
	Основные силы:		
	Дивизии	6	6
	Смешанные бригады	4	4
ВМС	Боевые корабли:		
	Водоизмещение, т	124 000	112 000
	В строю	*	90 000
	Самолеты:		
	В строю	222	217
ВВС	Самолеты	1342	1133
	Эскадрильи:		
	Истребительные	32	14
	ПВО	24	24

Примечание – знаком «*» отмечены не рассекреченные данные

Источник: [4, с. 42-43]

сил в 180 тыс. человек, определял водоизмещение для кораблей военно-морских сил в 124 тыс. т и количество самолётов – в 1300 единиц. Всё предусмотренное планом вооружение Япония закупала или получала в порядке помощи от США [4, с. 78-80]. Динамика преобразований за время действия Первого плана отражена в *Таблице 1*.

Для консультации по вопросам реализации Договора 1951 г. 21 июня 1956 г. создаётся японо-американский комитет по вопросам обеспечения безопасности (Андзэн хосё-ни кансүру нитибэй иинкай). Членами комитета стали с японской стороны – министр иностранных дел и начальник УНО, с американской – посол США в Японии и командующий вооружёнными силами США в Японии. Комитет стал первым механизмом по согласованию действий между силами самообороны и войсками США в Японии, которых к тому времени было немало. Дело в том, что на первоначальном этапе силы самообороны оснащались в основном американскими вооружением и техникой. Сначала закупались партии готовых образцов, затем Япония стала приобретать лицензии на американское вооружение и производить его на собственных оборонных заводах.

17 апреля 1956 г. было подписано соглашение о поставках Японии американских реактивных истребителей Р-86, а 20 сентября того же года – о выпуске первых истребителей этой марки на японских предприятиях [8, с. 348].

Договор о гарантии безопасности 1951 г. заложил прочный фундамент для развития японо-американского сотрудничества в области обороны, поэтому этот пакт нельзя сбрасывать со счетов при исследовании эволюции японо-американских военных отношений, перерастания их в подлинный военно-политический союз, основанный практически на взаимном партнёрстве.

В целом, период 1950-х годов, когда развернулся процесс ремилиитаризации Японии, и стране предоставлялась американская военная «помощь», можно разделить на три этапа. Первый этап охватывал период с середины 1950 до 1955 г., второй этап длился с 1955 по 1957 г., и третий этап – с 1958 г. по 1960 г.

В течение первого этапа, когда японские вооружённые силы и кадровая военная промышленность только приступили к восстановлению, почти всё вооружение и боевая техника поставлялись в Японию американскими властями. Такая монополия открывала перед американскими властями неограниченные возможности всецело по своему усмотрению определять объём и виды военных поставок.

Второй этап характеризуется определёнными изменениями как в структуре американской военной «помощи», так и в источниках вооружения японской армии, флота и авиации. К этому времени возрождающиеся японские монополии стали энергично выступать за развитие собственной военной промышленности, за увеличение её удельного веса в поставках новым вооружённым силам Японии, за повышение при этом уровня их технической оснащённости.

США начали участвовать в развёртывании японского военного производства, предоставляя патенты, оборудование, материалы, финансируя часть производственных расходов и т. д. В этих условиях общий объём поставок американского вооружения и боевой техники обнаружил тенденцию к уменьшению, хотя часть поставок, предназначенных для военно-воздушных сил Японии, возросла.

Третий этап, начало которого можно условно отнести к 1958 г., характеризуется, прежде всего, оснащением вооружённых сил Японии новейшими видами ракетного оружия. Одновременно усиливается роль японского военного производства в оснащении вооружённых сил Японии и обнаруживается стремление США сократить военные поставки Японии на безвозвратной основе.

Разумеется, отмеченные выше особенности отдельных этапов вовсе не означают, что основные тенденции, свойственные предыдущему этапу, действовали только в рамках этого этапа и не имели никакого отношения к последующим. Напротив, они продолжали действовать, но уже в новых условиях, а следовательно, в других формах и с иной степенью значимости. Так, стремление США единолично определять характер и объём поставок имело место не только на первом этапе, оно прослеживается и на втором и третьем этапах, однако степень эффективности такой политики нельзя сравнить с первым периодом. Участие США в развёртывании военного производства, характерное для второго этапа, наблюдается и в течение третьего этапа и т. д.

Важно также отметить, что благодаря наличию пакта безопасности 1951 г. Япония, не обременённая изнурительными военными расходами, захлестнувшими государства противоборствующих систем, сумела создать платформу для мощного экономического рывка, который она совершила в 1960-е годы.

Не будь пакта безопасности, Япония вряд ли смогла бы при столь незначительных расходах со своей стороны (по словам американцев – «безбилетно») быстро оправиться от разрушительной войны, и уже в качестве демократического, а де-юре и независимого, государства, мало заботясь о своей собственной обороне, безболезненно инкорпорироваться в послевоенные структуры обеспечения безопасности.



Литература

1. Бунин В.Н. Японо-американский союз безопасности: история и современность (К 50-летию со дня основания). М.: РАН, ИДВ, 2000. 335 с.
2. Громыко А.А., Ковалев А.Г., Севастьянов П.П. Дипломатический словарь. М.: Советская энциклопедия, 1986. 1680 с.
3. Пинаев Л.П. Эволюция военной политики Японии. (1951 – 1980 гг.). М.: Наука, 1982. 168 с.
4. Бэй хакусе 1996. (Белая книга по вопросам обороны 1996 г.). Токио: Кокурицу Инсацусэ, 1998. 875 с.
5. Бэй хандобукку 1995. (Справочник по вопросам обороны 1995 г.). Токио: Асакумо-Синбунся, 1996. 569 с.
6. Дзидзи нэнкан 1955. («Ежегодник Дзидзи 1955 год»). Токио: Бондзинся, 1954. 365 с.
7. Дзэнъэй. («Авангард»). 1960. № 6.
8. Нихон-но бэй 1997 (Японская оборона 1997.). Токио: Асакумо-Синбунся, 1999. 734 с.
9. Цусэ хакусе. (Белая книга по вопросам внешней торговли). Токио: Кокурицу Инсацусэ, 1996. 947 с.

Транслитерация по ГОСТ 7.79-2000 Система Б

1. Bunin V.N. YApono-amerikanskij soyuz bezopasnosti: istoriya i sovremennost' (K 50-letiyu so dnya osnovaniya.). M.: RAN, IDV, 2000. 335 s.
2. Gromyko A.A., Kovalev A.G., Sevast'yanov P.P. Diplomaticheskij slovar'. M.: Sovetskaya ehntsiklopediya, 1986. 1680 s.
3. Pinaev L.P. EHvolyutsiya voennoj politiki YAponii. (1951 – 1980 gg.). M.: Nauka, 1982. 168 s.
4. Boehj khakuse 1996. (Belaya kniga po voprosam oborony 1996 g.). Tokio: Kokuritsu Insatsusyo, 1998. 875 s.
5. Boehj khandobukku 1995. (Spravochnik po voprosam oborony 1995 g.). Tokio: Asakumo-Sinbunsya, 1996. 569 s.
6. Dzidzi nehnkan 1955. («Ezhegodnik Dzidzi 1955 god»). Tokio: Bondzinsya, 1954. 365 s.
7. Dzehn"ehj. («Avangard»). 1960. № 6.
8. Nikhon-no boehj 1997 (YAponskaya oborona 1997.). Tokio: Asakumo-Sinbunsya, 1999. 734 s.
9. TSusyo khakuse. (Belaya kniga po voprosam vneshnej trgovli). Tokio: Kokuritsu Insatsusyo, 1996. 947 s.

УДК 334.71:338.47

Илларионов А.А.
Illarionov A.A.

Исторический опыт государственно-частного партнёрства в транспортном освоении Приморья
(на примере сооружения Уссурийской железной дороги)

**The historical experience of public-private partnerships
in the transport development of Primorye
(on the example of the construction of the Ussuri railway)**

Статья посвящена осуществлению одного из первых инфраструктурных проектов на Дальнем Востоке – строительству Уссурийской железной дороги. Государственно-частное партнерство стало залогом успешной реализации этого важнейшего в истории региона проекта.

Ключевые слова: *предприниматели, железнодорожное строительство, государственно-частное партнерство*



The article is devoted to realization of one of the first infrastructure projects in the Far East – the construction of the Ussuri railway. Public-private partnership is the key to successful implementation of this important project in the history of the region.

Key words: *entrepreneurs, railway construction, the public-private partnership*

Строительство на Дальнем Востоке железных дорог, надёжных и современных путей сообщения, представлялось в России делом государственного значения ещё с 50-х гг. XIX в. Правительство тогда рассматривало ходатайства о необходимости железнодорожного строительства в Сибири и на Дальнем Востоке, поступавшие как от чиновников (план Д.И. Романова об устройстве компанейской железной дороги с Амура до Де-Кастри), радевших за государственные интересы, так и от частных предпринимателей, преимущественно иностранных [1, с. 63; 4, с. 10-11]. Последние имели поверхностное представление о краях, в которых предполагалось вести строительство, их проекты были слабо обоснованными. Ни одно из поступивших в то время предложений не было признано удачным, а постройка железной дороги за Уралом только средствами казны представлялась по финансовым соображениям невозможной. Лишь к концу XIX столетия возникли предпосылки для активизации транспортного строительства за Уралом, а именно были накоплены необходимые ресурсы и практический опыт железнодорожного строительства; дальнейшее развитие капитализма в России требовало совершенствования транспортной системы и как следствие – увеличения ёмкости внутреннего рынка. Обострение межимпериалистических противоречий

ИЛЛАРИОНОВ Алексей Анатольевич, к.и.н., доцент кафедры государственного и муниципального управления Владивостокского государственного университета экономики и сервиса (г. Владивосток).

в АТР также не следует сбрасывать со счетов: без железнодорожной магистрали защита национальных интересов России на берегах Тихого океана была едва ли возможна.

В настоящей статье предпринимается попытка рассмотреть осуществлённое более столетия назад в Приморье предприятие – строительство Уссурийской железной дороги – сквозь призму такого типа взаимодействия между государством и бизнесом как государственно-частное партнёрство (ГЧП). В экономическую и юридическую практику термин вошёл сравнительно недавно – в последнее десятилетие прошлого века, утвердившись первоначально в англоязычной литературе. Общепринятого определения государственно-частного партнёрства не существует. Оптимально суть данного явления, на наш взгляд, отражена Т.С. Новиковой и Н.В. Чухломиным [11]. Они определяют ГЧП *как деловое сотрудничество между государственным и частным сектором, предполагающее заключение соглашений и распределение рисков и прибыли от результатов объединения ресурсов* [11, с. 181]. Поскольку одной из наиболее распространённых институциональных форм ГЧП являются договоры подряда, отличавшие, в основном, взаимодействие государства и бизнеса в дореволюционной России, использование термина в нашем случае представляется вполне обоснованным.

Именно абсолютистское государство с присущими ему административными и финансовыми ресурсами выступило силой, способной организовать созидательную работу на новом этапе транспортного освоения восточных районов страны. Такой сценарий развития событий, когда государственная власть определяла все нюансы железнодорожного строительства, был обусловлен не только гигантскими масштабами задуманного предприятия и стратегическим характером дальневосточных железных дорог. Следует учитывать, что в Российской империи сложился особый стиль отношений государства с предпринимателями. Государство преваляло в хозяйственной жизни России и не собиралось уступать своих позиций развивавшейся буржуазии. «...Используя представителей делового мира в качестве экспертов, царизм в то же время детально регламентировал условия и пределы частно-предпринимательской инициативы в экономической области» [10, с. 231]. Поэтому причастность предпринимателей к возведению дальневосточных железных дорог, так же как и любых иных железных дорог в империи, всецело зависела от воли государства. Но, конечно, в нашем случае особый вес имел и фактор финансовой слабости местного бизнеса, и геополитическая специфика – этим определялась центральная роль государства в сооружении железнодорожной сети.

Масштаб предстоявших работ предопределил повышенное внимание руководства страны к организационной стороне дела. Первоначально общее руководство строительством Транссибирской магистрали, в том числе и её дальневосточного звена – Уссурийской железной дороги – возлагалось на МПС, а именно на Управление казённых железных дорог (РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 575. Л. 9.). Между тем, сразу стала очевидной потребность в специальном руководящем органе, который мог бы успешно (значит оперативно) решать все вопросы, связанные со строительством этой магистрали. Такой орган должен был обладать гораздо более широкими полномочиями и большим влиянием, чем МПС. Вопрос стоял не столько о появлении очередного административного учреждения, сколько о наделении его исключительными полномочиями в подведомственной сфере, что в итоге должно было колоссально упростить механизм реализации принимаемых решений. В конце 1892 г. правительством принимается решение о создании Комитета Сибирской

железной дороги – центрального органа, курировавшего железнодорожное строительство за Уралом [14, с. 67].

Выдающиеся заслуги в продвижении вопроса о сооружении Транссиба в целом, и в организации Комитета Сибирской железной дороги в частности, принадлежат С.Ю. Витте, который после недолгого пребывания на посту министра путей сообщения получил портфель главы финансового ведомства. Им была сформулирована мысль о создании этого особого государственного учреждения. Наряду с другими важными предложениями по сооружению Транссибирской магистрали указанная идея была высказана Витте в ноябре 1892 г. [9, с. 28].

Всё тот же Витте посоветовал императору Александру III назначить наследника престола Николая Александровича главой Комитета Сибирской железной дороги. Царствовавший император активно готовил сына к делу государственного управления. Неслучайно именно сыну Александр III поручил открыть в мае 1891 г. работы по сооружению Уссурийской железнодорожной магистрали. Появление наследника престола на этой церемонии – само по себе небывалое для дальневосточников событие – придавало открытию работ особенно торжественный характер и, конечно, отвечало цели приобщения великого князя к государственным делам. А в январе 1893 г. Николай был назначен председателем Комитета Сибирской железной дороги [14, с. 67-68].

Назначение наследника престола руководителем Комитета стало залогом быстрого продвижения железнодорожного строительства в Сибири и на Дальнем Востоке. Став императором, Николай Александрович к постройке Транссиба не охладел, он оставил пост председателя Комитета за собой, а это обстоятельство в самодержавной России имело колоссальное значение. «Решения Сибирского комитета имели значение законов, так как когда надо было обращаться... в Государственный совет, вопросы уже заранее были предreshены государем императором» [3, с. 437]. Заслуживает внимания и назначение в начале 1893 г. председателя Комитета министров Н.Х. Бунге на пост вице-председателя Комитета Сибирской железной дороги. Бунге, опытный бюрократ, был в своё время наставником наследника престола, и это, без сомнения, облегчало его взаимодействие с Николаем в Комитете. Следовательно, назначения января 1893 г. носили стратегический характер, и они в должной мере учитывали государственные интересы.

Исполнительным органом, на который возлагалось руководство гигантской стройкой, стало специальное Управление по сооружению Сибирской железной дороги, подчинявшееся министру путей сообщения. Оно просуществовало до середины 1899 г., когда и было упразднено в связи с реорганизацией МПС [3, с. 437]. Следует заметить, что к тому времени основной объём строительных работ удалось выполнить (темпы сооружения Транссибирской магистрали были беспрецедентно высокими) и необходимости в специальном управлении постройкой уже не существовало.

С.Ю. Витте, являясь постоянным участником заседаний Комитета Сибирской железной дороги, был в центре событий и сумел немало сделать для успешной реализации намеченных планов железнодорожного дела за Уралом. «...Он не только ассигновал средства, но и, подбирая людей, сколотил группу способных железнодорожных инженеров (К.Я. Михайловский, Н.Н. Меженинов, Б.И. Савримович, Е.Ю. Подруцкий, Н.А. Белелюбский), находил предприимчивых подрядчиков. Витте внимательно следил за ходом строительства, изыскивал рычаги его ускорения, контролировал сооружение подсобных предприятий» [9, с. 29]. Наряду с С.Ю. Витте наиболее деятельными руководителями этого важнейшего для страны проекта следует признать министра путей

сообщения князя М.И. Хилкова и статс-секретаря А.Н. Куломзина. Они выполнили основной объём организационной работы.

Среди факторов, существенно влиявших на успех железнодорожного строительства в Приморье в 90-е гг. XIX в., нужно выделить следующие два: 1) осуществление стабильного и полномасштабного финансирования строительства; 2) обеспечение стройки необходимыми трудовыми ресурсами (рабочими руками). Оба вопроса требовали рационального решения, поскольку государство не обладало избытком материальных и людских ресурсов. *В этих условиях именно механизм государственно-частного партнёрства, тесной кооперации государственных структур и бизнеса обеспечил успех задуманного предприятия.*

Особый интерес министра финансов к Транссибирской магистрали, его участие в работе Сибирского комитета и, конечно же, особенный статус данного учреждения, в котором председательствовал наследник российского престола, обусловили своевременное выделение бюджетных средств на сооружение Уссурийской железной дороги. Утверждённые Государственным советом сметы на сооружение Южно-Уссурийского и Северо-Уссурийского участков предусматривали ассигнование 17661051 руб. и 21709930 руб. соответственно [7, с. 105]. Следовательно, стоимость строительства всей магистрали оценивалась почти в 40 млн. руб. Между тем, Уссурийская железная дорога сооружалась по облегчённому варианту, что свидетельствовало о стремлении правительства удешевить, насколько возможно, это строительство. Сужение полотна дороги, большие предельные уклоны при его возведении, устройство деревянных мостов через средние и малые реки – вот те меры, на которые готов был идти Сибирский комитет ради сокращения казённых расходов.

Огромное влияние на успех всего строительства оказывал второй фактор. Юг Дальнего Востока в конце XIX в. оставался в значительной степени территорией пионерного освоения. Железную дорогу приходилось зачастую строить в местности, совершенно не обжитой. «...Все участки вниз по Уссури почти необитаемы, станции расположены по берегу реки, то есть самое меньшее вёрст 12 от линии...» [5, с. 2]. Данное обстоятельство объективно удорожало строительные работы. Возникали трудности в обеспечении стройки необходимыми материалами, продовольствием; остро стоял вопрос о подъездных путях к строящейся линии и транспортных средствах. Однако самой важной представлялась проблема обеспечения железнодорожного строительства рабочими руками.

В соответствии с монаршей волей, постройку Сибирского рельсового пути – этого «великого народного дела» – необходимо было осуществить «... русскими людьми и из русских материалов» [1, с. 63]. С другой стороны, выдвигалось условие строить железную дорогу «... дёшево, а главное скоро и прочно» [14, с. 69].

Трудно не согласиться с исследователями, полагающими, что в такой ситуации без чрезвычайных мер по привлечению и использованию трудовых ресурсов невозможно было обойтись [13, с. 129-130]. Переселенцы, прибывшие на судах Доброфлота в 80-х гг. и составившие значительную часть крестьянского населения Приморья, только осваивались на новых местах, мало кто из них успел обустроить собственное хозяйство и крепко встать на ноги. Поэтому рассчитывать на их заинтересованность в земляных и иных работах на линии сооружаемой железной дороги строительное управление не могло. Уссурийские казаки также проявляли пассивность, их не привлекал тяжёлый труд строителей стальной магистрали. В этих условиях правительство сделало ставку на проверенный годами контингент – военнотружеников частей, размещённых в крае, и заключённых, отбывавших наказание на Дальнем

Востоке, либо только туда направлявшихся. Данные категории рабочих составили ядро строителей Уссурийской железной дороги. С целью восполнения дефицита рабочих рук русское правительство вынуждено было обращаться и к завозу иностранной рабочей силы (преимущественно из Китая). Менее широко использовался на строительстве магистрали вольнонаёмный труд русских рабочих из центральных губерний, что объяснялось объективными причинами, в частности дороговизной их доставки на Дальний Восток.

Казённые подрядчики строительного управления не могли самостоятельно выполнить весь объём работ в требуемые сроки. Кроме того, управление стремилось сдать строительные участки с подряда на наиболее выгодных для государства условиях. Наилучшим выходом из данной ситуации виделось использование частной предпринимательской инициативы. Частными предпринимателями владело желание получить барыши на железнодорожных подрядах и поставках, выполняя самые прибыльные работы: строя здания и мосты, производя земляные работы, поставляя лес и т.п. Государство нуждалось в предпринимателях (купцах, чиновниках), как в экспертах, не желая сталкиваться с многочисленными практическими трудностями в осуществлении поставленной цели. Эти трудности предстояло преодолеть частным подрядчикам и поставщикам. *Способность предпринимателей законtrakтовать рабочих, доставить их на стройку, обеспечить строительными материалами и инвентарём, предоставить им на время работ крышу над головой, обеспечить продовольствием и материально заинтересовать была по достоинству оценена государством.* Государственная власть признавала, что частный бизнес справится с этими задачами удачнее её самой, и готова была оплатить его услуги звонкой монетой. В итоге, государственно-частное партнёрство в процессе сооружения Уссурийской железной дороги способствовало сокращению расходов правительства и организации рабочего процесса оптимальным образом.

Но на практике действия подрядчиков не всегда оказывались успешными и приносили максимальную пользу общему делу. Один из исследователей этого вопроса справедливо отметил несостоятельность некоторых частных подрядчиков строительного управления, которым не хватало организаторского опыта, деловой хватки, да и в капиталах у них ощущался недостаток [7, с. 107]. Подрядчиками строительного управления было привезено из Одессы до 800 человек наёмных рабочих. Их собрали без строгого отбора. На работах состояла едва ли половина этого беднейшего люда (РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 571. Л. 62.). Многие не имели даже паспортов, ведь на родине они были представителями люмпенского слоя. Здесь же, во Владивостоке, эти люди так же вызывали немалую озабоченность властей, после того как, бросив работы на строившейся железнодорожной линии, пополняли зачастую ряды местных бродяг. Рабочие были не довольны тяжёлыми условиями, в которых им приходилось жить и работать. Они заявляли о притеснениях подрядчиков. От законtrakтованных в европейских губерниях рабочих подрядчики действительно намеренно утаивали истину о трудностях пути на Дальний Восток, о высоких ценах на товары повседневного спроса и прочие дальневосточные реалии.

Очень туго сначала продвигалась работа на участках, взятых с подряда предпринимателями Введенским и Кауровым. Коллежский советник Введенский подрядился выполнить железнодорожные работы между Владивостоком и Никольским, для чего ему был сдан отряд солдат численностью 1550 человек. Важнейшие условия заключённого с Введенским договора были таковы: подрядчику следовало уплатить батальонам деньги за рабочую одежду в 4-х месячный срок, платить ря-

довому по 30 коп. за рабочий день, отпускать на каждого военнослужащего по 5 коп. в день на расходы по надзору и по 2 коп. – на расходы по лечению. Подрядчик должен был взять на себя и организацию питания солдат. Но Введенский не смог поставить дело надлежащим образом и спустя 3 недели после заключения контракта отказался от своих обязательств (РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 604. Л. 6.).

Крупным подрядчиком казны был купец 2-й гильдии Василий Кауров, специально прибывший с этой целью в Приморье. Им были законтрактованы рабочие в Европейской России, кроме того, в 1891-1893 гг. Кауров брал крупные отряды солдат (численностью 950-1000 человек) на особых условиях, заключённых с военным министерством (РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 570. Л. 128 – 129об.; д. 604. Л. 8об.). Подрядчик нёс расходы по заработной плате военных строителей дороги, лечению заболевших на стройке; он обязывался приобрести у военного ведомства инструмент, тачки и рабочую одежду, устроить бараки, временные кухни и бани. Обеспечение рабочих провиантом также относилось к обязанностям подрядчика. О порядке расчёта предпринимателя с военным министерством в договоре сказано следующее: «...Все, причитающиеся с меня, Каурова, платежи имеет получать Заведующий нижними чинами штаб-офицер от Начальника работ Уссурийской железной дороги из следующих мне, Каурову, платежей за произведённые работы» (РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 570. Л. 129.). Для решения возможных недоразумений договором предусматривалось создание комиссии с равным представительством сторон.

За два строительных сезона на Южно-Уссурийском участке военные строители, бывшие в распоряжении Каурова, выбрали около 70 тыс. кубических сажень грунта при производстве земляных работ (РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 604. Л. 7об., 11.). За то же время отряд, которым руководил подполковник Экстен, сделал 78,8 тыс. кубических сажень (РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 604. Л. 6об., 9об.). При равных естественных условиях (климатические условия, качество грунта) Экстен располагал более многочисленным отрядом – в 1,5 тыс. рабочих, то есть каждый сезон у него было на 500 – 600 солдат больше. Даже учитывая объективные сложности (потерю времени в 1891 г. в результате ликвидационных дел Введенского, рабочие которого были подчинены в итоге Экстену), очевидно, что результат работы на участках частного предпринимателя лишь немногим уступал результату военного ведомства, решившегося действовать на свой собственный риск (хозяйственным способом). Именно поэтому руководители строительства считали необходимым продолжать сотрудничество с подрядчиком, несмотря на известную его нечистоплотность в отношениях с рабочими.

Между тем, жажда наживы, сверхприбыли служила плохую службу самим барышникам. Ещё в 1891 г. был установлен «...факт некоторой деморализации отрядов, бывших у Каурова» (РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 604. Л. 8.). А с 1893 г. военное ведомство отказалось от услуг частных подрядчиков, сочтя их накладными (здесь не могли не сказаться и злоупотребления предпринимателей), и стало работать хозяйственным способом. Стремясь нажиться на эксплуатации наёмных рабочих, минимизируя собственные затраты, купец Кауров восстановил и их против себя, об этом уже упоминалось. Есть сведения о конфликтах с рабочими другого крупного подрядчика – Скидельского, подобно Каурову отправившегося на Дальний Восток за прибыльными железнодорожными подрядами (РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 571. Л. 30.). Комментируя создавшееся положение, газета «Восточное обозрение» в августе 1891 г. отмечала: «Немного времени прошло с начала открытия работ по устройству полотна Южно-Уссурийской железной дороги, а уже проявилось в полном блеске

характерное для сибирских предпринимателей и подрядчиков отношение к рабочим... Рабочие, доведённые до отчаяния, устраивают стачки и отказываются продолжать работать; подрядчики пишут заявления о "бунте" рабочих и требуют вмешательства военной силы, чтобы принудить их работать» [Цит. по: 8, с. 19]. Идя на сотрудничество с властью, предприниматели, конечно, рассчитывали на покровительство со стороны государства, например, при возникновении таких спорных ситуаций. Законтрактовав рабочую артель, они, как правило, злоупотребляли своим положением: в собственных интересах пересматривали условия договоров, требуя выполнения не оговорённых первоначально работ за прежнюю плату [5, с. 2]. Недобросовестность подрядчиков проявлялась и в порядке регистрации и оплаты труда, который позволял им бесконтрольно расхищать большую часть заработка рабочих [2, с. 103].

Железнодорожные подряды, конечно, обогащали дельцов. Предприниматель Скидельский на Уссурийской железной дороге набрал подрядов на 2,5 млн. руб. [15, с. 67]. Развернув кирпичное производство, он строил мосты, мастерские, даже здание Управления дороги во Владивостоке. Железнодорожные подряды способствовали расширению предпринимательской деятельности Скидельского, имевшего интересы в горной, лесопильной и других отраслях. В результате Леонтий Скидельский стал одним из крупнейших капиталистов на Дальнем Востоке. Кроме Скидельского, в начале 90-х гг. XIX в., кирпичными заводами (как правило, это были небольшие мало затратные производства с примитивной технологией) обзавелись такие подрядчики железнодорожно-строительства, как Тифонтай, Кустер, Линдгольм [15, с. 88].

Истории сооружения Уссурийской магистрали известны случаи острого соперничества предпринимателей, стремившихся получить выгодные казённые подряды. Так, постройка деревянного моста через Бикин по предварительному письменному условию была поручена Скидельскому. Однако другой предприниматель – Суворов – предложил Управлению по сооружению Уссурийской железной дороги более выгодные условия (они сэкономили Управлению до 24 тыс. руб.) [5, с. 2]. Передача подряда этому предпринимателю привела к предъявлению Скидельским счета строительному управлению [6, с. 2]. Данный случай позволяет судить ещё и об уязвимости позиций частного бизнеса во взаимоотношениях с казёнными заказчиками.

Далеко не последнюю роль в строительстве железной дороги играли своевременные поставки леса, в связи с чем некоторые предприниматели – поставщики Управления по сооружению Уссурийской железной дороги – получили от властей *преимущественное* перед другими частными лицами право сплава леса: Зотов – на Монгугае, Аверкович – на Раковке, Рославлев – на Ситухэ (РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 575. Л. 38об., 39.).

Подрядчиками казны при строительстве Северо-Уссурийского участка, кроме Скидельского и Суворова, были предприниматели Галецкий, Гуюс, Ферштер, Барашков, Соколов (РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 628. Л. 3об.). Они охотно брали у тюремного ведомства крупные партии каторжан. Последние сдавались подрядчикам подённо (по 80 коп. за каждую подённую). Большой объём работ здесь приходился на участки подрядчика Галецкого. У него работало несколько арестантских команд: первая, насчитывавшая 180 рабочих, трудилась на Красной речке, что в 16 верстах от Хабаровска; вторая, той же численности, была занята вблизи урочища Кцоёво; наконец, на р. Малая Чирка работал отряд в 190 человек (РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 628. Л. 3об.). При выполнении урока арестант получал от подрядчика на руки 15 коп. Предусматривалось и сверхурочное вознаграждение: например за 0,1 кубической саже-

ни мягкого грунта плата повышалась на 100% (15 коп.), а сверхурочная выемка 0,01 кубической сажени скалистого грунта стоила подрядчику 5 коп. (РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 628. Л. 7.). Несмотря на это, эксплуатация каторжных оставалась чрезвычайно выгодной для подрядчиков, едва ли можно было рассчитывать на вольнонаёмную рабочую силу, готовую работать за такие гроши.

Другой категорией землекопов, активно используемой подрядчиками в середине 90-х гг., были китайские и корейские рабочие. Они выполнили 67% объёма земляных работ на Северо-Уссурийском участке (солдатами было исполнено здесь 20% , ссыльно-каторжными – 9%, японцами – около 4%) [4, с. 24].

Не все подрядчики оказывались исправными партнёрами казны, пример Введенского красноречиво об этом свидетельствует. Строительное управление вынуждено было в интересах дела оказывать предпринимателям разнообразную помощь, нередко оно само приобретало провиант и фураж, снабжало ими частных подрядчиков и вычитало затем стоимость товаров при расчёте за произведённую работу. *Но, несмотря на видимые сложности, подрядный способ железнодорожного строительства на Дальнем Востоке в целом себя оправдал, обеспечив реальную выгоду государству.* Как на южном, так и на северном участках сооружавшейся Уссурийской магистрали частными подрядчиками было выполнено свыше половины объёма всех работ (54% на южном и 51% на северном) [7, с. 107]. Управление по сооружению Уссурийской железной дороги находило при этом более приемлемые условия организации работ, чем при хозяйственном способе. Предприниматели же, получив прибыль от железнодорожных подрядов и поставок, имели возможность начать или развить собственное дело, придать ему новый импульс.

Конечно, построенная магистраль, не имевшая большого количества подъездных путей и ответвлений, не могла скоро окупиться. Но уже первый год эксплуатации в Приморье почти 400-километровой железной дороги (доведённого до станции Графской южного участка) принёс 768 тыс. руб. выручки [12, с. 14]. Основные поступления давала, что вполне понятно, перевозка грузов. Из 1709 отправленных по Южно-Уссурийской дороге в 1895 г. поездов, товарными являлись 971 [12, с. 13].

В заключение необходимо подчеркнуть, что ведущую роль в становлении железнодорожной сети Приморья сыграло государство. Оно, представленное императором Александром III, деятелями Сибирского комитета, министрами (Витте, Хилковым) выработало стратегию железнодорожного строительства на Дальнем Востоке. Смысл её сводился к принципу: строить железные дороги быстро, дёшево, надёжно. В этих целях своевременно появились необходимые нормативные акты, регламентировавшие различные аспекты сооружения рельсовых путей. Государственная власть направила на железнодорожное строительство в далёком крае колоссальные финансовые ресурсы, обеспечила стройку опытными инженерами и техниками, изыскала возможности для привлечения к работам русских и иностранных рабочих. Государство владело построенными дорогами и стремилось сделать их бездефицитными. *Однако именно государственно-частным партнёрством был предопределён успех предприятия в практической его части, в воплощении магистрали, что называется в чугуне и камне.* Договоры подряда стали той формой ГЧП, которая была реализована при железнодорожном строительстве в Приморье. Частные предприниматели являлись подрядчиками и поставщиками казны, на определённых условиях сотрудничая с государством (его представителем в отношениях с частным бизнесом было Управление по сооружению Уссурийской железной дороги), делили с государством прибыль и риски. Бесспорно, в абсолютной

монархии условия такого взаимодействия диктовала государственная власть. Между тем, масса частных вопросов, казалось мелких и незначительных, но существенно влиявших на конечный результат этого великого дела, практически была решена конкурировавшими между собой предпринимателями-подрядчиками. На наш взгляд, этот исторический опыт (и опыт, в целом, положительный) не утратил актуальности и в современных условиях. Подтверждением тому являются осуществлённые в последние годы в Приморье крупные транспортные проекты.



Литература

1. Алексеев А.И., Морозов Б.Н. Освоение русского Дальнего Востока (конец XIX в. – 1917 г.). М., 1989.
2. Борзунов В.Ф. Пролетариат Сибири и Дальнего Востока накануне первой русской революции (по материалам строительства Транссибирской магистрали). М., 1965.
3. Витте С.Ю. Воспоминания. Т. 1. (1849 – 1894). М., 1960.
4. Дальневосточная магистраль России. Хабаровск, 1997.
5. Дальний Восток. 1895. № 2.
6. Дальний Восток. 1895. № 3.
7. Деревянко А.П. Сооружение Уссурийской железной дороги (1891 – 1897 гг.) // КВЖД и ее влияние на развитие политических, социально-экономических и культурных процессов в Северо-Восточной Азии. Международная научная конференция: тезисы докладов и сообщений. Владивосток, 1997. С. 105-107.
8. Залужная Д.В. Транссибирская магистраль. М., 1980.
9. Игнатьев А.В. С.Ю. Витте – дипломат. М., 1989.
10. История предпринимательства в России. Кн.2. Вторая половина XIX – начало XX в. М., 1999.
11. Новикова Т.С., Чухломин Н.В. Оценка эффективности государственно-частного партнёрства при создании особых экономических зон // Вестник НГУ. Серия: Социально-экономические науки. 2010. Т. 10. Вып.4. С. 180-92.
12. Отчет по временной эксплуатации Южно-Уссурийской железной дороги за 1895 г. СПб., 1900.
13. Пиотрович А.А. О цикличности развития сети железных дорог Дальнего Востока и проблемах ресурсного обеспечения этого развития // Социальные и гуманитарные науки на Дальнем Востоке. 2004. № 1. С. 125–131.
14. Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге. СПб., 1900.
15. Троицкая Н.А. Формирование и деятельность крупной буржуазии на русском Дальнем Востоке (1861 – 1904 гг.): Дис... канд. ист. наук. Владивосток, 1989.

Транслитерация по ГОСТ 7.79-2000 Система Б

1. Alekseev A.I., Morozov B.N. Osvoenie russkogo Dal'nego Vostoka (konets XIX v. – 1917 g.). M., 1989.
2. Borzunov V.F. Proletariat Sibiri i Dal'nego Vostoka nakanune pervoj russkoj revolyutsii (po materialam stroitel'stva Transsibirskoj magistrali). M., 1965.
3. Vitte S.YU. Vospominaniya. T. 1. (1849 – 1894). M., 1960.
4. Dal'nevostochnaya magistral' Rossii. KHabarovsk, 1997.
5. Dal'nij Vostok. 1895. № 2.
6. Dal'nij Vostok. 1895. № 3.
7. Derevyanko A.P. Sooruzhenie Ussurijskoj zheleznoj dorogi (1891 – 1897 gg.) // KVZHD i ee vliyanie na razvitie politicheskikh, sotsial'no-ehkonomicheskikh

i kul'turnykh protsessov v Severo-Vostochnoj Azii. Mezhdunarodnaya nauchnaya konferentsiya: tezisy dokladov i soobshhenij. Vladivostok, 1997. S. 105-107.

8. Zaluzhnaya D.V. Transsibirskaya magistral'. M., 1980.

9. Ignat'ev A.V. S.YU. Vitte – diplomat. M., 1989.

10. Istoriya predprinimatel'stva v Rossii. Kn.2. Vtoraya polovina XIX – nachalo XX v. M., 1999.

11. Novikova T.S., CHukhlomin N.V. Otsenka ehffektivnosti gosudarstvenno-chastnogo partnyorstva pri sozdanii osobykh ehkonomicheskikh zon // Vestnik NGU. Seriya: Sotsial'no-ehkonomicheskie nauki. 2010. T. 10. Vyp.4. S. 180-92.

12. Otchet po vremennoj ehkspluatatsii YUzhno-Ussurijskoj zheleznoj dorogi za 1895 g. SPb., 1900.

13. Piotrovich A.A. O tsiklichnosti razvitiya seti zheleznykh dorog Dal'nego Vostoka i problemakh resursnogo obespecheniya ehlogo razvitiya // Sotsial'nye i gumanitarnye nauki na Dal'nem Vostoke. 2004. № 1. S. 125–131.

14. Putevoditel' po Velikoj Sibirskoj zheleznoj doroge. SPb., 1900.

15. Troitskaya N.A. Formirovanie i deyatel'nost' krupnoj burzhuazii na russkom Dal'nem Vostoke (1861 – 1904 gg.): Dis... kand. ist. nauk. Vladivostok, 1989.

УДК 574:628.394

*Наумов Ю.А.
Naumov Yu.A.*

Исторические аспекты становления города Находка как транспортного мегакомплекса

Historical aspects of becoming of city Nakhodka as a transport mega complex

В статье рассматриваются историко-географические аспекты становления портов Находки (с выделением этапов) и формирование на их основе крупнейшего транспортного мегакомплекса всего Дальнего Востока (ДВ), проблемы и перспективы социально-экономического развития этого комплекса, экологическая ситуация портовых акваторий и проблемы морепользования, а также предпосылки устойчивого развития.

Ключевые слова: *крупнейший транспортный мегакомплекс, диверсифицированная экономика, акваториальные и биологические ресурсы, напряженная экологическая ситуация*



In the article considered historical and geographical aspects of becoming the ports of Nakhodka (with giving out the stages) and forming on its basis of the highest transport mega complex in Far East Region, problems and prospects of social and economic development of this mega complex, ecological situation of port aquatoriums and problems of sea using and also backgrounds of steady development.

Key words: *highest transport mega complex, diversified economy, aqua territorial and biological resources, tense ecological situation*

Возникновение и развитие крупнейшего на Дальнем Востоке города-порта Находка неразрывно связано с географическими открытиями, научными исследованиями, природными, экологическими и историческими условиями развития Дальневосточного региона, геостратегическим значением Находки для всей страны.

Анализ публикаций по данному вопросу [14; 17; 18 и др.] показывает, что их авторы акцентировали своё внимание на экономической составляющей, но очень мало – на социальной, вовсе оставляя без внимания экологические проблемы.

Согласно археологическим материалам, ещё в неолите на побережье заливов Америка и Восток существовали многочисленные поселения [13]. А.П. Окладников и А.П. Деревянко [22] в своей работе со ссылкой на исследования Ф.Ф. Буссе и П.А. Кропоткина указывают, что племена мохэ-илоу и сушени имели поселения на берегу бухты Находка ещё в V-VI веках, занимаясь добычей биоресурсов и земледелием.

Само открытие залива Находка (ранее Америка) связано с исследованиями русскими моряками берегов Приморья: в 1859 году в этом заливе была открыта бухта Находка при его посещении пароходо-корветом

«Америка», в 1860 году в нём обнаруживается бухта Врангеля, а в 1861 году открыт расположенный рядом залив Восток.

В 1864 году в заливе Америка на мысе Астафьева основывается военный гидрографический пост. Первое упоминание о деревне Находка относится к 1864 году [14]. В связи с этим дату основания Находки следовало бы, как и предлагают наши краеведы, вести, по аналогии с Владивостоком, со времени основания военного поста, то есть с 1864 года, а не с 1950 года.

Следует напомнить, что при выборе главного восточного форпоста России рассматривались три варианта его местоположения: бухта Золотой Рог, бухта Находка, залив Посыета. Как известно выбор пал на Золотой Рог, что и обусловило бурное развитие Владивостока по сравнению со всеми другими населёнными пунктами Приморья.

13 ноября 1867 года напротив мыса Астафьева под управлением Сибирского удельного ведомства образована торговая фактория – поселение, образованное иностранными (чаще всего европейскими) купцами на территории другого государства или колонии. Переселенцы из Финляндии численностью около 100 человек прибыли на пароходе «Находка» в 1869 году.

В июне 1869 года землемер Шишкиным был составлен план застройки фактории. В посёлке появились: первая пока деревянная пристань, первые предприятия – мельница и лесопильный завод, а также 15 магазинов, баня, склады, кузница. Но в апреле 1870 года пароход «Находка» затонул и фактория лишилась регулярного морского сообщения. Последствия этой аварии негативно сказались на развитии Находки: гражданское население перебралось на реку Амба и во Владивосток, а фактория почти обезлюдела, так как здесь осталось жить всего несколько семей.

В 1886 году на берегах бухты Гайдамак в зал. Восток русский китобой А.Г. Дедымов организовал базу для судов, построил салотопенный завод и стал заниматься добычей и переработкой китов до 1891 года, когда во время шторма погиб вместе с командой своего корабля. В 1895 году граф Кайзенберг организовал в этих местах крупное китобойное товарищество. Если до 1891г. было добыто 85 китов, то к 1896 г. уже 785 [4]. После разделки на нём китов их жир и ус поставлялись в Японию, Англию и Францию [16].

В 1890-е гг. на месте нынешней улицы Ленинской разместился хутор Эккермана: продукция, выращиваемая на здешних огородах, отправлялась на рынки Владивостока и Сучана. На мысе Астафьева был построен рыбоконсервный завод Лисунова, на нём изготавливалась продукция из крабов и креветок. На месте Морвокзала появилось рыболовецкое хозяйство Юзефа Саклина. К концу XIX века здесь выращивали зерновые культуры и овощи, занимались лесозаготовкой, пчеловодством и производством молока.

В начале 1890-х гг. была протянута грунтовая дорога для езды на конных повозках из Шкотово во Владимиро-Александровское, затем до Сучана, откуда доставлялся уголь в б. Находка на корабли российского военно-морского флота (рис. 1.).

Уже в самом начале XX века обозначилась необходимость возведения в бухте Находка полноценных причалов, способных вмещать значительные по объёмам грузы. Так, в 1904 году с началом русско-японской войны из Сучана, где с 1888 года добывался уголь, подводами на лёд бухты Находка было доставлено 8 тыс. т угля. Но корабль за ним так и не пришёл, а по весне весь уголь с таянием льда провалился на дно. Эта негативная экологическая ситуация для морской среды 1-й признак вступления Находки в эпоху техногенной цивилизации.

Транспортная проблема было острой уже с первых шагов становления Находки. Ещё в 1890 году командующий Тихоокеанской эскадры вице-адмирал Н.П. Назимов доносил царю о необходимости устроить железнодорожный путь от шахт Сучана до бухты Находка. В связи с этим уже в 1892 году Министерством путей сообщения было отдано распоряжение о начале изыскательских работ по прокладке Сучанской узкоколейки. Главной её задачей было снабжение углём военных судов. И всё-таки в 1907 году уголь Сучана пошёл не в сторону Находки, а во Владивосток. План транспортировки угля из Сучана в Находку неоднократно отодвигался на более поздние сроки, и вернулись к нему только в 1929 году. Транссиб уже давно успешно действовал, а первый участок железной дороги Кангауз (Сучан) – Лацис (Находка) Сучанской ветки был принят во временную эксплуатацию только 1 января 1936 года. Конечно же все эти события тормозили развитие Находки.

Важный этап восстановления поселения в Находке – 1907 год, когда на берегах реки Каменка переселенцами из Черниговской губернии основана деревня Американка. В 1909 году в деревне проживало 239 человек. Местные жители занимались не только добычей морепродуктов и выращиванием сельхозпродукции: в 1907 году на полуострове Трудный работало 2 рудника по добыче золота.

Трагедия Гражданской войны затронула и Находку, когда в 1919 год посёлок Американка и устье Сучана были обстреляны артиллерийскими орудиями с английского крейсера «Кент», а члены сельского совета Американки расстреляны его десантом из белогвардейцев. 1-2 декабря 1919 года произошло восстание военного гарнизона в Сучане против режима Колчака, гарнизон перешёл на сторону партизан. Власть интервентов длилась недолго: уже в апреле 1920 года партизаны оттеснили их к бухте Находка и заставили бежать на судах.

Послевоенная разруха сказывалась тяжёлым положением населения, но уже в 1923 году в заливе Восток был организован рыбозавод «Тафуин» на мысе Пещурова. Он выпускал консервы из крабов. Вскоре на мысе Астафьева в бухте Находка возник ещё один крабовый завод. Уже в 30-х годах возникла сеть рыболовецких колхозов.

В 20-е годы вновь обостряются агрессивные устремления Японии по отношению к окружающим её странам, особенно когда в 1927 г. к власти пришло правительство генерала Танаки. Сам Танака назвал свой курс «политикой крови и железа». В связи с этим советское правительство принимает решение об укреплении восточных рубежей СССР, включая побережье залива Америка.

Здесь в 1938 – 1940 годах возводятся артиллерийские батареи. В 1931 году образован пограничный контрольно-пропускной пункт «Находка», а в 1932 году – погранотряд. В его функции входила охрана государственных границ. Это являлось весьма своевременным, так как здесь и в Приморье в целом процветали контрабанда, шпионаж, диверсии, а в прибрежных водах нагло занимались браконьерством японские суда. И хотя Владивосток остаётся главным военным форпостом СССР на Тихом океане, Находка приобретает статус военного порта. В 1934 году был издан Приказ о формировании здесь базы подводных лодок (рис. 2). Она дислоцировалась до 60-х годов. В районе бухты Козьмина были организованы базы торпедных катеров и гидросамолётов. Для обслуживания военных кораблей топливом с 1937 года к ним были прикреплены 2 танкера. Такая насыщенность залива дизельными судами обусловила начальную стадию его загрязнения нефтепродуктами. Строительство казарм и причалов выполняла военно-строительная организация. Наряду с этим строился ещё один Сучанский сектор обороны.

В 1930-е гг. на берегу залива Находка появляются самостоятельные посёлки: Находка («Бухта Находка», «населённый пункт Находка»), Северный, Угольбаза, Падь Ободная, Рыбак. Люди в них занимались подсобным хозяйством и рыбной ловлей. К концу 30-х годов на побережье работали многочисленные рыбацкие колхозы. Но по-прежнему берег был плохо оборудован в транспортном отношении: заходившие в бухту Находка суда становились на якорь, а пассажиры и грузы доставляли на берег на шаландах, кунгасах и весельных лодках.

В 1935 году это уже был портпункт преимущественно регионального значения, который включал пирс длиной 125 метров, складские помещения и подъездные железнодорожные пути. С причала производилась отгрузка угля сучанских шахт и генеральных грузов. На берегу размещались деревянные постройки конторы, столовой, бани, вокзала, таможни. Появилось и автономное электроснабжение, работающее на угле и керосине. С 1938 года портпункт получает более высокий статус: из приписного пункта Владивостокского торгового порта он становится самостоятельной организацией.

Поворотным в судьбе Находки стал 1939 год, когда её посетила партийно-государственная комиссия во главе с секретарём Центрального комитета компартии А.А. Ждановым. Осмотрев берега и оценив по достоинству уникальность географического положения гавани, комиссия приняла историческое решение о строительстве в этом месте международного порта.

«Управление исправительно-трудового лагеря и строительства № 213» (отделение системы ГУЛАГ) в бухте Находка было учреждено 14 декабря 1939 года. Из четырёх лагерей только в одном, самом большом, в 1937 – 1938 гг. насчитывалось около 70 тыс. заключённых [18]. В отдельные периоды здесь находилось до 100 тыс. человек. Заключённые использовались на самых трудных работах до 1958 года. Многие заключённые умирали от воспаления лёгких и инфекционных заболеваний.

В 1940-е гг. одновременно с возведением торгового порта проводились взрывные работы скальной породы по прокладке участка городской магистрали, позднее получившей название Находкинский проспект. Ещё до войны в бухте Находка были построены судоремонтный, бетонный, кирпичный и лесопильные заводы, а также мехмастерские, нефтебаза, комплекс жилых и бытовых зданий, проложена автомобильная и железная дороги к мысу Астафьева. Последнее свидетельствует о становлении здесь автотранспортных перевозок.

В 1940 году Находка получает статус рабочего посёлка. В 1944 году он выходит из Будёновского района с образованием Находкинского района. С началом Великой Отечественной войны экономический профиль Находки сохраняется, но заметно вырос объём снабжения углём судов, работающих по ленд-лизу. Ленд-лиз – это передача от США займы или в аренду военной техники, оружия, боеприпасов, снаряжения, продовольствия и других товаров странам-союзникам по антигитлеровской коалиции. Эта помощь была не безвозмездна, так как за неё мы расплачивались золотом, платиной, хромовой и марганцевой рудами, пушницей, лесом и другими товарами. Этот факт свидетельствует о том, что Находка всё больше приобретает не только региональное, но и общесоюзное значение. Доставка грузов проходила в опасных условиях войны: наши гражданские суда подкарауливались вражескими подводными лодками, которые при малейшей возможности безжалостно их топили. Несмотря на это, героическими усилиями наших моряков транспортировка грузов к 1945 году возросла по сравнению с 1940 годом в 10 раз. Перевалка угля является в то время главным направлением в грузообороте работы портпункта, за ним следовали транспортировка морских

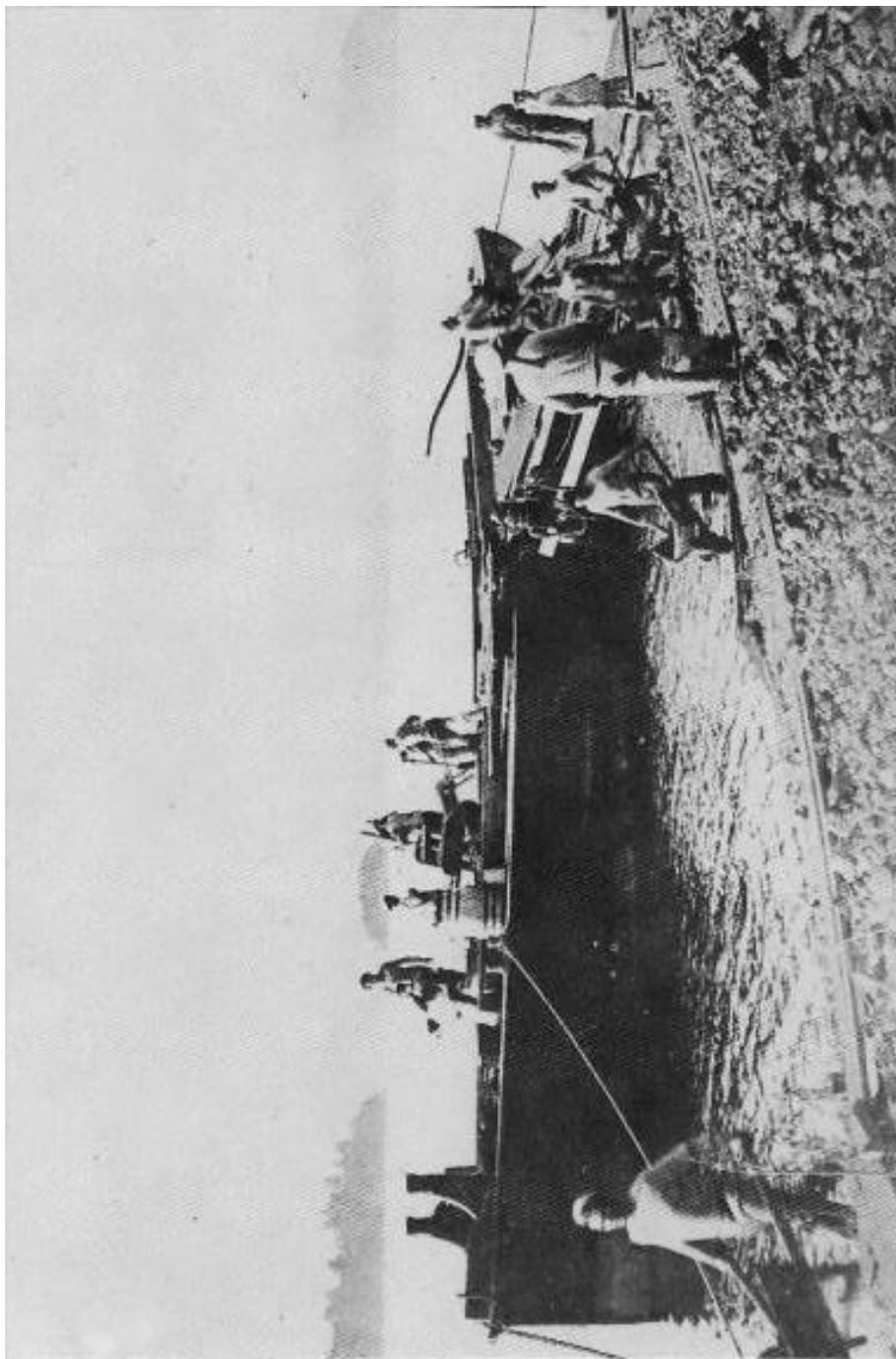


Фото. 1. Экспедиция П.Ф. Унтербергера. Залив «Америка», погрузка угля на крейсер «Адмирал Корнилов» в бухте «Находка», июнь 1893

биоресурсов, рабочей силы и снабжение северных районов ДВ. Главной экономической отраслью до конца войны оставалась рыбная. В связи с призывом многих мужчин на фронт, на остальных работников легла высокая нагрузка – 12-часовой рабочий день. Продукция отправлялась на фронт, госпитали, больницы. Рыбная ловля шла круглосуточно, но каждый выход в море был риском для жизни, так как в сети стали попадаться японские мины [17].

В 1946 году здесь были построены первые железобетонные причалы, а дноуглубительные работы позволяли подходить к ним крупнотоннажным судам. На самих причалах стали работать 10-тонные краны, что свидетельствовало уже о механизации грузопереработки.

В 1947 году к новому причалу подошло первое иностранное судно из Дании, доставившее оборудование для дальнейшего строительства порта. В 1949 году налаживаются регулярные автопассажирские перевозки по посёлку. Сам посёлок напоминает огромную стройплощадку: его население за 10 лет (1940 – 1949 гг.) выросло с 2000 до 28 тыс. человек. Для сравнения отметим, что население Владивостока превышало 20 тыс. человек ещё в 1900 г.

Столь активное продвижение Находки в своём техногенном развитии сказалось отрицательно на состоянии окружающей среды, что наглядно показала чрезвычайная ситуация со взрывом в 1946 году парохода «Дальстрой»: погибли десятки человек, а выброшенные в воздух 1800 т мазута проливались чёрным дождём на акваторию бухты Находка и её побережье в течение нескольких часов. Здесь же следует отметить узкопрагматический подход при застройке некоторых участков города. Так, побережье между устьем Сучана и м. Шефнера с их уникальными пляжами и морской террасой было застроено различными складами и базами. Рекреационное значение этого участка даже не рассматривалось в условиях «казарменного социализма».

18 мая 1950 года является ещё одно важное вехой в становлении Находки: указом Президиума Верховного Совета РСФСР рабочему посёлку Находка присвоен статус города [18].

1950-е-1960-е годы – это период становления предприятий пищевой промышленности: мясокомбината, гормолокозавода, горпищекомбината и хлебокомбината.

Для обработки судов с рыбопродукцией и отправки её потребителям по железной дороге в 1950 году был организован самый первый Находкинский морской рыбный порт.

4 декабря 1950 года в новообразованном Рыбном порту Находки встало под погрузку первое судно – пароход «Луначарский».

В начале 50-х годов почти одновременно возводятся Приморский, Находкинский и Гайдамакский судоремзаводы, предприятия по рыбопереработке и строительству. В 1954 году город получает устойчивое электроснабжение от Артёмовской ГРЭС.

В 1956 году в здании бывшей гостиницы открывается Дальневосточное мореходное училище, из посёлка Преображение сюда переводится Управление активного рыболовства (ныне БАМР) вместе с рыболовными судами и плавбазой.

1 октября 1957 года начал свою работу Приморский судоремонтный завод, в котором производился ремонт всех типов судов рыбопромыслового флота. Таким образом, Находка как порт всё больше обрастает специализированной инженерно-технической инфраструктурой. В этом же году путём слияния двух трестов образован «Дальморгидрострой», который был призван решать задачи портового и гражданского строительства.



Фото.2. Подводные лодки идут на Базу. Залив Америка, бухта Находка. 1937 г.

В 1959 году появляется «Дальтехфлот» – структурное подразделение «Дальморгидростроя» по дноуглубительным работам, которое работало на всех портовых акваториях Дальнего Востока. С образованием этой организации Находка приобретает важную роль в портостроении ДВ.

В 50-е годы Находка не только становится городом, но и выходит на новый качественный уровень как транспортный комплекс, всё больше приобретая международное значение. В отправляемых через порты грузах возрастает доля продукции машиностроения, а также технологического оборудования для строительства предприятий в ряде стран АТР.

Первые побратимские отношения Находки были установлены с японским городом Майдзуру в 1961 году. Позднее такие же связи были установлены с японскими городами Отару и Цуруга, американскими Окленд и Беллингхем. Начинают формироваться и упрочиваться международные связи Находки, которая активно встраивается в процессы глобализации. Эти связи находят подтверждения и в работе портов: только в Находкинском морском торговом порту в 1960 году побывало 909 судов, из них зарубежных – 181. В 60-х годах в Находке «... начинает формироваться статус международного, единственного на дальневосточном побережье центра политического и социально-экономического взаимодействия со странами бассейна Тихого океана». [18, с. 222].

В 1962 году открылась международная пассажирская линия Находка – Йокогама, была создана строительная организация Приморский судоремонтный завод (ПСРЗ) для возведения жилья рабочим завода. В это время всё население города составляло уже 70 тыс. человек.

В 1963 году сданы в строй причалы следующего, уже второго Торгового порта на стороне мыса Астафьева. Здесь же вступили в строй новые причалы лесного комплекса.

В 1965 году в Находке была открыта экспортно-импортная контора «Дальинторг», заведовавшая торговыми отношениями ДВ СССР с Японией, Австралией и КНДР. На экспорт шла продукция дальневосточных предприятий, в порядке встречных закупок импортировались товары широкого потребления (одежда, техника и другие). В 1966 году в посёлке Южно-Морской начал свою работу крупнейший в мире завод по производству агар-агара из морских бурых и красных водорослей. В 1967 году завершилась электрификация железнодорожного участка Угловая – Находка и на станцию Тихоокеанская прибыл первый электропоезд. В этом же году была сдана в эксплуатацию первая очередь Находкинской нефтебазы в бухте Новицкого, а к концу того же года в городе создаётся Управление нефтеналивного флота (ныне ПМП) в составе 38 танкеров, в задачу которых входило с помощью нового порта обеспечение региона и районов крайнего севера нефтепродуктами.

В период 1960-х годов шло интенсивное строительство жилья и соцкультбыта. Эту задачу осуществлял Дальморгидрострой.

Но бурное развитие города вызвало и некоторые диспропорции, которые выражались в кризисе его водоснабжения. Он разрешился в 1967 году со строительством нового водовода. Другим негативным моментом являлось сворачивание прибрежного рыбного лова, в связи с чем многие береговые промыслы бросались. Это было обусловлено стратегической переориентацией рыбной промышленности ДВ на океанический лов с помощью крупнотоннажного флота [8]. В связи с этим рыбохозяйственное значение залива Восток в экономике края снижается.

16 декабря 1970 года началось возведение уже четвёртого по счёту порта – Восточного, в апреле 1971 года его строительство было объявлено Всесоюзной ударной комсомольской стройкой. Добровольцы съезжались со всех уголков СССР, что ещё больше способствовало формированию ин-

тернационального состава населения города. В ноябре 1973 года в новом порту для грузовых операций встало первое судно – пароход «Тикси». В 1975 году вступает в строй комплекс по переработке древесной щепы, оснащённый телеуправлением и самой современной установкой по переработке грузов. В 1976 году здесь заработал контейнерный терминал, способный транспортировать 70 тыс. контейнеров в год. 28 декабря 1978 года был сдан в эксплуатацию угольный комплекс Восточного порта.

Уже в это время порты «Находка – Восточный образуют единый портовый комплекс в заливе Находка» [1, с. 9]. Стремительный рост города обусловил необходимость создания крупной строительной базы, которой становится завод КПД-80, заложенный в 1971 году. Однако решая проблему обеспечения жителей жильём, завод породил проблему видеологического облика города: его микрорайоны стали застраиваться однообразными в архитектурном плане, серыми и унылыми пятиэтажками.

В 1972 году в порту Находка на базе танкерного подразделения Дальневосточного морского пароходства была организована новая судоходная компания – Приморское морское пароходство. Основной задачей пароходства являлось обеспечение перевозок нефтепродуктов для ДВ и Крайнего Севера, снабжение топливом судов рыбопромысловых экспедиций в Тихом и Индийском океанах.

С 1973 года в Находке кроме судоремонта развивается судостроение: на НСРЗ строятся теплоходы и плашкоуты.

1972 год характеризуется ещё одним важным событием – становлением Находки как ещё одной, наряду с Владивостоком, научно-исследовательской базы по изучению минеральных ресурсов Тихого океана. В соответствии с приказом министра геологии РСФСР, Сучанская геологоразведочная экспедиция, имеющая преимущественно континентальное направление работ, преобразуется в Тихоокеанскую морскую геологоразведочную экспедицию, целью которой являлось приоритетное развитие на первом этапе геологосъёмочных, поисковых и геологоразведочных, геоэкологических исследований на акваториях морей ДВ, а на втором этапе – в 80-90-х годах с организацией ОАО «Дальморгеология» ещё и поисковых работ на железо-марганцевые конкреции в центральной части Тихого океана. В 80-х – начале 90-х годов ОАО «Дальморгеология», оснащённое группой специализированных судов и плавучих буровых установок, становится самой мощной организацией научно-практического направления с вышеуказанной специализацией на ДВ.

В 80-х годах в Находке сформировался мощный экономический и социально-культурный потенциал, основой которого стал, прежде всего, крупный транспортный комплекс. С вводом его в эксплуатацию Находка обходит Владивосток по грузообороту и устойчиво занимает до настоящего времени 1-е место на ДВ среди всех портов.

Один только Восточный порт в 1986 году переработал 7,8 млн. т. грузов и вышел на 1-ое место среди портов ДВ, а уже в 1989 году он стал крупнейшим портом Советского Союза, выйдя на новый рубеж грузооборота – 11,8 млн. т. Это достижение находится в тесной взаимосвязи с расширением железнодорожного узла, который получил стремительное развитие в сторону бухты Врангеля. В связи с этим мнение Р.В. Вахненко [1], что находящейся во Владивостоке «морской торговый порт является крупнейшим на Дальнем Востоке» (с. 19) является не аргументированным, ибо его грузооборот в этот период (конец 80-х – начало 90-х годов) максимально достигал 7,5 млн. т (1991 г.).

Однако уже в это время проявляются признаки кризисных явлений не только в экономике города, но и всего региона. Это обстоятельство излагается со ссылками на различные источники в монографии к.и. наук Т.Г. Римской [26] на примере рыбной промышленности, тесно вза-

имодельствующей с функционированием портов. Автор пишет, что даже в 70-е годы, когда наша рыбная промышленность достигла расцвета, её развитие происходило без каких-либо целостных концепций, а уже к середине 80-х годов стали проявляться признаки производственного кризиса: низкая степень механизации в обработке рыбы; высокий расход топлива у наших рыболовецких судов (в 3,9 раза выше, чем у иностранцев); недостаток холодильных мощностей; высокий процент изношенности флота. Всё это делало уже в то время работу многих промысловых судов и предприятий убыточными, а значит неконкурентоспособными на мировом рынке.

К этому следует добавить и факт сворачивания деятельности хозяйств марикультуры в зал. Восток.

До 1992 года Находка была единственным городом и портом на российском ДВ, открытым для посещения иностранцами; центром международного общения. Об этом свидетельствуют такие цифры: Находку посещало от 100 до 150 тысяч туристов со всех концов мира и до 40 официальных иностранных делегаций. В город регулярно приезжали представители партии и правительства, известные деятели культуры. Население Находки в это время составляло 193,4 тыс. человек.

С начала 90-х годов Находка, как и вся страна, вступает в период кризиса, который был связан с распадом СССР и ошибочным характером проводимых экономических реформ. Этот период совпал с началом попытки реализации концепции свободной экономической зоны «Находка» («СЭЗ – Находка»). По плану в неё входила территория города Находка и соседнего Партизанского района [24] с особым правовым режимом, на которой в 1990 – 2006 годах государство планировало ввести льготный налоговый и таможенный режимы для развития международных экономических отношений в пределах территории, а также инвестировало кредитные средства на реализацию инфраструктурных проектов. Идея СЭЗ была новой для России и могла бы стать мощным рычагом рыночной экономики, как показал опыт многих стран. Полагалось, что она станет эффективным инструментом для создания импортозамещающих производств, модернизации и увеличения экспорта. В это же время под эту идею происходит увеличение площади Находки: если в 1950 году она составляла 233 км², то в 1995 году уже 326 км².

В июне 1990 года в Советском Союзе [27] была утверждена концепция перехода страны к рыночной экономике, а 24 октября 1990 г. Верховный Совет России [2] принял Постановление о создании первой в СССР свободной экономической зоны [23] «Находка». Согласно постановлению, СЭЗ создавалась в целях развития экономического сотрудничества с зарубежными странами, привлечения иностранного капитала, увеличения экспортных возможностей дальневосточного региона, разработки новых форм хозяйствования в условиях перехода к рыночной экономике, с предоставлением льготного налогового и таможенного режимов. В этом же году был создан Административный комитет СЭЗ, учредителями которого выступили администрации города Находки и Партизанского района.

Вскоре были полностью готовы энергетические проекты СЭЗ: 2 электростанции мощностью 40 Мвт и 280 Мвт, ветроэлектростанция. Техничко-экономическое обоснование строительства ГРЭС [5] мощностью 280 Мвт было выполнено на средства гранта японским консалтинговым институтом JCI. Для реализации проекта в 1993 году было создано предприятие «СЭЗ-Энергия». Стоимость строительства оценивалось в \$545 млн. Был подготовлен проект строительства 33-этажного делового центра в районе гостиницы «Находка».

С 1990 по 1997 годы государство выделяло свободной экономической зоне [23] «Находка» кредиты на сумму 464,5 млн рублей, большая часть которых была потрачена на строительство инфраструктуры СЭЗ: развитие систем водоснабжения, теплоснабжения, энергетики, транспортной системы, связи, гостиниц. Было создано 118 совместных предприятий с общим капиталом более 80 млн. долларов [9]. Всего привлечено инвестиций в объёме около \$ 220 млн, на стадии рассмотрения находились проекты с инвестициями [12] более \$ 300 млн. Европейский банк реконструкции и развития [10] предоставил СЭЗ «Находка» грант в 168 тысяч ЭКЮ [30] для проведения экспертиз и консультаций, связанных с дальнейшим развитием СЭЗ.

Крупнейшие проекты: Российско-американский технопарк [28], Российско-корейский технопарк, Аэропорт «Находка» [21], Нефтеналивной порт в порту Восточном, ТЭЦ.

17 августа 1998 году произошёл дефолт [7] и Правительство России объявило о прекращении платежей по ряду обязательств. Половина предприятий СЭЗ, в которые были вложены государственные инвестиции, не выдержала кризис и обанкротилась. Свободные экономические зоны в России были объявлены убыточными, их финансирование прекращено.

В отсутствии налоговых и таможенных льгот (таможенные льготы действовали в течение 11 месяцев – до принятия Закона «О таможенном тарифе» в 1993 году, упразднившего льготы), не удалось привлечь иностранных инвесторов для реализации крупных проектов СЭЗ. Красноречиво об этом выразился председатель административного комитета СЭЗ в 1998 году Николай Фёдоров: «Свободной экономической зоны в Находке нет и никогда не было».

По мнению специалистов [3], крах с созданием СЭЗ в России и в частности в Находке был закономерен в силу ряда причин: 1) за более чем 10 лет так и не был принят закон о СЭЗ в РФ и соответствующий ему пакет подзаконных актов, что приводило к бойкоту СЭЗ министерствами и ведомствами, призванными обеспечить её работу; 2) были нарушены основные принципы организации СЭЗ – слишком значительные территории (районы) получали данный статус, то есть задача развития производства, услуг и привлечения в них инвестиций подменялась задачей выживания территорий в сложных условиях; 3) неблагоприятная социально-экономическая ситуация (крушение старых производственных форм и связей, гиперинфляция, резкое падение производства, коррупция и высокая криминогенность).

Но краху СЭЗ способствовали и внутренние причины, связанные с нарушением законодательства и финансовыми злоупотреблениями. Так, согласно заявлению председателя Думы Приморского края С.А. Дудника [15], из средств СЭЗ в бюджет края администрацией губернатора было взято 22,7 млрд. рублей. Кроме того банк «Находка» отправил 50 млрд. рублей из средств СЭЗ в неизвестном направлении, после чего обанкротился.

Накануне дефолта в июле 1998 года в аэропорту «Находка» [21] произошёл посадка первый и последний пассажирский самолёт, выполнявший технический рейс Хабаровск – Находка [20, 29].

В 2006 году Постановление о создании свободной экономической зоны «Находка» утратило силу, СЭЗ «Находка» прекратила своё существование.

Крах в реализации концепции «СЭЗ – Находка», банкротство ряда крупных предприятий города и 90-е годы в целом, ряд экспертов называют временем упущенных возможностей. В Находке по существу исчезают такие предприятия как КПД-80, швейная фабрика, гормолокозавод,

горпищекомбинат, завод по производству агар-агара, сворачиваются исследования океана и ДВ морей, падают объёмы судоремонта.

Как следствие, фиксируется рост таких негативных явлений, как безработица, преступность, алкоголизация и наркотизация населения. Признаки кризисных процессов дают о себе знать и в начале XXI века, когда уже в 2012 году в связи с банкротством прекращает свою работу жестиано-баночная фабрика. Это явилось продолжением процесса разрушения диверсификации промышленности Находки. В связи с этим депутат городской думы Находка Л.В. Зеленев [11] делает неутешительное заключение: «Численность жителей нашего города ежегодно сокращается... Экономика города в упадке. Промышленные предприятия города снизили объёмы промышленного производства в 2-5 раз» (с. 6).

В тоже время следует отметить противоречивость этого переходного этапа от социалистической плановой экономики к рыночным отношениям. Это выражается в бурной автомобилизации города, росте грузооборота морских портов и функционировании с 2009 года нового нефтепорта в бухте Козьмино. К последнему был подведён короткий отрезок нефтепровода, который в 2012 г. был состыкован с подошедшим сюда гигантским нефтепроводом «Восточная Сибирь – Тихий океан». Так появился в Находке новый вид транспорта – трубопроводный. Высокая транспортная нагрузка на морскую акваторию в результате функционирования семи портов обусловило напряжённую экологическую обстановку во всех природных компонентах [19].

За этот же период в Находке происходит становление ряда организаций высшего образования и определённое развитие сервисной сферы и туризма.

Как проходили период ломки старой системы экономических отношений и становления рынка морские отрасли Находки можно увидеть на примере рыбной промышленности с началом этапа приватизации [26]. Так, только по Находкинскому БАМРу годовой улов рыбы за 1989-1991 гг. упал в 2,9 раза, а такое сокращение уловов вело и к сокращению флота: началось списание судов и их продажа, чтобы покрыть убытки предприятия. В результате приватизационных махинаций рыбное хозяйство стало самой криминальной отраслью в регионе, ряд предприятий оказался на грани банкротства, а их социальная сфера разрушена. Охватила приватизация и судоремонт, в результате чего, например, Приморский СРЗ был перепрофилирован в порт «Восточные ворота», а позднее в стивидорную компанию. Однако процесс приватизации имел и положительные моменты [26]. Так, в заливе Восток в посёлке Южно-Морской была создана рыбопромышленная компания (РПК) «Посейдон», которая занялась не только рыболовством, но и строительством современных рыбацких судов: только за 1993 – 1997 гг. было построено 20 судов. Далее Т.Г. Римская [26] обоснованно делает выводы, что за период реформ структура управления рыбохозяйственным комплексом подвергалась неоднократным преобразованиям, в результате которых государство почти полностью утратило контроль за многими сторонами его деятельности: эта структура перестала соответствовать положительному мировому опыту, не учитывала и собственный исторический опыт, что поставило отрасль в зависимость от диктата иностранных компаний.

В связи с этим приведём дополнительно ещё один пример: переход 45% акций Восточного Порты в руки одной из зарубежных компаний привёл к резкому повышению стоимости транспортировки контейнеров. Последнее вызвало переориентацию значительной части данного грузопотока на порты Китая. Это ударило по экономическим интересам не только Находки, но и России в целом. Здесь же следует отметить такой негативный факт: в настоящее время транспортное сотрудничество ки-

тайские партнёры ведут с южнокорейскими и японскими представителями без российских компаний [6].

Наиболее позитивный результат от приватизации продемонстрировало Приморское морское пароходство (ПМП), в чём немалая заслуга его квалифицированного менеджмента. ПМП акционировалось и провело приватизацию ещё в начале 90-х годов, причём его руководство с первых шагов сделало ставку на постройку крупных современных танкеров грузоподъемностью 45-105 тыс. т для транспортировки сахалинской нефти. По словам генерального директора ПМП А. Кириличева [24] на совещании в Минморфлоте в 1992 г. «руководителям Российских судоходных компаний было открыто рекомендовано работать в оффшорных зонах». Согласно этой рекомендации министерства поступило и руководство ПМП, чем спасло свой флот от старения и обесценивания. Другое дело, что со временем «оффшоризация компаний» ударила по всей экономике России массовым вывозом капитала за границу. В настоящее время ПМП является одной из самых успешных транспортных компаний не только в России, но и в мире. Уже к 1998 г. ПМП получило 400 млн. долларов иностранных инвестиций, то есть больше, чем весь Приморский край.

Стратегические и тактические ошибки реформ в переходный период сказались на демографических показателях: к 2013 г. население Находки уменьшилось до 159,3 тыс. человек, то есть уменьшилось по сравнению с пиком (1991 г.) на 34,1 тыс. человек.

И всё-таки история этого периода показывает, что из всех отраслей города наибольшей устойчивостью обладала транспортная. К настоящему времени она не только окрепла при нынешнем грузообороте портов (66,9 млн.т в 2013 г. – 46% от всего объёма по ДВ), но и превратилась в универсальный и крупный транспортный комплекс, который по праву можно назвать мегакомплексом.

Этот мегакомплекс включает следующие виды транспорта: морской, железнодорожный, автомобильный, трубопроводный.

Анализ обобщённых данных показывает, что в истории становления Находки можно выделить ряд этапов со следующими характерными особенностями:

1. (1864 – 1870 гг.), когда после основания военного поста стала формироваться фактория-поселение с первыми предприятиями;

2. (1870 – 1890 гг.), когда отмечается заброшенность поселения, то есть откат в освоении;

3. (1890 – 1930 гг.) – восстановление и медленное развитие поселения, когда основа его хозяйственной деятельности шла в направлении добычи и переработки морских биоресурсов, а планируемые решения транспортной проблемы откладывались;

4. (1930 – 1950 гг.) – организация из ряда посёлков порт-пункта сперва регионального, а затем и всесоюзного значения со статусом военного порта, началом функционирования железнодорожного и автомобильного транспорта, вступлением в период техногенного развития;

5. (1950 – 1980 гг.) – активное становление города-порта международного значения с диверсифицированной экономикой;

6. (1980 – 1992 гг.) – формирование самого крупного на ДВ транспортного комплекса, города с активно растущим населением и мощным экономическим и социально-культурным потенциалом;

7. (1992 – 2000 гг.) – системный кризис, сопровождаемый банкротством ряда предприятий, крахом программ развития и депопуляцией населения;

8. (2000 – 2014 гг.) – медленный и неравномерный выход из кризиса за счёт устойчивого развития крупнейшего на ДВ транспортного

мегакомплекса, инерционно сопровождаемый нарушением процесса диверсификации промышленности города и снижением численности населения.



Литература

1. Вахненко Р.В. Морские порты Япономорского региона (экономико-географическая характеристика). Владивосток: Дальнаука, 1998. 132 с.
2. Верховный Совет России // Википедия. [Электронный ресурс]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (дата обращения: 20.05.2014 г.).
3. Вихорева С.Ю. Проблемы развития идеи СЭЗ в России // Тезисы докладов Междунар. науч.-практ. конф. Наука – Техника – Технологии на рубеже 3-го тысячелетия. Находка: Институт технологии и бизнеса. 2001. С. 116-117.
4. Галлямова Л.И., Ковальчук М.А. Транспортное освоение Дальнего Востока во второй половине XIX – начале XX века. С. 110-121.
5. ГРЭС // Википедия. [Электронный ресурс]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (дата обращения: 20.05.2014 г.).
6. Губин А.В. Китайский вызов для Приморского края: новое измерение // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2013. № 1. С. 27-34.
7. Дефолт // Википедия. [Электронный ресурс]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (дата обращения: 20.05.2014 г.).
8. Долговременная программа охраны природы и рационального использования природных ресурсов Приморского края до 2005 г. Экологическая программа. Часть 2. – Владивосток: Дальнаука, 1993. – 301 с.
9. Доллар США // Википедия. [Электронный ресурс]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (дата обращения: 20.05.2014 г.).
10. Европейский банк реконструкции и развития // Википедия. [Электронный ресурс]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (дата обращения: 20.05.2014 г.).
11. Зеленов Л.В. Социально-экономические реформы города Находка в период с 1992 по 2013 годы // Мат-лы городской науч.-практ. конф. молодых исследователей города Находки: 20 лет социально-экономических реформ в России глазами молодых: Находка, изд-во ИТИБ, 2013. С. 6-9.
12. Инвестиции // Википедия. [Электронный ресурс]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (дата обращения: 20.05.2014 г.).
13. История Дальнего Востока СССР с древнейших времен до XVII века. / Отв. ред. А.И. Крушанов. М.: Наука, 1989. Т.1. 370 с.
14. Касницкий Л. Находка. От деревни до города // Находкинский рабочий, № 105 от 22.07.2011.
15. Лукашенко В. Я за правду стоял, стою и стоять буду // Утро России, № 54-55 от 26.03.1999.
16. Мандрик А.Т. Формирование и развитие рыбной промышленности на Дальнем Востоке России (XVII – XIX вв) // Хозяйственное освоение русского Дальнего Востока в эпоху капитализма. Владивосток: ДВО АН СССР, 1989. С. 49-61.
17. Мельникова А. Марка Южморрыбфлота всегда на высоте // Находкинский рабочий, № 105 от 21.07.2010.
18. Меринов Ю.Н. Восточные ворота России. Материалы к истории города Находки. Владивосток, 2005. 248 с.
19. Наумов Ю.А. Экология Приморского края. Находка: Институт технологии и бизнеса, 2010. 206 с.

20. Находка // Википедия. [Электронный ресурс]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (дата обращения: 20.05.2014 г.).
21. Находка (аэропорт) // Википедия. [Электронный ресурс]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (дата обращения: 20.05.2014 г.).
22. Окладников А.П., Деревянко А.П. Далекое прошлое Приморья и Приамурья. Дальневост. книжн. изд-во. Владивосток, 1973. 438 с.
23. Особая экономическая зона // Википедия. [Электронный ресурс]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (дата обращения: 20.05.2014 г.).
24. Островская Н. Плюс коэффициент ответственности // Утро России от 13.03.1999.
25. Партизанский район // Википедия. [Электронный ресурс]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (дата обращения: 20.05.2014 г.).
26. Римская Т.Г. Развитие рыбной промышленности Дальнего Востока в условиях рыночных реформ (середина 1980-х – 2004 гг.). Владивосток: Дальнаука, 2004. 142 с.
27. Союз Советских Социалистических Республик // Википедия. [Электронный ресурс]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (дата обращения: 20.05.2014 г.).
28. Технопарк // Википедия. [Электронный ресурс]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (дата обращения: 20.05.2014 г.).
29. Хабаровск // Википедия. [Электронный ресурс]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (дата обращения: 20.05.2014 г.).
30. Экю // Википедия. [Электронный ресурс]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (дата обращения: 20.05.2014 г.).

Транслитерация по ГОСТ 7.79-2000 Система Б

1. Vakhnenko R.V. Morskie porty YАponomorskogo regiona (ehkonomiko-geograficheskaya kharakteristika). Vladivostok: Dal'nauka, 1998. 132 s.
2. Verkhovnyj Sovet Rossii // Vikipediya. [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (data obrashheniya: 20.05.2014 g.).
3. Vikhoreva S.YU. Problemy razvitiya idei SEHZ v Rossii // Tezisy dokladov Mezhdunar.nauch.-prakt.konf. Nauka – Tekhnika – Tekhnologii na rubezhe 3-go tysyacheletiya. Nakhodka: Institut tekhnologii i biznesa. 2001. S. 116-117.
4. Gallyamova L.I., Koval'chuk M.A. Transportnoe osvoenie Dal'nego Vostoka vo vtoroj polovine XIX – nachale XX veka. S. 110-121.
5. GREHS // Vikipediya. [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (data obrashheniya: 20.05.2014 g.).
6. Gubin A.V. Kitajskij vyzov dlya Primorskogo kraja: novoe izmerenie // Ojkumena. Regionovedcheskie issledovaniya. 2013. № 1. S. 27-34.
7. Defolt // Vikipediya. [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (data obrashheniya: 20.05.2014 g.).
8. Dolgovremennaya programma okhrany prirody i ratsional'nogo ispol'zovaniya prirodnykh resursov Primorskogo kraja do 2005 g. EHkologicheskaya programma. CHast' 2. – Vladivostok: Dal'nauka, 1993. – 301 s.
9. Dollar SSHA // Vikipediya. [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (data obrashheniya: 20.05.2014 g.).
10. Evropejskij bank rekonstruktsii i razvitiya // Vikipediya. [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (data obrashheniya: 20.05.2014 g.).
11. Zelenov L.V. Sotsial'no-ehkonomicheskie reformy goroda Nakhodka v period s 1992 po 2013 gody // Mat-ly gorodskoj nauch.-prakt. konf. molodykh issledovatelej goroda Nakhodka: 20 let sotsial'no-ehkonomicheskikh reform v Rossii glazami molodykh: Nakhodka, izd-vo ITIB, 2013. S. 6-9.
12. Investitsii // Vikipediya. [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (data obrashheniya: 20.05.2014 g.).

13. Istoriya Dal'nego Vostoka SSSR s drevnejshikh vremen do XVII veka. / Otv. red. A.I. Krushanov. M.: Nauka, 1989. T.1. 370 s.

14. Kasnitskij L. Nakhodka. Ot derevni do goroda // Nakhodkinskij rabochij, № 105 ot 22.07.2011.

15. Lukashenko V. YA za pravdu stoyal, stoyu i stoyat' budu // Utro Rossii, № 54-55 ot 26.03.1999.

16. Mandrik A.T. Formirovanie i razvitie rybnoj promyshlennosti na Dal'nem Vostoke Rossii (XVII – XIX vv) // KHozyajstvennoe osvoenie russkogo Dal'nego Vostoka v ehpokhu kapitalizma. Vladivostok: DVO AN SSSR, 1989. S. 49-61.

17. Mel'nikova A. Marka YUzhmorrybflota vseгда na vysote // Nakhodkinskij rabochij, № 105 ot 21.07.2010.

18. Merinov YU.N. Vostochnye vorota Rossii. Materialy k istorii goroda Nakhodka. Vladivostok, 2005. 248 s.

19. Naumov YU.A. EHkologiya Primorskogo kraja. Nakhodka: Institut tekhnologii i biznesa, 2010. 206 s.

20. Nakhodka // Vikipediya. [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (data obrashheniya: 20.05.2014 g.).

21. Nakhodka (aehroport) // Vikipediya. [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (data obrashheniya: 20.05.2014 g.).

22. Okladnikov A.P., Derevyanko A.P. Dalekoe proshloe Primor'ya i Priamur'ya. Dal'nevost. knizhn. izd-vo. Vladivostok, 1973. 438 s.

23. Osobaya ehkonomicheskaya zona // Vikipediya. [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (data obrashheniya: 20.05.2014 g.).

24. Ostrovskaya N. Plyus koehffitsient otvetstvennosti // Utro Rossii ot 13.03.1999.

25. Partizanskij rajon // Vikipediya. [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (data obrashheniya: 20.05.2014 g.).

26. Rimskaya T.G. Razvitie rybnoj promyshlennosti Dal'nego Vostoka v usloviyakh rynochnykh reform (seredina 1980-kh – 2004 gg.). Vladivostok: Dal'nauka, 2004. 142 s.

27. Soyuz Sovetskikh Sotsialisticheskikh Respublik // Vikipediya. [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (data obrashheniya: 20.05.2014 g.).

28. Tekhnopark // Vikipediya. [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (data obrashheniya: 20.05.2014 g.).

29. KHabarovsk // Vikipediya. [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (data obrashheniya: 20.05.2014 g.).

30. EHkyu // Vikipediya. [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (data obrashheniya: 20.05.2014 g.).

УДК 323.3:314.7.045

*Пахомов О.С.
Pakhomov O.S.*

Морализация этничности: управление рисками этнической дискриминации корейской диаспоры в Японии

**Moralization ethnicity:
ethnic risk management discrimination Korean Diaspora in Japan**

В статье дана попытка описать процесс формирования этничности как постоянный поиск путей уменьшения риска дискриминации и получения доверия со стороны принимающего общества. Корейская диаспора в Японии даёт пример морализации этничности, когда этнические границы существуют в форме постоянного конфликта по поводу норм и ценностей, производя как положительную моральную реакцию (уважение), так и негативную (осуждение). Важную роль при этом играют протестные движения японских корейцев.

Ключевые слова: *диаспора, этничность, управление рисками, социальная сложность, Корея, Япония*



The paper presents an attempt to describe the process of forming ethnicity as a constant search for ways to reduce the risk discrimination and obtain the confidence of the host society. Korean diaspora in Japan provides an example of moralizing ethnicity when ethnic boundaries exist in the form constant conflict over the norms and values, producing as positive moral reaction (respect) and negative (condemnation). An important role is played by the protest movements Japanese Koreans.

Key words: *diaspora, ethnicity, risk management, social complexity, Korea, Japan*

Целью статьи является исследование некоторых аспектов конструирования этнических границ корейской диаспоры в Японии как процесса управления рисками дискриминации. Объём статьи не позволяет детально рассмотреть многообразие процесса взаимодействия диаспоры и принимающего общества, но даёт возможность выделить важные аспекты этого процесса. В этой связи, основное внимание уделяется процессу воспроизводства этнических различий между диаспорой и всем остальным обществом. Задача заключается не в том, чтобы описать корейскую диаспору как единое целое в её целостности, но в том, чтобы понять, по каким принципам воспроизводятся различия между диаспорой и окружающим миром через самоописания. Как писал английский математик Дж. Спенсер Браун, «мы не можем совершить обозначение, не проводя различения» [24, с. 1].

Предыдущие исследования корейской диаспоры в Японии стараются описать различные интеракционные стратегии социальной интеграции корейцев в принимающее общество. Преимуществом подобного подхода является то, что он показывает, как отдельные индивиды, социальные группы и организации взаимодействуют (интеракции) с обществом, договариваясь (неофициально) о своих идентичностях. Подобная интеракционная парадигма объясняет формирование различных социальных границ в политике, экономике, искусстве или религии принимающего общества или страны выхода. Существует три основных формы интеракционного подхода. Первый – это ассимиляционный подход, который описывает этническую культуру диаспоры с точки зрения схожестей или отличий от принимающего общества [28], страны выхода [5] или же изображает членов диаспоры как людей особой, уникальной культуры [19; 28]. Второй можно назвать функционализмом власти. Он описывает этничность в терминах присутствия или отсутствия доминирования, то есть критики властных отношений, которые в свою очередь становятся источниками идеологического оправдания требованиям экономических или политических компенсаций [23]. Третий – это так называемый инструменталистский подход, который описывает этничность как источник мотивации и организации экономической, политической или религиозной деятельности [7].

Интеракционная парадигма сводит социальную сложность к индивидуальным мотивациям или организациям, а затем выводит из них все разнообразие этнической культуры. Таким образом, можно только описать интересы, ожидания или эмоции отдельных индивидов и коллективов. Такой подход имеет ограниченное применение из-за своей односторонности. С его помощью сложно объяснить динамику формирования этнических границ вне интеракций, то есть как часть большого процесса социальной эволюции [13, с. 405]. В частности, интерактивный подход [1; 2; 4] сталкивается с трудностями, пытаясь объяснить конструирование этничности в форме «переговоров», по той причине, что невозможно узнать мотивацию и ожидания всех членов иммигрантской общности и членов принимающего общества. В этом случае анализ ограничивается узкими группами людей, например, элитами или организациями [4, с. 15, 54].

Было бы более продуктивным подходить к изучению феномена диаспоры как к проблеме социальной сложности. Вместо того чтобы использовать язык, который пытается понять природу этнической аутентичности (идентичности) или критиковать её, можно описать этничность как механизм обработки информации с помощью таких понятий, как сложность и неопределённость (контингенция), система и среда, селекция и риск [13, с. 25]. Тем более что уже есть определённый интерес к теории систем со стороны антропологического сообщества [6], потенциал которой необходимо развивать.

Этничность – это процесс того, как члены диаспоры, с одной стороны, и члены принимающего общества, с другой, воспроизводят этнические границы между ними. В данной статье «диаспора» [3, с. 296] определяет объект исследования и отвечает на вопрос «что?», а «этничность» является формой наблюдения и (само)описания диаспоры, отвечая на вопрос «как?». При этом выбор информации для конструирования этнических границ связан с неопределённостью, а значит с риском. Другими словами, не ясно, какую информацию следует выбрать для описания, а какую игнорировать. Главным критерием выбора информации является понимание принимающего общества («не-корейцы»), в котором необходимо сформировать доверие к присутствию людей другой культуры и расы («корейцам»).

Выбор информации для успешных самоописаний, как правило, происходит по принципу повторного входа [15, с. 33]. Корейские иммигранты использовали уже существующие самоописания принимающего общества и повторно репрезентировали его, но уже как аутентично корейские. Другими словами, выражаясь языком теории социальных систем, они воспроизвели различие между системой (принимающее общество) и средой (окружающий мир) внутри системы (принимающее общество). Выбор информации для конструирования этнических границ по принципу повторного входа позволил корейским иммигрантам интегрироваться в японское общество. В данной статье рассматривается особая роль морали в этом процессе.

Морализация корейской диаспоры в Японии

Для корейской диаспоры в Японии управление рисками дискриминации с помощью моральной коммуникации является доминирующим. При этом морализация этнических границ имеет тесную связь с социальными ожиданиями в японском обществе. Этнические границы корейской диаспоры в Японии – это частный случай морального самоописания японского общества, но репрезентирующий себя как аутентично корейский. Использование моральной коммуникации не означает, что диаспора и принимающее общество живут в гармонии. Мораль существует в форме постоянных конфликтов по поводу норм и ценностей. Это значит, что японские корейцы и японцы часто конфликтуют и воспринимают друг друга с подозрением, основываясь на предположении, что именно другая сторона виновата в нарушении норм морали [14; 17, с. 29].

Традиционно в японском обществе иностранцы и, в частности, Корея и корейцы, ассоциировались с «грязным». Это объясняется особенностями социальной структуры, возникшей в феодальной Японии, которая описывала себя и управлялась в терминах присутствия или отсутствия патологий. Подобный феномен связан с наличием так называемых «грязных сословий» в японском обществе (*burakumin*) [25]. Их функцией было поставлять мотивацию остальным членам общества сохранять «чистоту» и избегать «грязи». Подобную моральную дихотомию японское общество уже во время Империи (1868 – 1945) применяло как к японским корейцам, так и к Корее в целом, тем самым навязывая японскую идентичность всему обществу с требованием придерживаться морали в политике, экономике, образовании и религии. Поэтому корейцев в Японии часто называли «грязные корейцы» [19], а их дискриминацию – необходимым процессом «гармонизации» корейской культуры [18, с. 106].

Протестное движение против японского общества

Протестное движение стало доминирующей формой воспроизводства этнической границы между диаспорой и принимающим обществом. Эволюция корейской диаспоры в Японии в послевоенный период до 2010-х годов показывает, что корейцы не только не собирались отказываться от морализованного образа, но использовали его в своих интересах. Их самописание представляло собой одностороннюю морализацию, которая, с одной стороны, выражалась в сильной критике японского общества, а с другой, в культивации сочувствия и сострадания по отношению к корейским японцам как жертвам дискриминации. Протестное движение больше всего подходило для этой роли, так как протестующие адресуют свои требования к другим, взывают к их чувству ответственности. Они критикуют, не предлагая себя в качестве тех, кто будет выполнять высказанные требования.

Это выражалось, прежде всего, в требованиях денежных компенсаций от японского правительства. Важность этого требования не ограничивалась лишь только экономическим смыслом, но имела сильный политический оттенок. Дело в том, что правительство Японии в послевоенный период с помощью денежных выплат как бы очерчивала контуры будущей японской нации, указывая на то, кто может считаться японцем, а кто нет. Критерием была идея о том, что народ Японии и император — это истинные жертвы японских милитаристов [20, с. 1-14]. Компенсации получили жертвы Хиросимы и Нагасаки, крестьяне, потерявшие землю, переселенцы из Маньчжурии и Кореи, потерявшие собственность. Корейцы в эту категорию не попадали. Их игнорировали, считая наследием японского империализма, которое нужно забыть. Это означало, что корейцы должны были бороться за статус «жертвы», чтобы получить признание японского общества.

Требования компенсаций выражаются в нескольких формах. Каждая из форм так или иначе связана с имперским наследием Японии и аргументируется отсылкой к событиям времён колониального господства над Кореей [10, с. 310]. Самый большой пласт составляют требования выплатить пенсии японским корейцам и их родственникам, которых насильно привезли в Японию во время войны для работы на имперский ВПК. С 1980-х годов, с подъёмом второй волны феминизма в Японии начали появляться требования компенсаций со стороны корейских женщин, которых японские военные принуждали работать в военных борделях, т.н. «станциях комфорта» (кор. *jian-bu*, яп. *ian-fu*) во время второй мировой войны [8].

Другим важным примером использования морали в протестном движении является борьба японских корейцев за право создавать корейские школы. Первые корейские школы (кор. *uri-hakkyo*) были созданы в Японии сразу после окончания войны. К октябрю 1946 года в Японии насчитывалось уже 529 школ, где работало 1 100 преподавателей и училась 41 000 детей. Однако в 1948 году командование союзных оккупационных войск запретило этническое образование на территории Японии. Корейские школы подлежали закрытию. Это вызвало волну протестов по всей стране. Важная символическая роль при этом отводилась детям. Через образ невинного «ребёнка» японские корейцы, с одной стороны, старались подчеркнуть чувство абсолютной чистоты и лояльности к этнической школе, а с другой, участие детей и женщин в демонстрациях, которые, как правило, жестоко разгоняла полиция, изображало японское правительство как абсолютное зло. Результатом борьбы стало компромиссное решение 5 мая 1949 года, по которому корейские школы могли получать лицензию Министерства образования Японии (к 1970-м годам корейские школы по всей Японии получили официальные лицензии), но только как частные школы. Это означало отсутствие налоговых льгот и государственной поддержки. К тому же диплом об окончании корейской школы и сейчас принимается не во всех университетах.

Другим успешным примером протестного движения японских корейцев является поселение Уторо. Это городские трущобы на юге города Киото, образовавшиеся в результате массовой миграции бывших корейских рабочих со всей Японии после окончания Второй Мировой Войны, которые основали здесь своё поселение. На протяжении многих десятилетий после войны обитатели Уторо жили здесь без водопровода и электричества. В результате, поселение стало одним из главных морализированных символов, к которому обращались многие организации для критики японского общества [24, с. 32-33]. Среди них были сами японские корейцы, японские правозащитные организации и южнокорейские СМИ. Уторо окружён огромным количеством плакатов на японском и

корейском языках, говорящих о безнадёжном положении жителей и об ответственности японского правительства и общества за имперское прошлое перед корейцами. Наконец, в феврале 2011 года южнокорейское правительство выделило деньги для того, чтобы выкупить Утору у японского правительства и передать его в собственность корейской общины в Японии.

Протестное движение против японских корейцев

Протестное движение против японских корейцев является неотъемлемой частью моральной коммуникации корейской диаспоры в Японии. Его участниками, в основном, являются праворадикальные японские организации, которые хотят дискредитировать требования корейцев в Японии. В отличие от самих японских корейцев, которые сохраняют аполитичные настроения, ограничивая свои требования только вопросами денежных компенсаций, праворадикалы стараются использовать мораль для политизации этнической границы между корейской диаспорой и японским обществом. Для них главным источником национальной солидарности являются культурные различия внутри Японии, где корейцы играют роль внутренних колонизаторов, эксплуатирующих и паразитирующих на простых японцах. Такими организациями являются «Гражданская инициативная группа против привилегий для японских корейцев» и её лидер Сакураи Макото, Национал-Социалистический союз, Партия новой политической модернизации и буддийская религиозная организации Сокка-Гаккай при поддержке парламентской партии Коменто.

Праворадикалы считают, что истинными жертвами являются японцы, а не корейцы. Главным объектом праворадикальных протестов являются требования японских корейцев компенсаций от правительства Японии. А главным аргументом то, что японское правительство никогда не заставляло корейцев работать на ВПК империи или в военных борделях. Корейцы добровольно шли туда и зарабатывали гораздо больше, чем обычные японцы. Кроме этого, под предлогом открытия корейских школ, корейцы не только организуют и поддерживают северокорейскую шпионскую сеть, но и ещё оккупируют японскую землю. И в этом им помогают коррумпированные японские политики, действующие с корейцами заодно. Это приводит их к выводу, что японские корейцы просто паразитируют на японском обществе, так как, по их мнению, многие живут на пособия, а другие получают большие деньги от популярных залов игровых автоматов (пачинко), не платя налогов [26].

Воспитание личностей для протестного движения

Многие японские корейцы говорят, что «мы не рождаемся японскими корейцами, но становимся ими в тяжёлой борьбе против дискриминации в японском обществе, которая длится всю нашу жизнь». Эти слова точно описывают роль этнических школ в морализации корейской диаспоры в Японии. Этнические образовательные учреждения видят своей главной задачей воспитание личности с сильным чувством морального долга, необходимого для активного участия в протестном движении в борьбе за права своей этнической общины. Несмотря на то, что большинство так и не становится активистами и учителя не сильно требуют от них именно такой карьеры, этнические школы японских корейцев учат студентов особому восприятию и описанию культурных различий между японцами и корейцами в японском обществе. Они учат их, что это общество является территорией с повышенным риском агрессии по отноше-

нию к японским корейцам и необходимо следовать изученным моделям поведения и моральной самозащиты.

В разные периоды своей истории школы предлагали разные формы моральной самозащиты. В начале этнические школы традиционно были в прямой оппозиции японскому обществу. Дело в том, что большинство корейских школ были созданы про-северокорейской организацией Чхонрён в 1960-х – 1970-х годах. Анти-японская риторика и репрессии против японских коллаборационистов стали одним из главных элементов национализма в КНДР. Это имело сильное влияние на образовательные учреждения корейцев в Японии. Корейские школы в Японии, воспринимая себя как часть этих репрессий, поставили в основу своего «социалистического образования» воспитание личностей, которые бы, с одной стороны, находились в непримиримой оппозиции по отношению к японскому государству, а, с другой, были полностью лояльны северо-корейскому лидеру [9, с. 160].

На протяжении 1950-х-1960-х годов корейские школы использовали сегрегационную риторику с целью мобилизации соотечественников под политическими лозунгами против этнической дискриминации. В школах создавался «героический» образ корейской диаспоры в Японии, который впоследствии стал центральным в их этнической культуре. Корейцы воспринимали японское общество в этот период на основе повышенной этнической солидарности, для того чтобы дистанцировать себя от нации, которую они видели как источник насилия по отношению к ним. Японские корейцы изображали пространство за школой как линию фронта, где взрослые жертвуют своими жизнями, борясь с японской полицией во время демонстраций для того, чтобы защитить будущее своих детей.

Спустя полвека корейские школы изменили своё отношение к японскому обществу. В 1990-х и 2000-х годах сегрегационные настроения сменились интеграционными по мере того, как третье и четвёртое поколения японских корейцев стали более ассимилированы в японское общество. Сегодня этнические школы продолжают описывать «внешний мир» за пределами кампуса как враждебный. Однако, вместо того, чтобы просто изображать его как территорию борьбы, педагоги учат студентов, как использовать негативный образ японского общества в своих целях, например, для требований компенсаций или просто для того, чтобы вызвать сочувствие японцев по отношению к японским корейцам как к этническому меньшинству [29, с. 12-16, 28].

Японская массовая культура предлагает японскому обществу похожий морализированный образ корейских школ. В фильмах, которые описывают отношения японцев и японских корейцев, они часто описываются в терминах морали. Всё, что находится за пределами корейской школы, это пространство с повышенным риском насилия по отношению к корейским детям. Это необходимо, чтобы вызвать сочувствие у японской аудитории и таким образом снизить риск дискриминации. Следовательно, для японской аудитории предлагается такая форма самоописания, которая оправдывает моральное управление культурными различиями в японском обществе. Например, известный фильм «Паччиги» (2004), который изображает Киото 1960-х годов, начинается со сцены, когда японские корейцы избивают небольшую группу японских студентов за то, что они приставали к корейским школьницам, одетым в традиционное корейское платье чима-чогори.

Вывод

В статье была дана попытка описать этничность как форму управления рисками этнической и расовой дискриминации на примере япон-

ских корейцев. Успешная интеграция корейской диаспоры в японское общество требовала не только понимания ожиданий принимающего общества, но также и использование этих ожиданий для конструирования своих этнических границ. Для японских корейцев именно мораль стала доминирующей формой самоописания. Это значит, что корейская этничность в Японии представляет собой постоянный конфликт по поводу моральных норм. Этнические границы здесь воспроизводятся в форме моральных реакций по отношению к нарушениям норм и ценностей. Другими словами, корейская диаспора может производить как положительную моральную реакцию (уважение), так и негативную (осуждение). При этом на уровне организаций подобная форма самоописания существует в виде протестных движений.



Литература

1. Тишков В.А. Реквием по этносу: Исследования по социально-культурной антропологии. М.: Наука, 2003.
2. Barth, F. *Ethnic Groups and Boundaries: The Social Organization of Culture Difference*. Boston: Little, Brown, 1969.
3. Basch L., Schiller N.G., Szanton Blanc, C. *Nations Unbound: Transnational Projects, Postcolonial Predicaments, and Deterritorialized Nation-States*. London: Routledge, 1994.
4. Brubaker, R. *Ethnicity without Groups*. Cambridge, MA: Harvard University Press, 2004.
5. Yasunori Fukuoka Y., Kim M.S. *Zainichi kankokujin seinen no seikatsu to ishiki [The Lives and Consciousness of Young Japanese Koreans]*. Tokyo: Tōkyō Daigaku Shuppankai, 1997.
6. Gershon I. "Seeing Like a System: Luhmann for Anthropologists." *Anthropological Theory* no.5 (2), 2005, 99-116.
7. Kang S. *Zainichikankokujin to pachinko sangyō. Kan shō ren yonjū nenshi [Японские корейцы и индустрия пачинко. 40 лет корейской деловой ассоциации]*. Tokyo: Zainichi dōhō shōkō kai kaigi, 2002.
8. Kawada F. *Sensō to sei: Kindai kōshō seido ianjo seido womegutte [Война и секс: формирование государственной системы военной проституции]*. Tokyo: Akashi Shoten, 1995.
9. Kim Il-sōng chōchakchib [Полное собрание сочинений Ким Ир Сена], vol. 21. P'yōngyang: Chosōn Nodongdang Ch'ulpansa, 1990.
10. Kim G. D. *Zainichi korian no aidentiti to hōtekichii [Правовой статус и этническая идентичность японских корейцев]*, Tokyo: Akashi Shoten, 2005.
11. Luhmann N. *Trust and Power: Two Works*. Translated by Howard Davis, John Raffan and Kathryn Rooney. Chichester: Wiley, 1979.
12. Luhmann N. *Die Wirtschaft der Gesellschaft*. Frankfurt: Shurkampf, 1988.
13. Luhmann N. *Social Systems*. Translated by John Bednarz Jr. Stanford, CA: Stanford University Press, 1995.
14. Luhmann N. *The Sociology of the Moral and Ethics // International Sociology* № 11. 1996. p. 27-36.
15. Luhmann N. *Observations on Modernity*. Stanford, CA: Stanford University Press, 1998.
16. Luhmann N. *Die Politik der Gesellschaft*. Frankfurt: Shurkampf, 2000.
17. Luhmann N. *Die Moral der Gesellschaft*. Frankfurt: Shurkampf, 2008.

18. Matsuda T. Senzen ki no zainichichōsenjin to sanseiken [Политические права японских корейцев в предвоенный период]. Токуо: Akashi Shoten, 1995.
19. Moo H.W., Kim K.C. Adhesive Sociocultural Adaptation of Korean Immigrants in the U.S.: An Alternative Strategy of Minority Adaptation // International Migration Review XVIII, №.2. 1983. p. 188-216.
20. Mun G.S. Zainichichōsenjin mondai no kigen [Об истоках проблемы японских корейцев]. Токуо: Crane, 2007.
21. Orr J. J. The Victim as Hero: Ideologies of Peace and National Identity in Postwar Japan. Honolulu. HI: University of Hawaii Press, 2001.
22. Park K. Y. The Korean American Dream: Immigrants and Small Business in New York City. Ithaca, NY: Cornell University Press, 1997.
23. Ryang S. North Koreans in Japan: Language, Ideology, and Identity. Boulder, Colorado: Westview Press, 1997.
24. Spencer Brown J. The Laws of Form. New York: E.P. Dutton, 1979.
25. Utoro okizari nisareta machi [Уторо: брошенный город]. Киото: Kamogawa Shuppan, 1997.
26. Wakita H. Nihon jūyo hisabetsumin no kenkyū [О проблеме дискриминации Японии в средние века]. Токуо: Iwanami Shoten, 2002.
27. Yamano S. Manga kenkanryū [Антикорейские комиксы]. Токуо: Shinyūsha, 2005.
28. Yoon I.J. Korian diasūpora: jaeoe hanin ūi iju, jōgūng, jōngch'esōng [Корейская диаспора: Миграция, Адаптация, Идентичность корейских эмигрантов]. Сōul: Koryō Daehakgyo Ch'ulpanbu, 2004.
29. Yun K. C. [Zainichi] wo kangaeru [Размышления о японских корейцах]. Токуо: Heibonsha, 2001.
30. Zainichi no ima: Kyōto hatsu [Японские корейцы сегодня: На примере корейской общины в Киото]. Киото: Zenchōkyōkyōto, 1994.

Транслитерация по ГОСТ 7.79-2000 Система Б

1. Tishkov V.A. Rekviem po ehtnosu: Issledovaniya po sotsial'no-kul'turnoj antropologii. M.: Nauka, 2003.
2. Barth, F. Ethnic Groups and Boundaries: The Social Organization of Culture Difference. Boston: Little, Brown, 1969.
3. Basch L., Schiller N.G., Szanton Blanc, C. Nations Unbound: Transnational Projects, Postcolonial Predicaments, and Deterritorialized Nation-States. London: Routledge, 1994.
4. Brubaker, R. Ethnicity without Groups. Cambridge, MA: Harvard University Press, 2004.
5. Yasunori Fukuoka Y., Kim M.S. Zainichi kankokujin seinen no seikatsu to ishiki [The Lives and Consciousness of Young Japanese Koreans]. Токуо: Tōkyō Daigaku Shuppankai, 1997.
6. Gershon I. "Seeing Like a System: Luhmann for Anthropologists." Anthropological Theory no.5 (2), 2005, 99-116.
7. Kang S. Zainichikankokujin to pachinko sangyō. Kan shō ren yonjū nenshi [YАponskie korejtsy i industriya pachinko. 40 let korejskoj delovoj assotsiatsii]. Токуо: Zainichi dōhō shōkō kai kaigi, 2002.
8. Kawada F. Sensō to sei: Kindai kōshō seido ianjo seido womegutte [Вojna i seks: formirovanie gosudarstvennoj sistemy voennoj prostitutsii]. Токуо: Akashi Shoten, 1995.
9. Kim Il-sōng chōchakchib [Polnoe sobranie sochinenij Kim Ir Sena], vol. 21. P'yōngyang: Chosōn Nodongdang Ch'ulpansa, 1990.
10. Kim G. D. Zainichi korian no aidentiti to hōtekichii [Pravovoj status i ehtnicheskaya identichnost' yaponskikh korejtsev], Токуо: Akashi Shoten, 2005.

11. Luhmann N. Trust and Power: Two Works. Translated by Howard Davis, John Raffan and Kathryn Rooney. Chichester: Wiley, 1979.
12. Luhmann N. Die Wirtschaft der Gesellschaft. Frankfurt: Shurkamp, 1988.
13. Luhmann N. Social Systems. Translated by John Bednarz Jr. Stanford, CA: Stanford University Press, 1995.
14. Luhmann N. The Sociology of the Moral and Ethics // International Sociology № 11. 1996. p. 27-36.
15. Luhmann N. Observations on Modernity. Stanford, CA: Stanford University Press, 1998.
16. Luhmann N. Die Politik der Gesellschaft. Frankfurt: Shurkamp, 2000.
17. Luhmann N. Die Moral der Gesellschaft. Frankfurt: Shurkamp, 2008.
18. Matsuda T. Senzen ki no zainichichōsenjin to sanseiken [Politicheskie prava yaponskikh korejtssev v predvoennyj period]. Tokyo: Akashi Shoten, 1995.
19. Moo H.W., Kim K.C. Adhesive Sociocultural Adaptation of Korean Immigrants in the U.S.: An Alternative Strategy of Minority Adaptation // International Migration Review XVIII, № .2. 1983. p. 188-216.
20. Mun G.S. Zainichichōsenjin mondai no kigen [Ob istokakh problemy yaponskikh korejtssev]. Tokyo: Crane, 2007.
21. Orr J. J. The Victim as Hero: Ideologies of Peace and National Identity in Postwar Japan. Honolulu, HI: University of Hawaii Press, 2001.
22. Park K. Y. The Korean American Dream: Immigrants and Small Business in New York City. Ithaca, NY: Cornell University Press, 1997.
23. Ryang S. North Koreans in Japan: Language, Ideology, and Identity. Boulder, Colorado: Westview Press, 1997.
24. Spencer Brown J. The Laws of Form. New York: E.P. Dutton, 1979.
25. Utoro okizari nisareta machi [Utoro: broshennyj gorod]. Kyoto: Kamogawa Shuppan, 1997.
26. Wakita H. Nihon jūyo hisabetsumin no kenkyū [O probleme diskriminatsii YAponii v srednie veka]. Tokyo: Iwanami Shoten, 2002.
27. Yamano S. Manga kenkanryū [Antikorejskie komiksy]. Tokyo: Shinyūsha, 2005.
28. Yoon I.J. Korian diasūpora: jaeoe hanin ūi iju, jōgūng, jōngch'esōng [Korejskaya diaspora: Migratsiya, Adaptatsiya, Identichnost' korejskikh eh migrantov]. Sōul: Koryō Daehakgyo Ch'ulpanbu, 2004.
29. Yun K. C. [Zainichi] wo kangaeru [Razmyshleniya o yaponskikh korejtsakh]. Tokyo: Heibonsha, 2001.
30. Zainichi no ima: Kyōto hatsu [YAponskie korejtsy segodnya: Na primere korejskoj obshhiny v Kioto]. Kyoto: Zenchōkyōkyōto, 1994.

УДК 327.8

Лухарева О.А.
Likhareva O.A.

Общественное мнение США и дипломатическое признание Китайской республики в 1913 г.

Public opinion of the United States
and diplomatic recognition of the Republic of China in 1913

В статье содержится анализ причин, повлиявших на решение официального Вашингтона признать Республику Китай в 1913 г. Автор утверждает, что имели место две тенденции в отношении американцев к революционным переменам в Китае. Профессиональные дипломаты из госдепартамента и президентская администрация не спешили с дипломатическим признанием республиканского правительства в Пекине. Однако американское общественное мнение, идеализировавшее китайских революционеров, фактически вынудило президента Вильсона пойти на дипломатическое признание правительства Юань Шикая.

Ключевые слова: США, Республика Китай, дипломатическое признание, общественное мнение



The article contains an analysis of reasons which influenced the decision of official Washington to recognize the Republic of China in 1913. The author insists that there were two tendencies in the American attitude toward the revolutionary changes in China. Professional diplomats from the State Department and the Presidential Administration were not inclined to hasten diplomatic recognition of the republican government in Peking. But the American public opinion, which idealized Chinese revolutionaries, made President Wilson to recognize the regime of Yuan Shih-kai.

Key words: *the United States, Republic of China, diplomatic recognition, public opinion*

2 мая 1913 г. Соединённые Штаты стали первой из «великих держав», официально признавшей Республику Китай. Однако вопрос о мотивах признания, которыми руководствовался президент Вудро Вильсон, до сих пор остаётся дискуссионным. Точка зрения отечественных историков на эту проблему сформировалась в 1950-60-х гг. в работах Е.А. Белова, Р.М. Бродского и С.С. Григорцевича [2, 3, 4]. Если перевести свойственную тем временам антиимпериалистическую риторику на язык академической непредвзятости, то можно констатировать, что советские специалисты усматривали за этим решением исключительно прагматические мотивации. Американские лидеры использовали дипломатическое признание для того, чтобы иметь гарантии защиты граждан США, их собственности, торговли, приобрести новые концессии в Китае. Выход США из консорциума 6 держав и одновременное признание Китайской Республики рассматривались как способ добиться ещё больших экономических и политических выгод в Китае, чем если бы Америка

действовала в сотрудничестве с другими державами. С тех пор данная точка зрения не подвергалась сколь-нибудь существенной ревизии. Тем более что в 1990 – 2000-х гг. интерес к истории Синьхайской революции и взаимоотношениям её лидеров с окружающим миром в нашей стране заметно снизился [1, с. 300, 309].

Для американской историографии характерна прямо противоположная оценка этого события. Такая авторитетная и влиятельная фигура в американской исторической науке 60 – 80-х гг. прошлого века, как Акира Ираи, к примеру, отмечал, что «американо-китайская дружба, как отчётливо различимый феномен, берёт своё начало от событий Республиканской революции 1911 г.» [11, p. 125]. Большинство американских историков причиной признания Китайской Республики считают желание США оказать поддержку революционным принципам демократических институтов. Такой подход остаётся в силе и в современных исследованиях [20, p. 189, 204].

Предлагаемая статья представляет собой попытку проанализировать реакцию США на Синьхайскую революцию 1911 – 1913 гг. (как официальных кругов, так и различных сегментов общественного мнения) и выявить причины, побудившие Америку пренебречь политикой «сотрудничества» с другими державами и первой признать новую власть в Китае.

Первая реакция американских дипломатов на революционные события в Поднебесной и на проблему отношений с новым режимом была осторожной. Консул Роджер Грин, имевший прекрасную возможность наблюдать генезис революции непосредственно на своём посту в Ханькоу, продемонстрировал такой подход в переговорах с Ван Чжэнтином, вице-председателем революционного совета по международным отношениям. В ответ на мольбы Вана о дипломатическом признании революционной власти, Грин в своей ноте от 18 ноября 1911 г. указал, что Соединённые Штаты могут действовать только сообразно с реальными фактами: хотя революционное движение продемонстрировало единство целей, оно начисто лишено единой организации, по всей стране революционные лидеры действуют независимо и несогласованно. Если вкуче с этими факторами учесть, что маньчжуры контролируют значительную часть китайской территории, то такой шаг Вашингтона будет абсурдным с политической точки зрения. Более того, утверждал Грин, неуместное вмешательство во внутренние дела Китая, в особенности, дипломатическое признание одной из воюющих сторон, скорее всего, вызовет взрыв анти-иностранных выступлений [9, p. 111].

Рациональный подход Грина в точности отражал официальную позицию США. В Вашингтоне решили не поощрять революционное правительство и сочли, что в условиях гражданского конфликта лучше придерживаться строгого нейтралитета. Соответственно, госсекретарь Ф.Ч. Нокс приказал американским дипломатам в Китае воздерживаться от официальных дипломатических контактов со всеми, кроме представителей императорской власти. Несмотря на сильнейшее давление со стороны революционеров, требовавших признания, Нокс не отступал от своей позиции до тех пор, пока Маньчжурская династия сохраняла хотя бы видимость власти [9, p. 111].

В связи с революционными событиями в Китае глава дальневосточного отдела госдепартамента Р. Миллер и первый заместитель госсекретаря Х. Вильсон разработали для Ф.Ч. Нокса меморандум. Этот документ, датированный 14 октября 1911 г., содержал следующие рекомендации: «1) ...Опора на Азиатский флот в защите жизни и собственности американцев в долине реки Янцзы; 2) эвакуация американцев из отдалённых районов под защиту иностранных сеттельментов; 3) стро-

жайший нейтралитет по отношению к обеим противоборствующим сторонам в Китае; 4) противодействие совместной иностранной интервенции; 5) приверженность общей политике, проводимой объединением держав» [19, p. 115].

Особое беспокойство у американских лидеров вызывал возможный распад Китая, который мог бы повлечь за собой разрушение коммерческого и финансового потенциала этого огромного рынка. Соединённые Штаты не спешили официально признавать ни правительство Сунь Ятсена, ни правительство Юань Шикая, и препятствовали предоставлению займов обеим враждующим сторонам.

В ежегодном послании конгрессу 7 декабря 1911 г. Президент У. Тафт с осторожностью заявил: «В настоящее время, когда древняя Китайская Империя испытывает потрясения гражданской войны и пробуждается под влиянием модернизации, особенно важна политика сотрудничества и взаимопонимания, ... обусловленная международными проектами, а также общим чувством доброжелательности со стороны держав, имеющих интересы на Дальнем Востоке. Защищая интересы наших граждан, нынешнее правительство одновременно прилагает все усилия, чтобы продолжать традиционную политику симпатии, дружбы в отношении Китайской империи и её народа, с уверенностью в её экономическом и политическом развитии и с твёрдым намерением внести вклад в их благосостояние» [16, p. XVII].

Одной из основных причин, вызвавших революцию в Китае, были антиимпериалистические настроения. При первых признаках революционного насилия и, особенно, после свержения Маньчжурской династии, США в сотрудничестве с другими державами предприняли конкретные шаги по защите жизни и собственности своих граждан. В дополнение к обычному иностранному военному присутствию были направлены новые боевые корабли. Американский флот в устье Янцзы превосходил действовавшие там морские силы остальных держав [15, 22.10. 1911]. Ссылаясь на «Боксёрский протокол», в ноябре – декабре 1911 г. США в рамках общей политики, проводимой в согласии с другими державами, отправили из Манилы значительные военные силы для охраны железнодорожного коридора Пекин – Тяньцзинь [17, p. 166; 7, с. 289-295].

Сколько бы революция ни питалась антиимпериалистическими чувствами, как бы большинство китайских патриотов ни желали избавиться от иностранного господства, время для этого было неподходящим. Проклиная империалистов на словах, китайские революционеры тщательно избегали насилия в отношении иностранцев. Памятуя о судьбе ихэтуаней, они предприняли все меры предосторожности, даже когда их революционная воинственность требовала другого подхода. 5 января 1912 г. было опубликовано «Воззвание временного президента республики ко всем дружественным нациям». Республиканские власти принимали на себя все прежние обязательства Маньчжуров, гарантировали права, привилегии и сохранность имущества иностранцев. В тоже время они отказывались признавать договоры, заключённые с Маньчжурами после опубликования этого документа [7, с. 142-143]. Ещё раньше, в октябре – ноябре 1911 г. подобные воззвания издавались военными правительствами провинций Хубэй, Шэнси, Сычуань и Хунань [7, с. 72-74, 89, 103, 111-112, 118].

Таким образом, строить американскую политику в Китае на принципах обмена ударами стало бессмысленно. В декабре 1911 г. фокус американской политики сместился из сферы военной в дипломатическую, как только стало ясно, что китайские революционеры скорее всего победят. Отвергнув совет посла Кэлхуна о предоставлении державами Юань Шикаю достаточной суммы денег для сокрушения повстанцев, а также

предложение Японии содействовать установлению конституционной монархии в Китае, Соединённые Штаты продолжали проводить политику сотрудничества с другими державами. Госдепартамент подтвердил свою приверженность строгому нейтралитету в циркулярной ноте от 12 декабря, высказал неодобрение всем иностранным займам и 18 декабря присоединился к другим державам, выступившим с призывом к воюющим сторонам сесть за стол переговоров.

Фактические отношения США с Китайской Республикой установились незамедлительно после ниспровержения Маньчжурской династии, но формальное дипломатическое признание откладывалось до тех пор, пока внутривластная ситуация не стабилизируется и будут оговорены конкретные детали займа реорганизации. Привязав свою политику к политике других держав, госдепартамент решил придерживаться этого курса. Американская финансовая группа, имевшая свою долю в иностранных займах Китая, также следовала в этом русле.

Нельзя утверждать, что сдержанность официальной политики США объяснялась только желанием сохранить единый фронт с другими державами. На протяжении 1912 г. донесения, поступающие из Пекина в Вашингтон, были исполнены пессимизма в отношении будущего Китая. Профессиональные дипломаты, следившие за событиями, доносили об усугубляющейся пропасти между Севером и Югом, усилении власти провинциальных автократов, ухудшающихся отношениях между Юань Шикаем и республиканскими идеалистами, антизападных настроениях, непрактичности Сунь Ятсена, вероломстве Юань Шикая, продажности практически всех. В коридорах власти Вашингтона возобладало мнение, что Китай не подготовлен для демократических преобразований. Анализ и оценки Революции 1911 г., проделанные американскими официальными экспертами, были исключительно сдержанными и исполненными опасений в связи с ростом китайского национализма.

Однако отказ правительства США незамедлительно признать новопровозглашённую республику в Китае вызвал непонимание и даже возмущение в рядах широкой общественности. Представители прессы, члены конгресса и заинтересованные миссионеры начали активную пропагандистскую кампанию с целью побудить администрацию Тафта отказаться от слишком осторожного и слишком расчётливого курса в отношении республиканского Китая. Если официальный Вашингтон исповедовал общий пессимизм в отношении революционной власти, то общественное мнение рассматривало Республиканскую революцию в самом благоприятном свете. Хотя большинство рядовых американцев остались равнодушными к этому событию, как, впрочем, почти ко всем событиям, происходившим за морями, в США у Синьхайской революции появилось немало активных сторонников, готовых превратить её во внутривластную проблему. В результате, «ни одно из событий того времени не обсуждалось так активно и не вызвало столь бурной критики, как китайская политика, проводимая госдепартаментом» [19, p. 121].

Общественное мнение США сочло, что китайская революция является воспроизведением американской революции и что повстанцы намерены взрастить на китайской почве американские демократические идеалы институты, а значит, она отвечает американским интересам в Китае.

Газеты уделили самое пристальное внимание Революции 1911 г. «Литерари Дайджест» оставил нам удобное резюме о спектре мнений. Номер от 28 октября сообщает, что большинство газет, включая «Бостон Транскрипт», «Нью-Йорк Трибюн», «Вашингтон Таймс», «Индианаполис Ньюс» и «Сент-Луис Глоуб Демократ» считают, что «Китай действительно созрел для республиканского правления» [12, 28.10.1911]. «Литерари

Дайджест» от 11 ноября писал, что «наше редколлегия совершенно отчётливо представляет себе независимый Китай, управляемый настоящим парламентом» [12, 11.11.1911]. Дайджест от 13 января 1912 г. содержит заметку, озаглавленную «Величайшая республика современности», в которой говорится, что «теперь Китай, а не Япония, является Страной восходящего солнца». Далее автор продолжал: «Япония более не будет строить федеративную республику по образцу Соединённых Штатов во главе с лидерами, проникшимися западными идеями, получившими образование в Европе и Америке. Пресса с восхищением следит за развитием событий» [12, 13.01.1912].

Влиятельный «Индепендент» выразил сожаление по поводу бездействия Америки в вопросе о принятии родственной республики в содружество наций и расценил осторожность, проявленную Соединёнными Штатами на протяжении гражданской войны в Китае, как предательство республиканизма в пользу монархических принципов. Журналисты доказывали, что китайские республиканцы имеют полное право ожидать позитивной реакции от Соединённых Штатов, поскольку «Америка несёт ответственность за эту революцию». «Её вожди – молодые люди, получившие образование в Соединённых Штатах или в школах американских миссий. Они переняли от нас дух свободы. Они вдохновлялись нашим примером, претворяя в жизнь свои идеалы. Они имеют право ожидать от нас сочувствия и поощрения, если не более осязаемой помощи, которую мы часто оказывали инсургентам, имевшим гораздо меньше оснований для бунта» [10, 25.01.1912].

Газетчики развернули целую кампанию за признание Китайской Республики. «Могут ли быть какие-то сомнения относительно стабильности нового китайского правительства? Даже самые скептически настроенные личности едва ли могут поверить, что в Китае существует опасность резкой перемены сложившейся ситуации. ...Зачем Соединённым Штатам нужно ждать, пока другие нации признают Китай? Пусть первая республика мира – Соединённые Штаты – протянут руку братства, и дело свободы восторжествует!» – восклицала «Вашингтон Пост» [21, 1.04.1913].

Оптимистические оценки Революции 1911 г., столь отличные от расчётливого пессимизма профессиональных дипломатов, бизнесменов или знатоков Китая, стали общепринятыми не только среди журналистов, но и большей части элиты в целом. По причине поверхностного знакомства с положением дел в Восточной Азии, помноженном на умеренный оптимизм, эти люди демонстрировали совершенно не критическое отношение к Китайской Республике. Некоторые даже рассматривали демократию в Китае как уже свершившийся факт.

Конгрессмен от Орегона А.У. Лфферти, юрист, практически ничего не знавший о положении дел в Китае, лично передал госсекретарю школьное сочинение пятнадцатилетней Милдред Хадсон, озаглавленное «Почему Соединённые Штаты должны стать первой страной, признавшей Новую Республику в Китае». Лафферти сообщил при этом, что сочинение мисс Хадсон выражает чувства не только жителей Орегона, но и некоторых членов конгресса в том числе [9, p. 113]. Этот случай стал хрестоматийным и упоминается во многих американских исследованиях.

Неизменную поддержку революции в Китае демонстрировала позиция миссионеров. Они приложили огромные усилия, чтобы распространить «хорошие вести» о Китае по всей территории Соединённых Штатов. Интерес к Китаю сразу возрос, как только религиозные американцы начали следить за революцией. Историки подсчитали, что 300 миссионе-

ров из Китая, находившихся на родине на побывке, вознамерившиеся проинформировать более 5 миллионов своих прихожан, произнесли за год около 30 000 проповедей [19, p. 127]. Миссионеры из Китая были очень популярными лекторами в университетских студенческих городках и провинциальных церковных приходах.

Миссионеры брали на себя смелость утверждать, что революция была порождена и проходила под влиянием христианских идей. «Мишинари Ревью оф зе Уорлд» настаивало, что хотя христианство и не несёт единоличной ответственности за революцию, «правда Библии оказала огромное влияние на тех, кто осуществляет действительные перемены». Другой миссионерский журнал приписывал американским миссиям свершение невозможного в деле убеждения китайского народа «создать такое же правительство, как в Америке» [13, 05.1915].

Миссионеры искренне верили в то, что они внесли позитивный вклад в развитие событий в Китае – присутствие миссионеров, по их мнению, явилось главной причиной того, почему революция приняла относительно ненасильственный характер. Протестантских проповедников приводило в восторг большое количество христиан во главе радикальных преобразований и, особенно, такой христианин, как Сунь Ятсен, который руководил революционным движением. Избрание христиан на посты президента и вице-президента Нанкинского правительства дало повод одному миссионеру провозгласить установление республики, «в наших глазах угодной богу и благословенной» [9, p. 59]. Поскольку миссионеры считали, что христианство одновременно и породило революцию и доминировало в её идеологии, они предсказывали открытие новых великих возможностей для распространения своей веры в Китае.

Свою лепту в дипломатическое признание республики внесли американские китайцы, которые сыграли большую роль в её финансировании и пристально следили за развитием революционной драмы. В первые же дни революции госсекретарь Нокс получил телеграммы от Китайской Национальной Ассоциации Сан-Франциско и китайских поселенцев Гонолулу с обращением к правительству США «использовать своё влияние для соблюдения другими державами нейтралитета по отношению к революционной борьбе, идущей в настоящее время в Китае, с целью сохранения его территориальной целостности и создания стабильного правительства» [17, p. 50-51].

4 октября 1912 г. В Чикаго состоялся митинг китайского населения. Генерал Лян Тяньвэй в обращении к соотечественникам заявил: «Новое китайское правительство основано на тех же самых принципах, что и американское. Американская конституция, система юстиции, уголовный и гражданский кодексы приняты Китайской Республикой согласно желанию тех, кто сверг Маньчжурскую династию. Новый китайский идол – богиня свободы. Китай проснулся» [8, с. 26]. Таким образом, иллюзии испытывали и те, кто, казалось бы, лучше американцев должен был понимать происходящие в Китае события.

Для сторонников незамедлительного признания Китайской Республики задержка этого акта была абсолютно неприемлемой. Особенно беспокойной для администрации Тафта стала активность председателя комиссии палаты представителей по внешней политике У. Залцера, который подготовил резолюцию с поздравлениями китайскому народу и призывом к президенту о формальном дипломатическом признании Китайской Республики [6, с. 429-430].

Вскоре этот вопрос превратился в один из инструментов предвыборной политической борьбы в США в 1912 – 1913 гг. На выборах в конгресс 1910 г. демократическая партия одержала победу. В 1912 г. (год президентских выборов) демократам представилась возможность воца-

риться не только на Капитолийском холме, но и в Белом доме. Члены конгресса несомненно были осведомлены о том, что значительная часть их избирателей реагировала на революцию в Китае в «миссионерском духе», поэтому резолюцию Залцера практически единогласно приняли в палате представителей 29 февраля, в сенате – 1 марта [19, p. 136-137]. Даже сторонники политики республиканской администрации не осмелились при поимённом голосовании выступить против признания Китайской Республики.

С большим трудом госдепартаменту удалось организовать принятие альтернативной резолюции. Хантингтон Вильсон в письме к президенту Тафту указал на опасность политизации вопроса о дипломатическом признании. Он предложил, чтобы США выступили с заявлением солидарности, что позволит сохранить хорошее отношение китайцев. Новый билль, выдвинутый Ренсфордом Миллером, предусматривал поздравления китайскому народу с установлением республиканской формы правления, но обошёл молчанием вопрос об официальном дипломатическом признании [17, p. 71].

Никакие поздравительные послания не могли скрыть колебаний и напряжённости, с которыми американские политики подходили к решению проблемы дипломатического признания. Госдепартаменту нужно было как-то продемонстрировать, что он контролирует события и тем самым перехватит инициативу. В начале февраля Хантингтон Вильсон решил достичь этой цели посредством возвращения к принципам политики «открытых дверей». Фактически, такое предложение незадолго до этого поступило от Германии. Опасаясь, что военное ослабление Китая может привести к военной интервенции Японии в Маньчжурии, германские дипломаты в конце января обратились к американскому послу в Берлине с предложением, чтобы США издали циркулярную ноту о совместной политике великих держав с требованием воздержаться от независимых действий без взаимных консультаций. Вашингтон, не в первый раз находивший в лице Берлина полезного неформального союзника в Восточной Азии, принял предложение и 3 февраля издал соответствующую ноту [17, p. 63-64]. В меморандуме от 27 февраля, адресованном японскому послу, госдепартамент подтверждал приверженность принципу «согласованных действий» и подчеркнул, что дипломатическое признание пока должно быть отодвинуто на неопределённый срок [5, Т. 19, ч. 2, с. 269].

Однако уже четыре месяца спустя под давлением общественного мнения официальному Вашингтону пришлось публично отказаться от только что провозглашённых им намерений. В середине июля госдепартамент обратился к великим державам с новой циркулярной нотой, которая теперь уже содержала формальную рекомендацию признать Китайскую Республику. Российский посол в Вашингтоне сообщал, что в этом призыве правительство США действовало «под давлением общественного мнения, давно уже возмущённого видимым равнодушием старшей из республик к младшей, которая будто бы только ожидает моральной поддержки Америки, чтобы окрепнуть и стать на ноги» [5, Т. 20, ч. 1, с. 320]. Посланник России в Пекине также подтверждал, что выступление американского правительства «объясняется соображениями внутренней политики в связи с приближающимися президентскими выборами» [5, т. 20, ч. 1, с. 394].

Прокитайские симпатии в США продолжали усиливаться в течение 1912 г. Влиятельная и информированная часть общественного мнения требовала безоговорочного признания Китайской Республики и выхода американской финансовой группы из консорциума 6 держав. В течение 1912 и в начале 1913 г. сформировалось нечто вроде массового

движения – американские китайцы, миссионеры, церковные организации, общественные клубы, значительная часть прессы – все они выступали с критикой политики госдепартамента в Китае. Поскольку месяцы шли, а госдепартамент не предпринимал никаких шагов к изменению своего курса, граждане сочли эти проволочки результатом происков американской финансовой группы, участвующей в консорциуме 6 держав. Сомнительно, чтобы другие участники финансовых переговоров возбудили к себе такой интерес в своих странах.

Влиятельные периодические издания, как, например, «Аутлук» и «Индепендент», считали условия Займа Реорганизации чересчур обременительными, поскольку они предусматривали предоставление Консорциуму право монопольного кредитования Китая и контроля над расходованием займа. Они утверждали, что именно банкиры уговорили свои правительства воздерживаться от дипломатического признания до тех пор, пока китайцы не выполнят их требования. Аналогичной точки зрения придерживался и конгрессмен Залцер. Мысль о том, что финансовые круги могут определять курс внешней политики, возмущала многих граждан, и это способствовало обострению ситуации [14, 30.11.1913].

Постепенно некоторые государственные деятели и дипломаты также стали поднимать вопрос о признании. Американский консул в Ханькоу Роджер Грин пришёл к выводу, что США следует признать Китайскую Республику по практическим соображениям. Отсутствие юридически оформленного признания создавало трудности на местном уровне. Поскольку США не признавали республиканское правительство, Грин не имел возможности обращаться к официальным представителям нового режима. У него накопилось большое количество нерешённых дел, в которых затрагивались интересы самых разных субъектов. Грин и его коллеги по всему Китаю были вынуждены отбросить свои прежние опасения и рекомендовать признание Китайской Республики в качестве шага, необходимого для отстаивания интересов американских коммерческих и религиозных организаций в Китае [9, p. 119].

Однако изменения курса в восточноазиатской политике пришлось ждать до тех пор, пока власть не перешла к администрации демократов. После инаугурации 4 марта 1913 г. Президент Вудро Вильсон сыграл финальный акт в реакции Америки на Синьхайскую революции. 18 марта Вильсон порвал с финансовой политикой своего предшественника, объявив, что госдепартамент отныне отказывает в поддержке американской финансовой группе. 2 апреля 1913 г. госсекретарь У. Дж. Брайан собрал дипломатический корпус и сообщил всем, что США приняли решение признать Китайскую Республику. Вильсон сопроводил этот шаг обращением к другим державам с призывом к дипломатическому признанию.

Месяц спустя, 2 мая 1913 г. в ответ на назначение постоянного правительства на смену временному, американский поверенный в делах в Пекине нанёс визит президенту Юань Шикаю и вручил документы о дипломатическом признании Республики. «Пекин Дэйли Ньюс» опубликовала официальный ответ Юань Шикая: «Благосклонность и чувство дружбы, которое питает китайский народ к американцам, может служить гарантией того, что и впредь оба народа будут преследовать взаимную пользу. Непривычный к республиканской форме правления, китайский народ, однако, вполне усваивают принципы, заложенные в основу этой формы правления, которая так ярко выражена в вашей славной республике. Поэтому единственная цель правительства, которое поставил народ республики, есть и будет стремление сохранить эту форму, чтобы народ наслаждался счастьем благоденствием, соединяя соблюдение закона со свободой» [18, 21.05.1913].

Таким образом, при более детальном рассмотрении мотивации официального Вашингтона в дипломатическом признании Китайской Республики в 1913 г. оказываются не столь однозначными, как это принято было считать в отечественной историографии. Обращает на себя внимание необычайно большое число участников – политиков, чиновников, издателей, бизнесменов, американских китайцев, миссионеров, – внёсших свою посильную лепту в формирование отношения американского общества к Китайской революции. Для США вопрос признания Китайской Республики, как это ни парадоксально, превратился во внутривластную проблему. Администрация У.Тафта крайне настороженно отнеслась к революционным событиям в Китае. В своих действиях она действительно руководствовалась исключительно прагматическими соображениями, ставя во главу угла экономические и геополитические интересы США в Восточной Азии. Республиканский и демократический идеализм в данном случае продемонстрировало американское общественное мнение. В силу своего образования и воспитания рядовые американцы были убеждены, что США не могут не оказать поддержку республиканскому Китаю исходя из собственного революционного прошлого. Демократы цинично использовали «китайскую карту» в политической борьбе с республиканцами. В результате Вильсон, вынужденный выполнять свои предвыборные обещания, признал правительство Юань Шикая, автократические замашки которого не оставляли никаких сомнений относительно печального будущего китайских республиканцев.



Литература

1. Андреева С.Г. Историография Синьхайской революции в материалах конференции «Общество и государство в Китае». //Синьхайская революция и республиканский Китай: век революций, эволюции и модернизации. М.: Ин-т востоковедения РАН, 2013. С. 300-311.
2. Белов Е.А. Агрессивная политика империалистических держав в Китае в период революции 1911 – 1913 гг. //Советское востоковедение. 1957. № 2. С. 65-77.
3. Бродский Р.М. Об особенностях колониальной политики американского империализма в Китае накануне и в период Синьхайской революции.//Против фальсификации истории колониализма. М.: Изд. восточной литературы, 1962. С. 28-63.
4. Григорцевич С.С. Политика империалистических держав в Китае во время Синьхайской революции. //Труды Томского Гос. университета. Т. 177. Томск: Изд. ТГУ, 1963. С. 79-93.
5. Международные отношения в эпоху империализма. 1878 – 1917. Документы из архивов царского временного правительств. /Под ред. М.Н. Покровского. Сер. 2. Т. 19, 20. М.: Соцэкгиз, 1939 – 1940.
6. Носков В.В. Институты власти внешняя политика США. 1900 – 1913. СПб.: Наука, 1993. 478 с.
7. Синьхайская революция 1911 – 1913 гг. Сб. документов и материалов./ Под ред. С.Л.Тихвинского. М.: Наука, 1968. 348 с.
8. Япония и Китай. Обзор периодической печати. Издание штаба Приамурского военного округа. № 113. Хабаровск, 1912.

9. Crane D.M., Breslin T.A. An Ordinary Relationship. American Opposition to the Republican Revolution in China. Miami (Flo.): Florida International Univ. Press, 1986. XXII, 225 p.
10. Independent. 1912.
11. Iriye A. Across the Pacific. An Inner History of American – East Asia Relations. New York: Harcourt, Brace & World, 1967. XVIII, 361 p.
12. Literary Digest. 1911, 1912, 1913.
13. Missionary Review of the World. 1915.
14. Outlook. 1913.
15. The New York Times. 1911.
16. Papers Relating to the Foreign Relations of the United States. 1911. Washington: Government Printing Office, 1918. LXXXII, 777 p.
17. Papers Relating to the Foreign Relations of the United States. 1912. Washington: Government Printing Office, 1919. CXV, 1392 p.
18. Peking Daily News. 1913.
19. Reed J. The Missionary Mind and American East Asia Policy. 1911 – 1915. Cambridge (Mas.): Harvard Univ. Press, 1983. XV, 258 p.
20. Strand D. An Unfinished Republic: Leading by Word and Deed in Modern China. Berkeley – Los Angeles: Univ. of California Press, 2011. 387 p.
21. Washington Post. 1913.

Транслитерация по ГОСТ 7.79-2000 Система Б

1. Andreeva S.G. Istoriografiya Sin'khajskoj revolyutsii v materialakh konferentsii «Obshhestvo i gosudarstvo v Kitae». //Sin'khajskaya revolyutsiya i respublikanskij Kitaj: vek revolyutsij, ehvolyutsii i modernizatsii. M.: In-t vostokovedeniya RAN, 2013. S. 300-311.
2. Belov E.A. Agressivnaya politika imperialisticheskikh derzhav v Kitae v period revolyutsii 1911 – 1913 gg. //Sovetskoe vostokovedenie. 1957. № 2. S. 65-77.
3. Brodskij R.M. Ob osobennostyakh kolonial'noj politiki amerikanskogo imperializma v Kitae nakanune i v period Sin'khajskoj revolyutsii.//Protiv fal'sifikatsii istorii kolonializma. M.: Izd. vostochnoj literatury, 1962. S. 28-63.
4. Grigortsevich S.S. Politika imperialisticheskikh derzhav v Kitae vo vremena Sin'khajskoj revolyutsii. //Trudy Tomskogo Gos. universiteta. T. 177. Tomsk: Izd. TGU, 1963. S. 79-93.
5. Mezhdunarodnye otnosheniya v ehpokhu imperializma. 1878 – 1917. Dokumenty iz arkhivov tsarskogo vremennogo pravitel'stv. /Pod red. M.N. Pokrovskogo. Ser. 2. T. 19, 20. M.: Sotsehgiz, 1939 – 1940.
6. Noskov V.V. Instituty vlasti vneshnyaya politika SSHA. 1900 – 1913. SPb.: Nauka, 1993. 478 s.
7. Sin'khajskaya revolyutsiya 1911 – 1913 gg. Sb. dokumentov i materialov./ Pod red. S.L.Tikhvinskogo. M.: Nauka, 1968. 348 s.
8. YAponiya i Kitaj. Obzor periodicheskoy pechati. Izdanie shtaba Priamurskogo voennogo okruga. № 113. KHabarovsk, 1912.
9. Crane D.M., Breslin T.A. An Ordinary Relationship. American Opposition to the Republican Revolution in China. Miami (Flo.): Florida International Univ. Press, 1986. XXII, 225 p.
10. Independent. 1912.
11. Iriye A. Across the Pacific. An Inner History of American – East Asia Relations. New York: Harcourt, Brace & World, 1967. XVIII, 361 p.
12. Literary Digest. 1911, 1912, 1913.
13. Missionary Review of the World. 1915.
14. Outlook. 1913.
15. The New York Times. 1911.

16. Papers Relating to the Foreign Relations of the United States. 1911. Washington: Government Printing Office, 1918. LXXXII, 777 p.
17. Papers Relating to the Foreign Relations of the United States. 1912. Washington: Government Printing Office, 1919. CXV, 1392 p.
18. Peking Daily News. 1913.
19. Reed J. The Missionary Mind and American East Asia Policy. 1911 – 1915. Cambridge (Mas.): Harvard Univ. Press, 1983. XV, 258 p.
20. Strand D. An Unfinished Republic: Leading by Word and Deed in Modern China. Berkeley – Los Angeles: Univ. of California Press, 2011. 387 p.
21. Washington Post. 1913.

УДК 327: 331.526:330.564.2

*Намаконов Н.М., Журбей Е.В.
Namatkonov N.M., Zhurbey E.V.*

Проблемы, вызовы и угрозы арктической внешней политики Канады

Problems, challenges and threats to Arctic Canada's Foreign Policy

Статья посвящена проблемам Канады во внешней политике, касающейся исследования Арктики. В статье рассматриваются различные подходы и задачи канадского правительства на пути к ресурсам Арктического региона.

Ключевые слова: *Арктика, Канада, политика Канады, страны Арктического Совета, полезные ископаемые*



The article is devoted to the problems in Canada's foreign policy concerning the research of Arctic. The article considers different approaches and goals of the Canadian government on the way to Arctic zone minerals.

Key words: *Arctic, Canada, Canada policy, Arctic Council countries, minerals*

Не секрет, что интерес к территориям Арктики с каждым годом проявляют всё больше и больше государств. Несмотря на то, что Канада является главным претендентом на ещё совсем неизведанные северные территории, остаётся много нерешённых проблем, связанных с этим вопросом. Стоит заметить, что Северные регионы ответственны за формирование в том числе и глобального климата, а не только локального, к тому же, в последнее время в Арктической зоне происходят резкие перепады температур, гораздо более высокие, чем ожидалось. Полярный регион нагревается очень быстро, таким образом оставаясь безо льда на долгий период времени. Так же стоит упомянуть и обилие природных ресурсов, скрытых под ледяным покровом Арктики, в том числе и подводных ресурсов. Огромные запасы нефти и газа, различных металлов вызывают большой интерес у целой группы стран: России, Канады, Дании, США, Норвегии, Исландии. Более того, мировые транспортные компании выступают за создание навигационных маршрутов, с помощью которых можно было бы быстрее перевозить грузы из одной страны в другую. В целом, можно сказать, что этот регион является ещё и очень важным в транскомуникативном плане, поскольку Арктика является богатым источником ресурсов.

ЖУРБЕЙ Евгений Викторович, к.и.н., доцент филиала Дальневосточного федерального университета в г. Находка. **E-mail:** epr2001@gambler.ru

НАМАКОНОВ Марк Натикович, студент Школы региональных и международных отношений Дальневосточного федерального университета. (*г. Владивосток*).

Предполагается, что в скором времени Арктика и вовсе освободится ото льда, что откроет новые перспективы и возможности для добычи ресурсов. Однако, стремительное желание некоторых стран заполучить Арктику в свои руки является несколько сомнительным, поскольку неразвитая инфраструктура ледяной местности предполагает очень большие расходы, прибыль же может быть намного меньше, о чём свидетельствует недавняя авария на платформе Kulluk, где США впервые за 20 лет попытались провести бурение разведочного плана [10]. Как сообщают СМИ, компания Royal Dutch Shell потратила на этот проект более 5 миллиардов долларов, которые фактически и не окупились. Таким образом, стоит сослаться ещё и на суровый климат данного региона, который, несомненно, является препятствием для его освоения. В докладе Министерства экологии и природных ресурсов, посвящённом деятельности компании Shell говорится, что любая серьёзная авария или же разлив нефти может привести к катастрофическим последствиям, особенно для жителей тех стран, которые находятся близко к океану и зависимы от него. Странам нужно понять, что нет необходимости спешить заполучить столь важные ресурсы, лежащие на территории Арктики. Недавняя авария показала, что человечество ещё не совсем готово к полномасштабному освоению ледяного региона.

Несмотря на то, что первоначально Север воспринимался Канадой как некий отдельный участок земли, с середины двадцатого века отношение к нему начало существенно меняться. Если раньше канадцы не имели чёткого представления о том самом Севере, то сейчас именно этот вопрос является неотъемлемой частью их политики. В наше время, в первую очередь северные регионы являются незаменимой частью канадской сущности, и именно поэтому Канада ведёт довольно жёсткую дипломатию в отношении Арктики и близлежащих территорий, парируя любые посягательства будь то северных или европейских держав.

Можно смело утверждать, что планы Канады на северные регионы являются более чем глобальными. Канада имеет несколько внешнеполитических приоритетов в этом регионе. Во-первых, это помощь коренным народам севера, охрана окружающей среды Арктики, обеспечение общей безопасности Арктики. Во-вторых, создание необходимых условий для проведения различных исследовательских работ. В-третьих, Канада намерена способствовать содействию освоению региона, вовлекая в процесс местных жителей. Очевидно, что проблемы Канады в межгосударственных отношениях происходят именно из-за территориальных споров. Канада и Дания ещё с 1973 года пытаются отстаивать свои права на остров Ханс, который, предположительно, является источником полезных ископаемых. Более того, тот, кто контролирует этот остров, будет контролировать и различные транспортные и судоходные процессы в Северо-Западном проходе. Можно сделать простой вывод, что стремление стран овладеть столь маленьким островом вызвано исключительно их экономическим интересом.

Несмотря на тот факт, что целая группа стран желает подобраться к Арктическим территориям, главными акторами в данной политической битве являются США, Канада и Россия. Организуются различные арктические экспедиции, направленные на более глубокое изучение Арктического шельфа. Следует заметить, что в данном вопросе Россия и Канада имеют довольно схожие национальные интересы. Эти интересы, во-первых, связаны с поиском и добычей полезных ископаемых, поддержанием жизни коренного населения Севера и общей инфраструктуры региона. Однако, хоть Россия всеми силами пытается выиграть гонку за ресурсы Арктики, Канада совсем не собирается поддаваться на давление России в вопросе за спорные территории, к тому же, министр ино-

странных дел Лоуренс Кэннон в конце 2009 провозгласил Канаду Арктической сверхдержавой, дав понять, что все их претензии на полезные ископаемые Севера подкреплены такими факторами, как наука, международное право и «Технологическое лидерство Канады» [2].

Напряжение вокруг Арктики растёт с каждым днём, например, в 2007 году, когда научная экспедиция, организованная с помощью Кремля, установила на дне океана титановый флаг, министр иностранных дел Питер Маккей назвал этот поступок захватом «в стиле 15 века», указав России на то, что ей следует придерживаться Конвенции ООН по морскому праву [2]. Сорок процентов территории Канады составляет именно Арктика. И если раньше Канада не придавала этому большого значения, то сейчас это является одним из аргументов, почему Канада имеет большие шансы на победу в споре за Арктику. В настоящее время Канада уже начала кампанию, направленную на то, чтобы укоренить в умах европейцев тот факт, что она имеет все права на владение как минимум третью северных территорий.

На встрече в Тромсё в Норвегии министр иностранных дел Канады Лоуренс Кэннон в очередной раз призвал считать Канаду арктической нацией и арктической сверхдержавой, тем самым указывая европейским государствам на то, что доступ к Арктике очень ограничен [7]. Канада старается избавить европейцев от мысли, что они могут претендовать на земли, не являющейся чьей-либо территорией, рассматривая себя как страну, априори имеющую присутствие в Арктике, к тому же, треть всех этих территорий и так является землями Канады. Неспроста Канада не позволила ЕС стать наблюдателем Арктического союза, в который и без того входят восемь стран: Канада, Россия, Финляндия, Швеция, Дания, Норвегия, Исландия, США. Боязнь Канады в данном случае обусловлена вероятным вмешательством целого блока, состоящего из 27 европейских государств, в вопросы, касающиеся Арктики. Чтобы подтвердить свой суверенитет в Арктике, Канада должна доказать, что присутствие как правительства, так и граждан в этом регионе не остаётся незамеченным. Таким образом, Канада разворачивает целую операцию, подразумевающую создание арктических военных баз, патрулирование северных территорий самолётами, спутниками и другими средствами наблюдения, но это лишь то, как всё выглядит во внутренних делах страны.

Внешняя же сторона вопроса подразумевает активное рекламирование этого самого присутствия человека в Арктике, чтобы эти земли воспринимались уже закреплёнными за арктической сверхдержавой. Существует понятие канадской собственности в Арктике, которое так же было озвучено Лоуренсом Кэнноном на одной из политических встреч. Здесь имеется ввиду то, что в сознании людей должен существовать некий образ, свидетельствующий о полном праве Канады на владение Арктикой [4]. На встрече в Копенгагене в 2008 г. удалось прийти именно к такому соглашению – запуску культурно-рекламных кампаний, направленных на внедрение в сознание мысль о канадской собственности в Арктической зоне. Чаще всего такие выставки посвящены искусству и культуре страны, а направлены они на развитие именно арктических приоритетов во внешней политике Канады.

Канада пытается сделать всё, чтобы заполучить суверенитет в Арктике, который, несомненно, принёс бы стране много дополнительных дивидендов в виде полезных ископаемых, к тому же, это поможет в развитии инфраструктуры региона. Канада выделяет огромные деньги на развитие этого региона, были выделены миллионы долларов на строительство арктического военного тренировочного центра на территории Нунавут, в заливе Резольют. Резольют представляет собой одно из самых древних и самых северных поселений Канады, население которо-

го состоит главным образом из инуитов, коренных жителей. Чтобы защитить свой суверенитет на этой территории, Канада ещё в 1955 году позаботилась о том, чтобы переселить инуитов из Квебека именно в эту область, создав деревню Резольют.

Так же планируется создать глубоководный порт в Нанисивике. Нанисивик, в первую очередь, это огромный источник минеральных ресурсов. Шахта, открытая ещё в 1976, приносила свинец, цинк и серебро, руду. Ежегодная добыча руды составляла около 125 тысяч тонн, которая успешно продавалась европейцам на переплавку. Во-вторых, аэропорт в Нанисивике был главным аэропортом на территории Арктики вплоть до 2010 года. С 2002 года шахта была оставлена и с тех пор не приносила никаких доходов, к тому же, сама местность осталась фактически заброшенной. Изначально ожидалось, что власти Нунавута смогут найти новое применение старой шахте, к примеру, сделать её торговой точкой, однако, из-за загрязнения цинка и свинца посторонними веществами, было решено полностью отвергнуть эту идею. 8 августа 2007 года сообщалось, что Канада намеревается превратить территорию Нанисивика в военно-морскую базу [9]. А уже 10 августа 2007 года премьер-министром Канады Стивеном Харпером эта информация была подтверждена [9]. Всё это было сделано в попытке поддержать канадское присутствие в Арктической зоне.

Стоит упомянуть, что Канада выбрала именно Нанисивик для осуществления своих планов из-за его удобного географического местоположения. Нанисивик расположен очень близко к Северо-Западному проходу, который так же имеет немаловажное значение в транспортных и судоходных процессах. Наличие взлётной полосы, существование глубоководного причала, предназначенного для приёма морских судов, так же сыграло роль в решении выбрать именно Нанисивик для создания военно-морской базы. Поскольку Канада имеет сильное желание заполучить Арктику в свои руки, она ежегодно проводит военные учения «Нанук», дабы показать всё тем же европейцам и остальному миру свой суверенитет на этой территории.

Стоит заметить, что в борьбе за Арктику помимо США, России и Канады участвуют ещё и Норвегия, Исландия и Дания. Каждая страна делает всё возможное для того, чтобы как-то подобраться к северным территориям. В 2009 году на территории Канады был замечен российский бомбардировщик, на что реакция премьер-министра Канады С. Харпера была весьма критичной – действия России были названы слишком агрессивными. Норвегия же решила закупить немалое количество самолётов, так как правительство Норвегии посчитало, что так им будет проще наблюдать за Арктикой и за всем тем, что там происходит.

По информации, полученной ещё в 6 лет назад, в Арктике могут находиться около 90 миллиардов баррелей нефти, поэтому можно ожидать активную борьбу между странами уже в скором времени [5]. Некоторые эксперты считают, что все эти арктические нерешённые вопросы вполне могут привести к «холодной войне», другие же, наоборот, убеждают, что войны можно легко избежать. По словам президента университета Арктики Ларса Куллеруда, арктический регион будет представлять интерес для стран даже через 50-100 лет, а речь о «холодной войне» вести как минимум глупо. Так же Ларс Куллеруд заявил, что споры России и Дании за район у Северного полюса является спором за «серую зону», где наблюдаются лишь мелководные месторождения газа [6]. На первый взгляд кажется, что потепление в Арктике приведёт к новому конфликту и разожжёт новую борьбу за ресурсы, ведь они станут доступны в гораздо большем количестве, чем это было ранее. Однако эксперты полагают, что это потепление вовсе не является чем-то провоцирующим для

стран. Лидеры США и России заявляли, что не намерены наращивать какой-либо военный потенциал в Арктике, и проявляли готовность к сотрудничеству. Несмотря на то, что страны не видят выгоды в ведении военных действий и применении силы, Никлас Гранхельм из шведского Агентства оборонных исследований подчёркивает, что милитаризация Арктики неизбежна, она будет только нарастать [6]. Гранхельм упоминает, что всё это может подтолкнуть США и Россию к своеобразной гонке, к созданию новых технологий, а именно созданию тихих ядерных подводных лодок [8]. Пожалуй, стоит сказать, что позитивными последствиями изменения климата является облегчение судоходства и возможность тратить меньше средств на добычу ресурсов.

Интерес стран к Арктике зародился ещё в 1960-х годах, когда даже Канада не знала об истинном потенциале ледяного региона, ведь тогда Север для Канады не имел такого важного значения. В наши дни канадцы стремятся добиться того, чтобы каждый гражданин их страны понял всю важность Арктики для Канады. Стоит сказать, что спустя многие годы взгляды на Арктику, а так же проблемы в её освоении менялись либо же усугублялись, но, опять же, нельзя утверждать, что мы стоим на грани войны или серьёзного конфликта, к тому же Канада придерживается мирных методов в ведении своей политики и дипломатии. Несмотря на это, канадцы подсознательно воспринимали Арктику как свою территорию. Именно поэтому Канада готова пресечь любые попытки других стран занять Арктический шельф. Можно решить, что Канаде понадобилось слишком много времени для осознания, насколько важной для них является Арктика и назвать все те меры, которые они предпринимают, несвоевременными. Ведь другие страны уже успели заинтересоваться столь лакомым участком земли. Но Север по-прежнему является частью канадского сознания и канадской идентичности, канадцы просто не представляют свою страну иначе. Север для Канады важен не только в экономическом и политическом, но ещё и в культурном значении.

Напряжение вокруг Арктики продолжает расти, и если раньше этот вопрос не имел такого масштаба, то сейчас информация о различных экспедициях в Арктике и других политических мероприятиях появляется в СМИ всё чаще и чаще, что свидетельствует о глубокой нерешённости этого вопроса. И чем раньше определится окончательный «владелец» Арктики, тем лучше будет и для Америки, и для Европы, и для всего мира. В этом случае меньше вероятен риск военных столкновений, а значит и так называемой «новой холодной войны» можно будет легко избежать. Действительно, а какая выгода странам от «холодной войны», когда есть риск больше потерять, чем получить. Поэтому совершенно нет необходимости применять силу в охоте за «арктическими сокровищами». Можно даже быть уверенным, что страны всё-таки не настроены на войну и однажды успешно решат этот вопрос. Лидеры таких стран, как США, Россия и Норвегия неспроста выступали на политических встречах с заявлениями, что готовы идти навстречу Канаде, готовы сотрудничать. Конечно, личные интересы стран никогда не уйдут от них, так как все понимают, насколько богата Арктика ресурсами и как много пользы можно было бы извлечь, имея там военные базы, исследовательские центры и другую инфраструктуру.

Что же касается непосредственно самих ресурсов, то в двадцать первом веке мы узнаем о них самих и их местонахождении всё больше информации. В 2009 году в журнале Science было сказано, что на территории Северного полюса спрятаны большие запасы природного газа и нефти. Единственное, что иногда ограждает человека от добычи этих ресурсов, это нетающие льды. Однако страны готовы пойти на всё ради новых приобретений. Очевидно, что государства незамедлитель-

но начнут соперничать друг с другом за минеральные ресурсы, ведь с каждым разом их добыча упрощается, так как изменение климата ведёт к быстрому таянию льдов Арктики. Как упоминает Пол Беркман из Шотландского института полярных исследований, именно эти факторы в сочетании с передовыми технологиями делают Арктику всё более интересной и привлекательной для исследования [3]. Но что же касается непосредственно самих ресурсов, то нефти в данном регионе не так много, как хотелось бы (странам Персидского залива нефтяные запасы Арктики всё равно уступают). Говоря о природном газе, можно сделать вывод, что безоговорочным лидером по его добыче и так является Россия. Помимо всего вышеперечисленного, важными вопросами являются судоходство и рыболовство, поскольку эти ресурсы помогли бы в ведении торговли, упростили бы транспортировку товара из Северной Америки в Европу. Поэтому совершенно не удивительно, что страны начали прилагать усилия, пытаясь овладеть Арктикой.

Главной проблемой на пути к освоению Арктики является именно соперничество стран, которое, так или иначе, остаётся неизбежным, ведь у каждого актора свои интересы. Чтобы хоть как-то снять международную напряжённость, странам необходимо сконцентрироваться на общих интересах в данном регионе, например, такие интересы есть у России и Канады. Однако, проблемой остаётся тот факт, что обсуждать эти общие интересы страны, скорее всего, не готовы, так как каждая держава боится остаться ни с чем. Есть мнение, что представление о нефти в Арктике несколько завышено, ведь очень сомнительно, что эти залежи смогут продлить мировые запасы нефти на целых три года, поскольку страны Персидского залива, опять же, остаются абсолютными лидерами по добычи нефти. Учёные постоянно проводят исследования, чтобы добиться наиболее точной информации по ресурсам, узнают их примерное расположение и их количество в той или иной местности. Но ничего нельзя сказать точно, поэтому здесь нельзя говорить о наличии полностью достоверной информации, ибо характер этих исследований пока ещё является оценочным.

Итак, теперь можно вплотную рассмотреть личное противостояние России и Канады по этому вопросу. Конечно, Канада понимает, что Россия является совсем не последним лицом на международной арене и опасается её вмешательства в их арктические дела, ведь Россия и так является претендентом на некоторую часть Арктики, пытаясь отстаивать свои права на международной арене. Хотя Канада и приветствует мирное сотрудничество, при необходимости она готова сделать всё, чтобы защитить независимость региона. Укрепляя и развивая свой военный потенциал, Канада готовит себя к любым неожиданным ситуациям, которые могут произойти когда угодно. Россия же, придерживаясь Конвенции ООН по морскому праву, также настроена на мирное урегулирование любых территориальных споров в отношении Арктики.

Споры Канады и США являются не менее заметными. Главным объектом спора является Северо-Западный проход, который так важен для успешного судоходства, а значит, важен и для торговли, рыболовства. Канада полагает, что воды, где находится Северо-Западный проход, принадлежат ей, США же, наоборот, не рассматривают эти воды как канадскую территорию, а приравнивают их к зоне, которая обладает международным статусом. Конфликт спровоцировало пересечение американскими кораблями так называемых канадских вод в 1969 – 1970 и 1985 годах [1]. Эта проблема является довольно напряжённым моментом в отношениях стран, однако, справедливо полагать, что Канада вела честную и грамотную политику, чтобы расширить своё влияние в Арктическом регионе. Но даже несмотря на то, что Канада действовала очень

решительно и последовательно для подтверждения своего суверенитета в водах Арктики, США всё равно продолжают оспаривать статус Северо-Западного прохода. К слову, мало вероятно, что конфликт двух держав разрешится в скором времени, так как, согласно 234 статье Конвенции ООН по морскому праву Северо-Западный регион был признан невозможным для рассмотрения как объекта, регулируемого Конвенцией. Статус Северо-Западного прохода напрямую зависит от таяния льдов, что и наблюдается за последние годы. Отсюда исходит факт, что в скором времени следует ждать нового напряжения в отношениях США и Канады по вопросу о Северо-Западном проходе.

Так же открытым остаётся спор между Канадой и США о морской границе в море Бофорта. Этот район является богатым источником углеводорода. Тут стоит отметить, что этот спор не является настолько напряжённым, как спор о статусе Северо-Западного прохода, поскольку для добычи ресурсов в этом районе требуются огромные денежные средства, а суровый арктический климат и полное отсутствие каких-либо передовых технологий на территории Арктики откладывают развитие этой ситуации на неизвестный период времени. Обе страны понимают, что здесь важно учитывать не только свои личные интересы, но так же нужно и уметь идти на компромисс, находить общие интересы. Уже в 2010 году страны обязались прийти к взаимовыгодному соглашению по данному вопросу, которое в равной степени будет подходить для обеих сторон. При всём этом, надо заметить, что Канада исследует Арктический шельф не только самостоятельно, но так же и сотрудничает с Данией и США. Помимо таких государств, как Дания, США, Россия, Канада, Исландия, Норвегия, Арктикой интересуются даже Китай, Австралия и многие другие страны. Тем не менее, в 2008 году состоялась встреча в Илулалиссате (Гренландии), на которой было решено, что доступ к Арктике могут иметь исключительно государства, приближённые к Арктике. Но именно Канада является одним из наиболее важных участников в разделении северных земель, и именно в соответствии с позицией Канады будет определяться дальнейшая судьба арктического шельфа. Поскольку диалог по поводу раздела Арктики между пятью самыми видными странами имеет довольно мирный и сотруднический характер, можно сказать, что переговоры завершатся успехом и стороны, наконец, придут к соглашению. Интернационализировать Арктическую зону страны не хотят, а значит и проблем в урегулировании территориального спора возникнуть, казалось бы, не должно. Несмотря на всё это, даже при таком раскладе нельзя исключать возникновение конфликтов и непонимания между странами. Если говорить конкретно, очередной спор может возникнуть по поводу деления хребта Ломоносова, претендентами на который являются Канада, Россия и Дания. России было бы предпочтительно завести мирный диалог с Канадой по поводу деления Арктики, но и не стоит забывать, что Канада в каком-то плане зависит от мнения США на этот счёт, поскольку является членом НАТО.

Смотря на всю ситуацию с Арктикой, можно прийти к определённым соображениям и сделать некоторые выводы. Во-первых, очевидно, что с каждым годом напряжение у Арктического шельфа будет только расти. Во-вторых, количество участников в гонке за сокровищами Арктики наверняка увеличится. Канада же попытается сделать всё возможное, чтобы не допустить такое развитие событий, при котором так желаемая ими территория достанется США или какой-либо европейской стране. Канада понимает, что для достижения своей цели стране придётся вложить немало средств в развитие северного региона. Развитие его инфраструктуры, помощь коренным народам севера, исследования и экспедиции – всё это довольно масштабные мероприятия и требуют

терпения и времени, к тому же, нельзя точно сказать, окупятся ли все эти вложения. Однако, судя по настроению Канады, можно считать, что страна твёрдо настроена на победу в противостоянии за Арктику и не жалеет ничего для достижения своей цели. Всё было бы гораздо проще, если бы не грозные конкуренты в лице США и России, которые тоже преследуют свои интересы. Отношения Канады с США в этом вопросе разумно называть наиболее сложными по той причине, что страны и так имеют неразрешённые споры по поводу границы в море Бофорта и статуса Северо-Западного прохода. Притом ожидается усиление напряжения из-за таяния льдов.

Интересы Канады и России в этом регионе являются в какой-то мере похожими, обе страны имеют много схожих интересов: поддержание коренного населения региона, развитие региона в техническом плане, общее освоение региона и его ресурсов. Поэтому Канаде стоит рассматривать Россию скорее не как соперника, а как союзника в освоении Арктической зоны, но это вряд ли возможно, учитывая тот факт, насколько ранима Канада в отношении Арктики. Канада всеми своими действиями показывает, насколько значим для неё Север, доказывая своё присутствие там различными способами. Например, планируется создать свой военный плацдарм в регионе: построить военно-тренировочный центр в Резольюте, приобрести корабли для патрулирования местности, способствовать созданию глубоководного порта в Нанисивике. По словам премьер-министра Канады Стивена Харпера, военно-тренировочный центр будет способствовать более продуктивному освоению Арктики и проведению операций на её территории. Специальное оборудование и транспортные средства обеспечат все удобства для гражданских и военных операций в регионе. Аэропорт Резольюта по-прежнему является одной из главных причин, по которой именно здесь Канада планирует развернуть свою деятельность.

Судьба Арктического региона на данный момент остаётся неизвестной на неопределённый период времени. Событиям на международной арене свойственно меняться крайне быстро и произойти может всё, что угодно. Конечно, ни одну из приполярных держав в этом противостоянии не стоит списывать со счетов, но главными фаворитами здесь по-прежнему остаются Канада, США и Россия.



Литература

1. Военные учения США указывают на усиливающееся напряжение в Арктике // World Socialist Web Site. [Электронный адрес]. URL: <http://inosmi.ru/world/20090629/250235.html>. (дата обращения: 29.02.2014 г.).

2. Глава канадского МИДа: Канада – арктическая сверхдержава // National Post/ [Электронный ресурс] URL: <http://inosmi.ru/world/20090630/250248.html> (дата обращения: 30.02.2014 г.).

3. Зейлан К. Нефтегазовая лихорадка в Арктике // US News World and Report [Электронный адрес]. URL: <http://inosmi.ru/world/20131209/215510918.html> (дата обращения: 09.12.2013 г.).

4. Канада в своих арктических исследованиях зашла за Северный полюс // The Globe and Mail [Электронный ресурс]. URL: <http://inosmi.ru/world/20090525/249338.html> (дата обращения: 25.03.2014 г.).

5. Новое исследование природных богатств Арктики может спровоцировать международные споры // The Guardian. [Электронный ресурс]. URL: <http://inosmi.ru/untitled/20090529/249470.html> (дата обращения: 21.01.2014 г.).
6. Приарктические страны не хотят 'холодной войны', но военные проявляют активность // Reuters. [Электронный адрес]. URL: <http://inosmi.ru/world/20090622/250025.html>. (дата обращения: 22.01.2014 г.).
7. Руки прочь от нашей Арктики, говорит Канада европейцам // The Globe and Mail. [Электронный адрес]. URL: <http://inosmi.ru/world/20090519/249194.html> (дата обращения: 19.02.2014 г.).
8. Оттава начинает арктическую кампанию // The Globe and Mail. [Электронный адрес]. URL: <http://inosmi.ru/world/20090727/251049.html> (дата обращения: 21.02.2014 г.).
9. Planned army base, port in North heat up Arctic quest // CBC News. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.cbc.ca/news/canada/north/planned-army-base-port-in-north-heat-up-arctic-quest-1.648689> (дата обращения: 21.02.2014 г.).
10. Resolute, Nunavu. [Электронный ресурс]. URL: http://en.wikipedia.org/wiki/Resolute,_Nunavut (дата обращения: 21.02.2014 г.).

Транслитерация по ГОСТ 7.79-2000 Система Б

1. Voennye ucheniya SSHA ukazyvayut na usilivayushheesya napryazhenie v Arktike // World Socialist Web Site. [Электронный адрес]. URL: <http://inosmi.ru/world/20090629/250235.html>. (дата обращения: 29.02.2014 г.).
2. Glava kanadskogo MIDA: Kanada – arkticheskaya sverkhderzhava // National Post/ [Электронный ресурс] URL: <http://inosmi.ru/world/20090630/250248.html> (дата обращения: 30.02.2014 г.).
3. Zejlan K. Neftegazovaya likhoradka v Arktike // US News World and Report [Электронный адрес]. URL: <http://inosmi.ru/world/20131209/215510918.html> (дата обращения: 09.12.2013 г.).
4. Kanada v svoikh arkticheskikh issledovaniyakh zashla za Severnyy polyus // The Globe and Mail [Электронный ресурс]. URL: <http://inosmi.ru/world/20090525/249338.html> (дата обращения: 25.03.2014 г.).
5. Novoe issledovanie prirodnikh bogatstv Arktiki mozhet sprovotsirovat' mezhdunarodnye spory // The Guardian. [Электронный ресурс]. URL: <http://inosmi.ru/untitled/20090529/249470.html> (дата обращения: 21.01.2014 г.).
6. Priarticheskije strany ne khotyat 'kholodnoj vojny', no voennye proyavlyayut aktivnost' // Reuters. [Электронный адрес]. URL: <http://inosmi.ru/world/20090622/250025.html>. (дата обращения: 22.01.2014 г.).
7. Ruki proch' ot nashej Arktiki, govorit Kanada evropejtsam // The Globe and Mail. [Электронный адрес]. URL: <http://inosmi.ru/world/20090519/249194.html> (дата обращения: 19.02.2014 г.).
8. Ottava nachinaet arkticheskuyu kampaniyu // The Globe and Mail. [Электронный адрес]. URL: <http://inosmi.ru/world/20090727/251049.html> (дата обращения: 21.02.2014 г.).
9. Planned army base, port in North heat up Arctic quest // CBC News. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.cbc.ca/news/canada/north/planned-army-base-port-in-north-heat-up-arctic-quest-1.648689> (дата обращения: 21.02.2014 г.).
10. Resolute, Nunavu. [Электронный ресурс]. URL: http://en.wikipedia.org/wiki/Resolute,_Nunavut (дата обращения: 21.02.2014 г.).

УДК 327.8.355.015

*Самойленко П.Ю.
Samojlenko P.Yu.*

**Стратегические интересы России в АТР:
синергетический и информационно-имиджевый
факторы в вопросах
военной и экономической интеграции**

**Russian strategic interests in Asia-Pacific:
sinergetic and image factors in navy and economic integration**

Статья посвящена вопросам обеспечения российских национальных интересов в Азиатско-тихоокеанском регионе через объединение стратегии модернизации военно-морского флота и морских пограничных сил и вопросов развития международного торгово-экономического сотрудничества. Подобные синхронные действия позволят достичь так называемого «синергетического» эффекта и улучшить имидж России как морской державы на Тихом океане.

Ключевые слова: *военно-морской флот, проекты экономического сотрудничества, АТР, СВА, информационная безопасность, синергия, имидж России, Дальний Восток России*



The article deals with the problems of russian economic cooperation in Asia-Pacific and developing and modernization of russian pacific navy. Both this factors will bring rise of the image of the Russian Federation in Asia-Pacific and strengthen its geopolitical position in the region.

Key words: *navy, economic cooperation projects, Asia-Pacific, North-East Asia, information security, sinergy, image of the Russian Federation, Russian Far East*

Текущая ситуация в Северо-Восточной Азии и Азиатско-Тихоокеанском регионе всё более остро ставит на повестку дня вопрос о необходимости усиления позиций России в этой части мира. Необходимость усиления диктуется постепенно усиливающимися противоречиями в рамках отношений в регионе по линии США-Китай, Китай-Япония, сохраняющейся напряжённостью на Корейском полуострове.

Стратегические интересы России в АТР можно объединить в несколько основных групп:

Военно-политические – постоянное присутствие военно-морских сил в Тихом и Индийском океанах с целью защиты национальных интересов, в том числе морских коммуникаций и торговых путей;

Экономические – превращение Дальневосточного федерального округа в регион опережающего развития и отработка внешнеэкономических связей со странами АТР, существенное увеличение торгового оборота с упором на готовую продукцию и постепенное уменьшение сырьевого

экспорта (выделена в качестве одного из приоритетов в Послании Президента РФ Федеральному Собранию на 2013 год) [8, с. 2-3].

Очевидно, что в условиях продолжающейся экономической рецессии России достаточно трудно добиться качественного наращивания своего военного присутствия в регионе, особенно в части организации постоянно присутствия в Тихом океане соединений надводных и подводных кораблей. Основой морских сил на Дальнем Востоке на сегодняшний день остаются стратегические и многоцелевые атомные подводные лодки, несущие дежурство в океане и ориентированные на выполнение задач «ядерного сдерживания», возможности надводных оперативно-тактических соединений остаются ограниченными.

Надводные силы относительно немногочисленны (представлены крупными кораблями Тихоокеанского флота (кораблями, оснащёнными управляемым ракетным оружием – УРО) – гвардейский ракетный крейсер ГРК «Варяг», большими противолодочными кораблями (БПК) (по классификации НАТО – лёгкими ракетными крейсерами), эскадренными миноносцами, малыми противолодочными кораблями, которые находятся либо в одиночном плавании, либо ходят в походы попарно, но основное время находятся в базах [11]. Одной из форм боевой учёбы в последнее время являются походы БПК ТОФ в Индийский океан и эскортирование караванов торговых судов в районах действия пиратов в западной части Индийского океана – возле так называемого Африканского рога, что имеет не только прикладные военные и экономические цели, но и, безусловно, позитивно влияет на информационную составляющую – создаёт позитивный имидж России как государства, активно участвующего в антипиратских операциях.

Основой международных учений в АТР, в которых принимает участие Россия (в основном совместно с КНР, Индией и Республикой Корея) является отработка тактических задач по борьбе с пиратством и отражение условных локальных морских угроз террористической направленности.

Существенного пополнения российского флота в ближайшее время не прогнозируется. Планируется, что будут введены в строй вертолётно-носцы типа «Мистраль» французской постройки [5, с. 6] (хотя и этот проект оказался под вопросом в связи с введением Западом санкций против России из-за ситуации с Украиной) и корветы российской постройки «Совершенный» и «Громкий» (проект 20380) (ныне достраиваются на Амурском судостроительном заводе) [10, с. 15]. Очевидно, что эти корабли не могут быть основой для серьёзных морских соединений постоянного базирования и способны выполнять только тактические задачи, причём вблизи собственных берегов в условиях соответствующей поддержки с воздуха авиацией флота с приморских аэродромов.

Необходимо отметить, что на уровне российского Министерства обороны осознаётся необходимость модернизации морских сил, в том числе и на Дальнем Востоке России, свидетельством чему явился визит министра обороны Сергея Шойгу в Приморский край в феврале 2014 года и обсуждение проблем строительства новых военных кораблей на мощностях Объединённой судостроительной корпорации и завода «Звезда» в г. Большой Камень Приморского края и на Амурском судостроительном заводе в Хабаровске.

На фоне постепенного увеличения состава и обновления флота ВМС Китая, Республики Корея, Японии и Индии в последние годы подобное положение дел представляется для России негативным трендом [9].

Вместе с тем, помимо непосредственно военно-политических задач морские силы большинства развитых государств всегда выполняют

функцию защиты собственных морских коммуникаций в океане, в том числе морских торговых путей, а также и имиджевые функции по поддержанию «эффекта присутствия» своих государств в тех или иных акваториях.

И если посмотреть на проблему с этой стороны, то становится очевидной линейная зависимость развития международного экономического сотрудничества России со странами АТР и решение военно-политических задач нашей страны в регионе, их взаимосвязь и синергетическое влияние на успешность российской политики в ныне самом динамично развивающемся регионе мира [2, с. 3].

В настоящее время основными морскими коммуникациями, связывающими порты российского Дальнего Востока со странами АТР, являются морские контейнерные сервисы, а также перевозка навалочных грузов (уголь, лес, руда) специализированными судами (балкеры, лесовозы). При этом общий объём перевозок важных для России грузов морским транспортом в АТР относительно невелик, в настоящее время мощности крупнейших российских дальневосточных портов – Находки, Восточного, Владивостока – загружены лишь частично [1, С.15].

История показывает, что основу современных морских коммуникаций представляют два вида морских торговых перевозок – линейные (то есть постоянные между двумя-тремя портами в пределах океана) контейнерные перевозки крупнотоннажными судами-контейнеровозами, а также перевозки углеводородов танкерами, танкерами-химовозами, а кроме того специализированными судами-газовозами. Именно подобные устойчивые морские линии находятся в орбите интересов большинства развитых стран, а также служат объектом посяательства пиратов и потенциально подвержены террористическим атакам.

За примерами далеко ходить не нужно – это Африканский рог, через который пролегают кратчайшие торговые пути из Европы в Азию и идут преимущественно суда-сухогрузы и танкеры среднего водоизмещения (именно крупное судно-контейнеровоз является объектом пиратской атаки в вышедшем в 2013 году на экраны американском боевике «Капитан Филипс» с Томом Хэнксом в главной роли, и реалистичность сюжета признаёт большинство специалистов по безопасности на море – Прим. авт.), а также Ормузский пролив, соединяющий Персидский залив с Оманским заливом на выходе в Индийский океан, через который идут супертанкеры с сырой нефтью от месторождений Ближнего Востока и проходит около 40% мирового экспорта нефти по морю.

Когда в 2013 году Иран объявил о возможности блокирования пролива силами своих ВМС и плавсредствами «корпуса стражей Исламской революции», то это немедленно всколыхнуло США, Китай и Европу, поскольку под угрозу были поставлены перевозки нефти в эти регионы и их экономика. Именно стратегические проблемы в западной Азии и на Ближнем Востоке побуждают в последние годы Китай всё больше рассматривать возможность поставок нефти марки Brent от российских месторождений через порты Дальнего Востока [4, с. 23-24].

Соответственно, для России толчком к развитию своих ВМС будет создание подобных линейных морских торговых коммуникаций в Тихом и Индийском океане через морские порты Дальнего Востока, противодействие возможным угрозам пиратства и терроризма, обеспечение национальных интересов в области информационной безопасности через создание устойчивого имиджа России как морской державы.

Исходя из существующей конфигурации экономических интересов и логистических коммуникаций в АТР, интересы России будут концентрироваться в двух стратегических транспортных направлениях:

– контейнерные перевозки через порты Дальнего Востока и по Транссибу из АТР в Европу и обратно (так называемый «евро-азиатский транспортный мост»). Возможность развития контейнерных перевозок возрастает в случае развития на российском Дальнем Востоке конкурентоспособных производств по изготовлению конечных продуктов, ориентированных на экспорт;

– перевозки углеводородов (нефть, газ) от российских месторождений в Сибири через порты Дальнего Востока в АТР. Значимость этих коммуникаций постоянно возрастает, в особенности на фоне медленного продвижения проекта строительства газопровода и нефтепровода из России в Китай [7, с. 25], который является крупнейшим экспортёром российского «чёрного золота». Дополнительным фактором являются проекты строительства нефтеперегонного завода под Находкой (ОАО «ВНКХ») [6, с. 10] и завода по сжижению газа в Хасанском районе Приморского края (СПГ-Владивосток) [3, с. 15].

Проект Евро-азиатского транспортного коридора существует с конца 80-х годов. Его главное конкурентное преимущество – скорость доставки грузов в 8-10 дней в Европу из АТР против доставки морем длительностью 15-20 суток через Индийский океан, Красное море и Суэцкий канал. Значимость этого проекта возрастает сегодня благодаря пиратским угрозам в районе побережья Сомали. Вместе с тем, проект имеет ряд нюансов, нуждающихся в доработке. В его пользу в настоящее время играет проект расширения БАМа и модернизации отдельных участков Транссиба.

Необходимо отдельно отметить, что предпосылки для создания двух вышеупомянутых логистических торговых схем уже созданы. Так, в Сахалинской области уже построены нефтепровод и газопровод от месторождений в северной части острова (район города Охи) к порту Пригородное на юге, где природный газ грузится в специализированные суда-газовозы и экспортируется в страны Северо-Восточной Азии, прежде всего в Японию.

К портам Приморского края подведены нефтепровод и газопровод (проект ВСТО-2 «Восточная Сибирь-Тихий океан»). Планируется создание инфраструктуры по производству конечных углеводородных продуктов – проекты «Восточная нефтехимическая компания» – нефтеперегонный завод (НПЗ) в районе Находки, а также завод по сжижению газа в южной части Приморья (СПГ-Владивосток). Указанные проекты предполагается реализовывать в 2014 – 2018 годах. После их создания и запуска экспорт газа, нефти, а также нефтепродуктов с Дальнего Востока России в страны АТР возрастёт в разы. При этом торговые пути будут проходить через уже сформировавшиеся узловые точки напряжённости в Тихом океане – в Южно-Китайском море, в районе Кореи, а также в восточной части Индийского океана. Без соответствующей военно-морской поддержки Россия не сможет обеспечить стабильность и неуязвимость этих морских коммуникаций, поддержать как минимум информационный эффект адекватного военного присутствия в регионе.

Исходя из мирового опыта, морские силы, ориентированные на охрану морских торговых коммуникаций, должны формироваться на основе небольших групп надводных кораблей среднего водоизмещения. Основными требованиями к ним должна быть высокая мореходность, определённая автономность плавания (до 60 суток), а также способность отражать локальные военные угрозы как с моря, так и с воздуха. Такие суда класса корветов и фрегатов могут оснащаться управляемым ракетным оружием (УРО), и, соответственно, участвовать на морском театре военных действий против как военных кораблей и авиации, так и против менее значимых угроз, к примеру, пиратских катеров и шхун.

Необходимо отметить, что модернизация российского флота на Тихом океане в таком формате позволит также создать условия для увеличения российского присутствия в проблемных субрегионах АТР – к примеру, в зоне столкновения интересов Японии и Китая возле островов Сенкаку – в качестве «третьей силы».

Таким образом, будут созданы условия, при которых к стратегической составляющей Тихоокеанского флота добавится и современный надводный флот «двойного» назначения – как непосредственно военно-го, так и «заточенного» под отражение прочих угроз – прежде всего терроризма и пиратства.

Необходимо отметить также и то, что подобные корабли создают условный щит инфраструктуре вблизи российских берегов – к примеру, повышают антитеррористическую защищённость нефтяных и газовых месторождений на прибрежном шельфе во взаимодействии с силами морской пограничной охраны.

Таким образом, модернизация российского военного флота с упором на создание современных надводных кораблей среднего водоизмещения, в том числе кораблей УРО (которые сегодня практически отсутствуют на Тихоокеанском флоте в боеспособном состоянии (фрегатам и корветам в классификации НАТО в российском флоте максимально приближённо соответствуют малые противолодочные корабли (МПК) и сторожевые корабли (СКРы), которые будут способны эффективно действовать в океане небольшими соединениями, позволит усилить антитеррористические аспекты, борьбу с пиратством, а также добиться адекватного увеличения постоянного российского военного присутствия в регионе.

Если такая модернизация будет идти параллельно с развитием международных экономических проектов России, ориентированных на страны АТР, то эти процессы окажутся взаимосвязанными и позволят добиться так называемого синергетического эффекта: военная составляющая будет развиваться за счёт увеличения бюджета, в котором возрастут поступления от проектов освоения Дальнего Востока России, и, в свою очередь, модернизация военно-морского флота позволит обеспечить экономическое продвижение России на рынки АТР и увеличить её постоянное военное присутствие на Тихом океане в стратегических национальных интересах.

Немаловажным будет и информационный фактор – расширение экономического сотрудничества России со странами АТР при параллельном развитии военно-морской составляющей позволит повысить авторитет страны в регионе и её восприятие как мировой державы, имеющей сильную тихоокеанскую военно-политическую и экономическую составляющую.



Литература

1. Восточный узел готов к развитию // Золотой Рог. 2014. № 6. С. 15.
2. Владимир Путин занялся дальневосточным урегулированием // Коммерсант. 2014. С. 3.
3. Газпромбанк поддержит Владивосток-СПГ// Золотой Рог. 2014. № 10. С. 15.

4. Геворкян Н.Г. Особенности и перспективы экономической интеграции в Азиатско-Тихоокеанском регионе и интересы России: Дис. ... канд. экон. наук : 08.00.14 : Москва, 2004. 180 с.
5. «Мистрали» поставят к стенке // Золотой Рог. 2014. № 6. С. 6.
6. Нефтеперерабатывающий комплекс в Приморье разместится на территории опережающего развития // Конкурент. 2014. № 9. С. 10.
7. Проворная И.В., Эдер Л.В. Трубопроводный транспорт углеводородов в странах Восточной Евразии и Тихоокеанского кольца: возможности для России // АТР – экономика, политика, право. 2012. № 2.

Транслитерация по ГОСТ 7.79-2000 Система Б

1. Vostochnyj uzел gotov k razvitiyu // Zolotoj Rog. 2014. № 6. S. 15.
2. Vladimir Putin zanyalsya dal'nevostochnym uregulirovaniem // Kommersant. 2014. S. 3.
3. Gazprombank podderzhit Vladivostok-SPG // Zolotoj Rog. 2014. № 10. S. 15.
4. Gevorkyan N.G. Osobennosti i perspektivy ehkonomicheskoy integratsii v Aziatsko-Tikhookeanskom regione i interesy Rossii: Dis. ... kand. ehkon. nauk : 08.00.14 : Moskva, 2004. 180 с.
5. «Mistrali» postavjat k stenke // Zolotoj Rog. 2014. № 6. S. 6.
6. Neftepererabatyvayushhij kompleks v Primor'e razmestitsya na teritorii operezhyushhego razvitiya // Konkurent. 2014. № 9. S. 10.
7. Provornaya I.V., EHder L.V. Truboprovodnyj transport uglevodorodov v stranakh Vostochnoj Evrazii i Tikhookeanskogo kol'tsa: vozmozhnosti dlya Rossii // ATR – ehkonomika, politika, pravo. 2012. № 2.

УДК 327

*Луценко Е.А.
Lutsenko E.A.*

Позиция Российской Федерации в отношении архипелага Спратли: интересы, риски, возможности

The posture of the Russian Federation towards Spratly Archipelago: interests, risks, opportunities

В статье отражена официальная позиция Российской Федерации по территориальному спору вокруг островов Спратли. Особое внимание уделено направлениям сотрудничества России с региональными державами в контексте конфликта. Приводятся ключевые положения, которых России следует придерживаться в отношении островов.

Ключевые слова: Южно-Китайское море, Россия, Спратли, АТР, США



The article defines the official vision of the Russian Federation towards Spratly islands' territorial dispute. Special attention is given to Russian ways of cooperation with regional states in the context of the conflict. Key notions, that Russia should follow in its attitude to the islands, are considered.

Key words: South China Sea, Russia, Spratly, The Asia-Pacific region, The United States

Азиатско-Тихоокеанский регион – это относительно новый, динамично развивающийся экономический и политический центр, привлекательный для построения отношений равноправного партнёрства, реализации совместных экономических проектов, создания благоприятного политического климата и поддержания транспарентной архитектуры безопасности. Подобное определение АТР воспроизводится в каждой редакции Концепции внешней политики РФ на протяжении последних десяти лет.

Российская Федерация активно позиционирует себя как азиатско-тихоокеанская держава. Всесторонняя включённость в регион, заявленная в качестве желанной перспективы для России, означает готовность брать на себя частичную ответственность в решении региональных проблем, от разрешения которых во многом зависит будущий облик АТР: останется ли регион полюсом стабильного развития или обратится в «горячую точку».

Одной из проблем со значительным конфликтогенным потенциалом является застарелый, но неугасающий спор вокруг архипелага Спратли, на владение которым претендуют Китай, Тайвань, Вьетнам, Филиппины, Малайзия, Бруней. За комплексность конфликта эксперты

ЛУЦЕНКО *Елизавета Александровна*, студентка Школы региональных и международных исследований Дальневосточного федерального университета (*г. Владивосток*).
E-mail: lili_latz@mail.ru

окрестили акваторию Южно-Китайского моря, где располагаются спорные территории, «пороховой бочкой» Юго-Восточной Азии [8].

Формально Москва не признает суверенитет ни одной из держав над спорными территориями, придерживаясь верховенства международного права в разрешении подобных вопросов. Вместе с тем, попытки применения международного права по отношению к спорным островам не увенчались успехом: большая часть сторон конфликта трактует Конвенцию ООН по морскому праву в свою пользу. Нормативно-правовая база территориального спора ограничивается вышеупомянутой Конвенцией и Декларацией поведения сторон в Южно-Китайском море, которая, ввиду отсутствия обязательной юридической силы, не способна привести к долгосрочному разрешению проблемы.

В ближайшей перспективе найти решение, устраивающее всех участников конфликта, не представляется возможным. Справедливо отметить, что по многим показателям статус-кво удовлетворяет интересам сторон. По существу, все территории, пригодные для использования, уже были освоены сторонами конфликта в ходе столкновений в XX веке. Несмотря на отсутствие права владения, государства осуществляют фактический контроль над островами.

Географически Россия располагается далеко от акватории Южно-Китайского моря, но Москва также обладает здесь своими интересами, которые при любом качественном изменении ситуации могут быть утеряны. Российская Федерация поддерживает добрососедские отношения со всеми странами региона, в том числе и с участниками данного конфликта. Более того, Китай и Вьетнам, ближайшие союзники РФ в регионе, по совместительству являются самыми ярыми противниками. Какова же позиция РФ в этом споре? Стоит ли причислять её к третьей стороне конфликта наряду с США? Или имеет смысл говорить о России и её союзниках в ЮВА, оставляя за рамками проблемы ЮКМ?

Для понимания позиции России по территориальному диспуту необходимо оценить разные аспекты её включения в АТР.

Россия является крупным поставщиком оружия в страны ЮВА. Например, с 1950 по 2010 годы объём российско-вьетнамской торговли оружием суммарно превысил 23,6 млрд. долларов и составляет 90% импортируемого Вьетнамом оружия [7]. Налажена торговля и с Индонезией, Малайзией, Сингапуром, Брунеем. С 2000 года экспорт вооружения России вырос в семь раз и составил в 2013 году 15,7 млрд. долларов [6]. Половина от этой суммы приходится на АТР в целом и ЮВА в частности [4].

Таким образом, политическая напряжённость, сохраняющаяся, в том числе, и по причине многостороннего территориального конфликта и подталкивающая страны региона к «гонке вооружений», выгодна России как экспортёру оружия. Следует подчеркнуть, что закупка оружия не означает неминуемого вооружённого столкновения. В XXI веке количество вооружений выступает в качестве гаранта безопасности. Также необходимо отметить, что Россия ни в коей мере не подстрекает страны к росту напряжённости, а выступает в качестве нейтрального лица.

В апреле 2012 года «Газпром» подписал соглашение с вьетнамской компанией PetroVietnam о совместном освоении двух нефтегазовых блоков, частично находящихся внутри «девятипунктирной линии», границы акватории ЮКМ, на которую претендует КНР. Деловое соглашение российско-вьетнамских компаний было расценено как втягивание России в конфликт на стороне Ханоя. В связи с этим, пресс-представитель МИД КНР отметил: «Китай надеется, что предприятия внерегиональных стран будут уважать и поддерживать усилия соответствующих госу-

дарств в решении спорных вопросов путём двусторонних переговоров, не будут втягиваться в конфликт в Южно-Китайском море» [5].

Беря во внимание подобную реакцию, объективно полагать, что в случае удовлетворения требований КНР в Южно-Китайском море (Китай претендует на 80% его акватории) «Газпром» потеряет свою лицензию на разработку месторождения. Открывшуюся нишу, вероятно, займёт индийская ONGC, которая, с одной стороны, также сотрудничала с Вьетнамом на блоке 128, но с другой стороны, подписала меморандум с китайским нефтегазовым гигантом CNPC о совместных поисках ресурсов в третьих странах и расширении сотрудничества в переработке нефти и газа, строительстве и управлении трубопроводами и т. д. [1].

При сохранении статус-кво Россия вынуждена лавировать между трениями «двойки» Китая и Вьетнама в их территориальных разногласиях, тщательно выдерживая баланс отношений в этом «треугольнике».

Если предположить, что один из двух участников спора выйдет победителем, Россия окажется в весьма неудобном положении. С одной стороны окажется Китай, давний союзник, оказавший сдержанную поддержку РФ в отношении Крыма [2]; с другой стороны – Вьетнам, стратегический партнёр, с которым Россию объединяют драматические годы XX столетия. В случае подобного разрешения конфликта, Россия будет «связана по рукам и ногам» в своих словах и действиях. Попытки восстановить нарушенный баланс «треугольника», скорее всего, приведут к охлаждению отношений с одной из сторон. В свою очередь, разлад со своими главными союзниками в регионе способен существенно повлиять на интеграцию России в АТР в целом.

В контексте проблемы Южно-Китайского моря невозможно не упомянуть про курс США на «возвращение в Азию». Стремление Китая использовать тактику силового давления в отношении разрешения спора в 90-х годах привело к информационной кампании Филиппин, направленной на осуждение действий КНР международной общественностью. Более того, уже в 1995 году США негласной поддержкой своего Юго-Восточного союзника проявили знак своей включённости в данный территориальный конфликт. Специальный посланник американского президента в разговоре с президентом Филиппин Фиделем Рамосом «в категоричной форме выразил поддержку попыткам Филиппин остановить китайское проникновение» [3]. После отпора, который страны ЮВА дали КНР, последняя отложила попытки завладеть островами. Пекин осознал, чем грозит устойчивое представление Китая как агрессивной державы. Тем не менее, в первой половине 2011 года столкновения противоборствующих сторон возобновились. На этот раз под усиленным давлением КНР и Вьетнам, вслед за Филиппинами, обратился за помощью к США. Были проведены совместные вьетнамо-американские учения ВМС. В результате, за последние 15 лет территориальный спор в Южно-Китайском море получил подлинную интернационализацию. Более того, в конфликт вмешалась сверхдержава, которая наряду со странами АСЕАН настаивает на многостороннем формате решения территориального спора.

При любом исходе США будут наращивать своё военное присутствие в ЮВА: либо чтобы защитить слабые государства от нападков Китая, либо в качестве приглашения от благодарных союзников (победа в территориальном споре одной из стран АСЕАН без помощи США маловероятна). Оба расклада не отвечают национальным интересам РФ.

Подводя итог, стоит отметить, что Российской Федерации для поддержания своей позиции в территориальном споре необходимо продолжать следовать курсом исключительно своих национальных интересов; не идти в фарватере чужой политики; отстаивать верховенство права

в международных отношениях; не принимать чью-либо сторону в разрешении конфликтной ситуации. С точки зрения стратегических интересов РФ, особое внимание следует уделить балансировке отношений в треугольнике РФ-КНР-СВР: работать над постепенным сближением по линии Пекин-Ханой и не допустить полного поворота Вьетнама к США.



Литература

1. Вихров В. Спор за нефть и газ Южно-Китайского моря // Международная жизнь. [Электронный ресурс]. URL: <http://interaffairs.ru/print.php?item=8644> (дата обращения: 26.03.2014 г.).
2. Двойственная стратегия: позиция Китая по Украине // Ведомости, интернет-газета. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.vedomosti.ru/opinion/news/23779041/dvoystvennaya-strategiya-poziciya-kitaya-po-ukraine> (дата обращения: 16.05.2014 г.).
3. Мосяков Д. На грани фола: политика Китая в Южно-Китайском море // Перспективы. Фонд исторической перспективы [Электронный ресурс]. URL: http://www.perspektivy.info/oykumena/azia/na_grani_fola_politika_kitaja_v_juzhno-kitajskom_more_2014-01-16.htm (дата обращения 20.04.2013 г.).
4. Половина экспорта оружия России приходится на Азию // РИА Новости. [Электронный ресурс]. http://ria.ru/defense_safety/20131101/974254033.html (дата обращения: 16.05.2014 г.).
5. России следует избегать подачи непонятных сигналов в Южно-Китайском море // «Жэньминьжибао» он-лайн. [Электронный ресурс]. URL: <http://russian.people.com.cn/95181/7784759.html> (дата обращения: 16.05.2014 г.).
6. Семикратный рост экспорта вооружений // Ростех. [Электронный ресурс]. URL: <http://rostec.ru/news/3107> (дата обращения: 12.05.2014 г.).
7. Центральный Военно-морской портал [Электронный ресурс]. URL: <http://flot.com/news/navy/index.php> (дата обращения: 19.11.2013 г.).
8. A Sea of Troubles: Asia Today Compared to Europe Before World War I // Time World. [Электронный ресурс]. URL: <http://world.time.com/2013/02/01/a-sea-of-troubles-asia-today-compared-to-europe-before-world-war-i/?iid=gs-main-lead/> (дата обращения: 20.04.2013 г.).

Транслитерация по ГОСТ 7.79-2000 Система Б

1. Vihrov V. Spor za neft' i gaz YUzhno-Kitajskogo morya // Mezhdunarodnaya zhizn'. [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://interaffairs.ru/print.php?item=8644> (data obrashheniya: 26.03.2014 g.).
2. Dvoystvennaya strategiya: pozitsiya Kitaya po Ukraine // Vedomosti, internet-gazeta. [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://www.vedomosti.ru/opinion/news/23779041/dvoystvennaya-strategiya-poziciya-kitaya-po-ukraine> (data obrashheniya: 16.05.2014 g.).
3. Mosyakov D. Na grani fola: politika Kitaya v YUzhno-Kitajskom more // Perspektivy. Fond istoricheskoy perspektivy [Ehlektronnyj resurs]. URL: http://www.perspektivy.info/oykumena/azia/na_grani_fola_politika_kitaja_v_juzhno-kitajskom_more_2014-01-16.htm (data obrashheniya 20.04.2013 g.).

4. Polovina ehksporta oruzhiya Rossii prikhoditsya na Aziyu // RIA Novosti. [Ehlektronnyj resurs]. http://ria.ru/defense_safety/20131101/974254033.html (data obrashheniya: 16.05.2014 g.).

5. Rossii sleduet izbegat' podachi neponyatnykh signalov v YUzhno-Kitajskom more// «ZHehn'min'zhibao» on-lajn. [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://russian.people.com.cn/95181/7784759.html> (data obrashheniya: 16.05.2014 g.).

6. Semikratnyj rost ehksporta vooruzhenij // Rostekh. [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://rostec.ru/news/3107> (data obrashheniya: 12.05.2014 g.).

7. Tsentral'nyj Voенno-morskoj portal [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://flot.com/news/navy/index.php> (data obrashheniya: 19.11.2013 g.).

8. A Sea of Troubles: Asia Today Compared to Europe Before World War I // Time World. [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://world.time.com/2013/02/01/a-sea-of-troubles-asia-today-compared-to-europe-before-world-war-i/?iid=gs-main-lead/> (data obrashheniya: 20.04.2013 g.).

УДК 94(100)"1914/19

*Караман В.Н., Рыкунов Д.Э.
Karaman V.N., Rykunov D.Eh.*

Письма Первой мировой войны в газете «Дальний Восток»

Letters of the First World War in the newspaper "Far East"

Данная публикация представляет подборку писем фронтовиков-дальневосточников Первой мировой войны. Письма публиковались в газете «Дальний Восток» в 1914-15 гг.

Ключевые слова: *Первая мировая война, пропаганда, эпистолярное наследие*



This publication presents a selection of letters of the Far Eastern veterans of the First World War. Letters published in the newspaper "Far East" in 1914-15.

Key words: *The First World War, propaganda, epistolary heritage*

Письма – один из тех замечательных видов документов которые, как нельзя лучше отражают лицо эпохи. А фронтовые письма (даже с учётом воздействия военной цензуры) – это почти универсальная «лакомая бумажка» отношения к войне общества и «лучшего союзника стран» – её армии и флота. В этом номере нашего журнала, выходящем накануне столетней годовщины начала Первой мировой войны, вниманию читателей предлагается подборка писем дальневосточников-фронтовиков, написанных в конце 1914 – начале 1915 гг. и опубликованных в январе – марте 1915 г.

Осенью 1914 года редакция общественно-политической газеты «Дальний Восток», издававшейся во Владивостоке, обратилась к своим читателям с просьбой присылать письма или выдержки из писем «ввиду значительного общественного интереса таких документов». Из присланных писем, было отобрано несколько десятков, которые и были опубликованы на страницах газеты. Отбор писем был произведён весьма грамотно. Во-первых, в переписке были представлены разные социальные слои, от крестьян и казаков до дворян. Во-вторых, была сделана выборка представителей разных воинских профессий: помимо обычных стрелков (которых было большинство), были опубликованы письма кавалеристов, артиллеристов и даже лётчика.

КАРАМАН Вадим Николаевич, к.и.н., библиотекарь Приморского государственного объединенного музея им. В.К. Арсеньева (г. Владивосток). **E-mail:** karaman@mail.primorye.ru

РЫКУНОВ Дмитрий Эдуардович, старший научный сотрудник Приморского государственного объединённого музея имени В.К. Арсеньева (г. Владивосток). **E-mail:** dmrykunov@yandex.ru



Фото 1. Служащие торгового дома Чурин и Ко, призванные на мировую войну в 1915 г.

Сейчас трудно сказать, какова была подлинная цель публикации в газете фрагментов этих писем. Вряд ли редакция газеты смогла бы опубликовать письма с фронта, минуя военные власти. А те, в свою очередь, могли исходить не только из «буквы» цензурного устава, но и из военно-политических соображений. По нашему мнению, публикацию в печати писем с фронтов (в том числе и предлагаемую вниманию читателей) следует рассматривать, кроме прочего, и как один из видов информационного воздействия. Здесь мы отметим только то, что это воздействие не было настолько сильным, чтобы воодушевить солдат на войну до победного конца, что и показали последовавшие события 1917 – 1918 гг. В работах, посвящённых истории Первой мировой войны, стало практически общим местом упоминание об эйфории, охватившей поначалу воюющие страны, а также том резком спаде, который произошёл уже к 1915 году. «Маленькой победоносной войнью», на которую рассчитывали практически все участвовавшие в конфликте стороны, не получилось. Это резко повысило роль пропаганды. Солдатам и офицерам, требовалось объяснять, почему и за что они должны умереть. В Первую мировую информационная составляющая войны ещё не достигла той степени отточенности, какая стала характерной для Второй мировой. Но именно опыт Первой мировой показал, что старых методов убеждения (в виде лубочных картинок с благостными изображениями «своих» и карикатурно-оскорбительными – «чужих»), явно недостаточно.

Чтобы передать «дух времени» письма публикуются в старой орфографии с полным сохранением оригинала, включая опечатки. Пропущенные буквы даются в [скобках]. Также представлены фотографии из фондов музея имени В.К. Арсеньева.



ПРИАМУРЦЫ НА ВОЙНѢ (Письма изъ арміи)

Пишу вамъ изъ госпиталя въ Варшавѣ, куда попалъ на излѣченіе нѣсколько дней тому назадъ. Дѣло въ томъ, что я получилъ сквозную рану въ колѣно. Пуля прошла такъ удачно, что не задѣла кость, но все же нѣкоторое время придется лежать, т. к. нога не сгибается. Обстоятельства, при которыхъ я былъ раненъ обыкновенны, и здѣсь не представляютъ изъ себя ничего изъ ряда вонъ выходящаго. Полкъ наступалъ, нѣмцы отступали. Я былъ съ 15 стрѣлками въ прикрытіи у пулемета.

Сначала все было благополучно, но часа черезъ 3 непріятельскій огонь усилился до такой степени, что буквально нельзя было повернуться, пришлось лечь и отстрѣливаться. Мнѣ нужно было осмотрѣть расположеніе прикрытія и только что я поднялся, какъ въ тотъ же моментъ полетѣлъ обратно съ прострѣленной ногой. (Тутъ я подошелъ къ точкѣ, которая вызвала это письмо). Въ тотъ моментъ, когда я упалъ, я отчетливо вспомнилъ сцену моего отъезда и вспомнилъ въ силу какихъ то необъяснимыхъ ассоціацій, что вы меня благословили. И въ тотъ моментъ, когда я упалъ, мнѣ казалось, что только ваше благословеніе защитило меня и я только раненъ, а не убитъ. Отчего, почему, зачѣмъ возникло во мнѣ это чувство — не знаю, но я дѣйствительно такъ чувствовалъ. Это мнѣ и хочется вамъ сообщить.

Шлю вамъ лучшія пожеланія. Недѣли черезъ двѣ поправлюсь и опять на позиціи.

А.

ОТЪ РЕДАКЦИИ.¹

Приведенныя выдержки изъ писемъ представляютъ собою подлинныя матеріалы.

Принося благодарность лицамъ, доставившимъ эти письма, редакция проситъ лицъ, ведущихъ переписку съ дѣйствующей . . . ей² арміей, направлять получаемыя ими письма въ нашу редакцію, хотя бы въ выдержкахъ, въ виду значительнаго общественнаго интереса такихъ документовъ.

Письма по минованіи надобности будутъ возвращаться по указанному адресу.

Газета «Дальній Востокъ» 1 января 1915 гъ (№ 1)

* * *

Вотъ уже мѣсяць, какъ я нахожусь на войнѣ. Былъ нѣсколько разъ въ бояхъ, но слава Богу, остаюсь живъ. Наша кавалерія воюетъ гораздо лучше, чѣмъ нѣмецкая. Германцы сильно боятся казаковъ и мнѣ пришлось одинъ разъ съѣхаться съ германцами. Насъ было 13 человекъ, а ихъ полъэскадрона, приблизительно человекъ 50. Я сдѣлалъ на нихъ маленькую засаду и открылъ по нимъ стрѣльбу. Сразу поворотили назадъ и убѣжали. Оставили одну лошадь, одного убитого и двухъ раненыхъ. Я теперь за это получу георгіевскій крестъ 4-ой степени. Наше войско лучше ихняго, духъ бодрый, выглядываютъ молодцами. Мы много брали въ плѣнъ у нихъ, большею часть стариковъ и молодежь, даже

¹ Данная заметка «От редакции» публиковалась в каждом номере после писем

² Так в документе

попадаются 15 и 17 лѣтъ *и взяли одну женщину-кавалеристку*. Духъ въ германской арміи палъ. Досвиданія, будьте здоровы...

Вашъ племянникъ П.Ф.

Газета «Дальній Востокъ» 4 января 1915 г. (№ 3)

Здравствуйте, А.Л!, Хотя Висла находится еще въ 4-5 верстахъ въ сторонѣ отъ меня, но такъ какъ другой мѣстности притгмѣчательной нѣтъ, то я поставилъ дату «Р. Висла». Если вы посмотрите на карту сѣверо-западнаго фронта войны, то вы придете къ тому убѣжденію (разумѣется, сравнивая то мѣсто нашего расположенія, про которое я писалъ вамъ еще изъ С., съ этимъ), что мы отступили на нѣсколько верстъ; и это вѣрно, — мы отступили. Не такъ, какъ газеты обыкновенно пишутъ: по «стратегическимъ» соображеніямъ, а въ полномъ смыслѣ этого слова — по *стратегическимъ соображеніямъ*. Газетныя стратегическія соображенія едва ли можно писать безъ кавычекъ.

Итакъ, мы отступили потому, что цѣлый мѣсяцъ пришлось вести упорные бои и все на одномъ мѣстѣ. Я же шесть дней только пробылъ на старой позиціи. Нѣмцевъ невозможно было согнать съ превосходно занятыхъ ими позицій: начиная съ передовой линіи нѣмецкихъ окоповъ и кончая задними резервными частями, имъ открывался полный видъ на занятые нами позиціи. И вотъ вмѣстѣ съ этимъ скажу вамъ съ полной откровенностью, что наши потери были ничтожны сравнительно съ нѣмцами.

Много разъ наступали нѣмцы, пытаюсь насъ выжить съ занятыхъ позицій, но все было напрасно и теперь мы не потому отступили, что невозможно было больше держаться, а потому, что не хотѣлъ, очевидно, нашъ штабъ держать дѣло въ застоѣ. Достаточнымъ подтвержденіемъ этому можетъ служить то, что изъ всѣхъ отступавшихъ многихъ тысячъ войскъ, едва-ли было хотя бы три или четыре человекъ убито или ранено, тогда какъ обыкновенно при отступленіи приходится нести тяжелыя потери отступающей сторонѣ. Скажу вамъ прямо: нѣмцы не раньше, какъ часовъ черезъ пять или семь узнали о нашемъ отступленіи.

На нашемъ фронтѣ дѣйствуютъ силы нѣмцевъ, т.к. здѣсь сосредоточенъ главный центръ немецкихъ силъ, рвущихся на Варшаву.

Духъ русской арміи превосходный, по крайней вѣрѣ это мнѣ хорошо извѣстно про цѣлый нашъ корпусъ. Кормятъ превосходно.

Сегодня-же ночью наши перешли въ наступленіе, отгѣснивъ нѣмцевъ штыковымъ боемъ.

Служу теперь я добровольцемъ въ знаменитомъ полку, нѣсколько разъ уже отличавшемся въ этой войнѣ.

А.Г.

Газета «Дальній Востокъ» 4 января 1915 г. (№ 3)

Я сейчасъ нахожусь на печальномъ положеніи — тяжело раненъ въ правое плечо и руку. Раненъ подъ Лодзью. Въ лазаретѣ придется лежать, я думаю, не менѣе какъ полгода. Былъ во многихъ битвахъ, все оставался цѣлъ, но, наконецъ, очередь дошла и до меня и непріятельская пуля поразила меня тогда, когда я лежа прицѣливаясь, спустилъ курокъ и немного приподнявшись посмотрѣлъ, правильно ли прицѣлился. Въ это время мнѣ непріятельская пуля ударила въ верхнюю часть лопатки и

прошла вдоль руки, сломала кость и наконец вырвала большой кусок мяса. Сейчас лѣчатъ рану, а потомъ будутъ сращивать кость.

Милые родители! Не дай Богъ, что здѣсь дѣлается... Настоящій адъ...

Я самъ, когда меня ранили, сгоряча вскочилъ и пробѣжалъ шаговъ 10, потомъ упалъ, уткнувшись лицомъ въ снѣгъ. Пролежавъ нѣкоторое время безъ памяти, я поднялся и побрелъ въ ближайшій окопъ, запинаясь за мертвыхъ и раненыхъ, которые не могутъ двигаться съ мѣста. Рота ушла впередъ, былъ страшный артиллерійскій и ружейный огонь, пули летятъ какъ дождь, добивая раненыхъ. Я дождался ночи и пошелъ въ деревню, надѣясь тамъ найти фельдшера. До деревни было версты три (деревня нѣмецкая). Пока пришелъ много крови вытекло изъ меня. Здѣсь мнѣ распоролли мундиръ, рубашку и перевязали раны. Скоро меня увезутъ въ Москву.

Ш.

Газета «Дальний Востокъ» 6 января 1915 г. (№ 5)

* * *

Здравствуй дорогой мой хозяинъ. Сильно я обрадовался, когда получилъ отъ васъ письмо, что вы меня не забыли и вспомнили обо мнѣ. Я никогда не думалъ, что мнѣ – сиротѣ получить отъ кого-то письмо, а тутъ вдругъ получаю отъ васъ, да еще съ деньгами 3 рубля, чему я такъ обрадовался и не нахожу словъ, какъ благодарить васъ. Если Богъ дастъ какъ вернусь, тогда отслужу вамъ за ваше неоцѣненное добро. Дай Богъ вамъ великаго счастья и добраго здоровья. Одно мое несчастье, что я неграмотный и не могу писать, а то-бы я вамъ написалъ, а то приходится просить людей, да и некогда имъ. Это пишетъ дяденька унтеръ-офицеръ А. Осиповъ. Онъ тоже знаетъ васъ.

Мы третій день отдыхаемъ въ немецкихъ окопахъ, выбили ихъ изъ этихъ окоповъ штыками. Три дня не деремъ и надоѣло – охота драться. Я сейчасъ привыкъ, ничуть не страшно и не боязно. Много разъ моя жизнь висѣла на волоскѣ, но Богъ миловалъ. Не только меня но и многихъ, Богъ спасаетъ чудомъ. У рѣдкаго солдата не прострѣлены шапки и шинельки. У меня въ шинелькѣ штукъ пять дыръ, и въ шапкѣ двѣ и нѣсколько царапинъ пулями по тѣлу, одна по щекѣ оцарапала. Пули летятъ, какъ градъ. У насъ ихъ не боятся, не страшно. Многихъ ранятъ пулями, онъ и вниманія не обращаетъ и продолжаетъ наступать. Всѣмъ охота добратъся до штыковъ. Какъ въ штыки – нѣмцы другіе, отъ страху падаютъ и бѣгутъ куда попало. Тогда мы надъ ними злобу вымещаемъ. Послѣ штыкового боя сколько удовольствія, сколько разговора и смѣха – цѣлое торжество. А у насъ такіе ловкіе и сильные: **въ одного нѣмца штыкъ запустить, другому по уху кулакомъ**, онъ и летитъ и от кулака. Это они сильно не любятъ, что кулакомъ бьютъ по мордѣ и говорятъ: «Это не законъ!». Я одного нѣмца закололъ и спасъ товарища. Нашъ какъ-то упалъ, а нѣмецъ его прикололъ къ землѣ скользомъ по боку; штыкъ прошелъ шинельку, онъ его и держитъ штыкомъ къ землѣ. Нашему нельзя встать, а нѣмецъ подловчивается добить его выстрѣломъ. Я его сзади какъ пырнулъ въ спину онъ и заоралъ лихоматомъ. Тогда товарищъ вырвался и тутъ его еще по головѣ прикладомъ, онъ и полетѣлъ. Наши офицеры съ нами обходятся хорошо, какъ со своими товарищами шутятъ. На войнѣ сильно весело жить. Другой разъ приходится по 2 дня не ѣсть и не спать и не охота даже, а охота скорѣе разбить нѣмцевъ – тогда и отдыхъ. Нѣмцевъ сильно много падаетъ, когда въ атаку лѣзутъ и какъ мураши раздавленные валяются по полю. Ихніе только сильно

рвутся «чемоданы» – это большія бомбы у насъ называютъ чемоданъ. Одинъ разъ мы сидѣли подь бугромъ втроемъ, а на бугрѣ какъ дастъ этотъ чемоданъ, насъ какъ и не было. Одного товарища отбросило землей, а насъ двоихъ завалило въ аршинъ землей. Тотъ насъ откопалъ и вытащилъ изъ земли и всѣ трое остались невредимые, здоровые, немножко царапины были. Много такихъ чудесныхъ спасеній бываетъ, всего не опишешь. Горя и смѣху много над нѣмцами. Богъ дастъ, если вернусь, будетъ что рассказать.

Пока остаюсь живъ и здоровъ, еще васъ благодарю, что меня хоть вы не забыли.

П.Ж.

Газета «Дальний Востокъ» 8 января 1915 гъ (№ 6)

Многоуважаемый Г.Е.! Увѣдомляю я Васъ, что нахожусь на самой границѣ, на станціи Вержболово; мы возимъ со станціи Вержболово почту и посылки въ мѣстечко въ 2-хъ верстахъ отъ Эйдкуненъ въ почтовую контору два раза въ день. Это наша служба, стоимъ мы при станціи Вержболово, въ которой половина зданій нашихъ уцѣлѣли отъ Германскаго нашествія, въ которыхъ живутъ наши обозы. У насъ квартира обставлена очень хорошо германской мебелью, которая нами привезена съ германской территоріи. Конечно, жители Германіи ушли въ глубь страны. У каждого солдата хорошая дубовая кровать и мягкая мебель, столы и гардеробы, но только у насъ еще не хватаетъ піанино или рояли, а у нѣкоторыхъ командъ, есть эта музыка и солдаты на нихъ играютъ; кто какъ умѣетъ. Словомъ, на станціи Вержболово и городѣ Столупененѣ солдаты живутъ въ квартирномъ отношеніи по губернаторски. Конечно, гдѣ наши забрали германскую территорію, то всѣ жители ушли и все оставили. Много очень взято у германцевъ хорошаго породистаго голландскаго скота; коровъ, быковъ, свиней и овецъ, а у крестьянъ остался немолоченный хлѣбъ, картошки сколько хошь, бураковъ тоже и корму очень много. Сѣна, овса и хлѣба – во всемъ, въ этомъ есть избытокъ. Мы ѣздили въ Столупененъ три раза за фуражомъ. Крестьяне у нихъ живутъ хуторами, живутъ образцово. Въ домѣ полно мебели мягкой, а во дворѣ всѣ земледѣльческія орудія и много хлѣба. Но всѣ ушли и дома ихніе стоятъ цѣлы, машины перебиты и переломаны.

Орудійную стрѣльбу слышно каждый день. Два раза (27 и 30/XII) прилеталъ къ намъ аэропланъ. Мы оба раза по нему стрѣляли, но онъ высоко леталъ.

Наши имѣютъ хорошіе окопы. Въ настоящее время съ передовой позиціи пріѣзжаютъ за газетами и покупками. На нашемъ фронтѣ вообще дѣла очень хорошо идутъ, впередъ, все впередъ; но главное всего много, какъ фуража, такъ для солдатъ сѣстныхъ припасовъ.

Съ почтеніемъ къ вамъ Н.А.

Газета «Дальний Востокъ» 10 января 1915 г. (№ 8)

Дорогая Т.

Отъ тебя получилъ до сихъ поръ 4 письма и телеграмму отъ 28 окт. Живется мнѣ какъ въ походѣ: то сидимъ на мѣстѣ, то передвигаемся дальше. Въ городахъ живу у мѣстныхъ обывателей въ хорошихъ квартирахъ,

но холодныхъ, въ деревняхъ – гдѣ-нибудь въ крестьянскихъ избушкахъ. Довольствіе получаю изъ солдатскаго котла. Гдѣ можно картофель купить тамъ питаюсь картофелемъ и мясомъ, когда есть. Хлѣбъ получаю черный солдатскій и сухари. Въ булочныхъ сначала хлѣбъ можно было достать, но въ послѣднее время въ пекарняхъ пекутъ хлѣбъ только для солдатъ и хлѣба купить негдѣ. Колбасу тоже рѣдко можно купить. Все скоро расхватываютъ. Сахара нѣтъ. Вообще, продовольственный вопросъ, скверный вопросъ. Солдатъ, конечно, стараются снабжать хлѣбомъ и мясомъ. У меня шуба, теплая рубаха, бурковые сапоги, такъ что нехолодно. На меня налѣтель сзади на дорогѣ автомобиль и искалѣчилъ мою лошадь, такъ что пришлось тутъ же застрѣлить. Лошадь испугалась шума автомобиля и попятилась назадъ, на середину дороги. Самъ уцѣлѣлъ по счастливой случайности. Вѣроятно мнѣ выдадутъ пособіе на покупку другой лошади. Пока пользуюсь казенной лошадыю.

Послѣднее время происходятъ частые бои. Нашъ корпусъ [в]ездѣ гонить нѣмцевъ. При переѣдѣ по дорогѣ я видалъ очень много убитыхъ лошадей, мѣстами такъ и лежать вдоль дороги въ одинъ рядъ. Въ полѣ, куда не взглянешь вездѣ чернѣютъ убитые лошади и люди. Видалъ мѣстами много убитыхъ нѣмцевъ: такъ и лежатъ полный дворъ, словно усѣянный. Попадались среди нихъ и наши солдаты. Въ одномъ мѣстѣ видалъ 12 казаковъ и офицера, которые были убиты нѣмцами ночью, когда въ деревнѣ спали. Со всѣхъ сапоги сняты и карманы выворочены. По дорогѣ видалъ массу нѣмецкихъ зарядныхъ ящичковъ и поломанныхъ повозокъ, массу поломанныхъ ружей, касокъ, снарядовъ и всякой всячины. Видѣлъ въ одномъ селѣ разбитый германскими снарядами польскій костель. Вездѣ сгорѣвшие дома, а около нихъ валяются трупы убитыхъ. Въ деревнѣ люди попадаютъ и многіе плачутъ, что нѣмцы у нихъ все отобрали и оставили голодными. Города, какъ видно, обстрѣливаются мало. Иногда выдать много плѣнныхъ нѣмцевъ. Попадаютъ и немецкіе тяжелыя орудія. Погода все время стояла прекрасная¹, дождь, грязь и иногда солнца не видно. Живешь какъ въ бочкѣ. Сейчасъ выпало немного снѣгу.

В.

Газета «Дальній Востокъ» 14 января 1915 г. (№ 12)

* * *

9 декабря 1914 г.

Многоуважаемый И.В.!

Вотъ уже второй мѣсяцъ находимся на войнѣ, а пока еще въ дивизионѣ благополучно. Почти все время участвуемъ въ бояхъ и только два раза за все время попали на отдыхъ въ резервъ на пять дней. Послѣднее письмо послалъ вамъ изъ Плоцка, 4-го ноября, но не знаю, получили ли вы его, такъ какъ дня черезъ два послѣ нашего ухода, городъ заняли нѣмцы. Съ того времени и по сей день дошли мы до рѣки Бзуры, продвигаясь то впередъ, то назадъ.

Съ нами теперь работаетъ наша дивизія, которая проявляетъ чудеса храбрости. Нѣтъ только съ нами бригады, она гдѣ-то въ другомъ мѣстѣ. Пока что – отходимъ шагъ за шагомъ, но чего это стоитъ нѣмцамъ – выразить трудно. Общаго положенія дѣль, выяснить сидя здѣсь, нельзя, но мнѣ кажется, что нѣмцы, благодаря нашей тактикѣ такъ сильно теряютъ, что очень скоро ослабѣютъ. Я время нахожусь на позиціяхъ и нѣсколько разъ былъ подъ сильнымъ обстрѣломъ. За бои подъ Ловичемъ, 22 и 23 ноября, когда пришлось работать на батарее, представленъ къ

¹ Так в документе

награды. Но скажу откровенно, было жутковато, когда 15 сент. бомбы рвались на батарею и насъ сидящихъ въ окопахъ, засыпало землей.

Обыкновенно бой начинается въ восемь час. утра и доходитъ до высшего напряженія часамъ къ 4 – 5 дня, а затѣмъ затихаетъ. Вечеромъ, въ 8 часовъ нѣмцы начинаютъ снова и, пострѣлявши съ часъ или два, снова смолкаютъ, а ночью ходятъ въ атаку. Дневные бои не оставляютъ такого сильнаго впечатлѣнія, какъ ночные. Нѣмцы сначала поджигаютъ рядами деревню впереди или около нашихъ окоповъ и затѣмъ уже идутъ въ атаку. Подымается настоящій адъ. Получается такое впечатлѣніе, какъ будто въ огромномъ котлѣ кипитъ вода: – это отъ пулеметнаго и ружейнаго огня. Шрапнели и бомбы рвутся съ визгомъ и ревомъ. Каждый моментъ имѣешь возможность быть убитымъ или раненымъ, но объ этомъ какъ-то не думаешь.

Сейчасъ нѣмцы прутъ на насъ, какъ сумасшедшіе. У плѣннаго офицера нашли приказъ, который гласитъ, что они должны во что бы ни стало, сбить насъ и занять позиціи на Бзурѣ завтра, 10 декабря. Противъ насъ сейчасъ работаетъ ихъ гвардейскій корпусъ. Народъ рослый, бра- вый и замѣчательно чисто одѣтый. Пленные говорятъ, что ихъ перевели сюда съ западнаго фронта, гдѣ воевать очень легко и гдѣ они отдыхали, а здѣсь, у насъ, имъ очень трудно. Очень характерно выразился одинъ плѣнный нѣмецъ про своихъ союзниковъ : « У насъ, говорить, союзники такая сволочь, какъ австрійцы»...

Я чувствую сильную усталость, такъ какъ постоянное недоѣданіе и недосыпаніе даютъ себя знать. Спать приходится кое-гдѣ и кое-какъ, на солому, не раздѣваясь, изрѣдка только удается разуться. Иногда по три-четыре дня не приходится мыться, а о банѣ можно только мечтать. Почти у всѣхъ насъ комья, да и немудрено, когда постоянно находишься въ грязи. Погода здѣсь стоитъ отвратительная, грязь непролазная, дождь или снѣгъ, который сейчасъ же таетъ. У насъ всѣ цѣлы.

Уважающій васъ **И.И. П – вѣ.**

Газета «Дальній Востокъ» 16 января 1915 г. (№ 14)

... Мнѣ Богъ привелъ отличиться въ нѣкоторыхъ случаяхъ и уже представленъ ко всѣмъ 4-мъ георгиевскимъ крестамъ.

Честъ имѣю сообщить вамъ свои подвиги, пришлось мнѣ совершать. Первый подвигъ я совершилъ, вынесъ изъ горящаго дома телефонный полевой аппаратъ со всѣми принадлежностями и проводами. Непрiятельскій снарядъ попалъ въ домъ, гдѣ помѣщался штабъ и другой телефонистъ, который находился со мной, испугался и убѣжалъ но я даже не растерялся. За это я представленъ къ георгиевскому кресту 4-ой ст.

Въ другой разъ я связалъ телефонный проводъ подъ сильнымъ непрiятельскимъ огнемъ во многихъ мѣстахъ, чѣмъ соединилъ связь батальона со штабомъ полка и за это былъ представленъ ко второму кресту – 3-ст.

Третій разъ я спасъ свой пулеметъ – увелъ его изъ подъ сильнымъ артиллерійскаго непрiятельскаго огня. Снарядомъ была выбита вся прислуга при пулеметѣ и никто не рѣшился спасти его но мнѣ Богъ далъ смѣлость и я рѣшился на вѣрную смерть. Недойдя шаговъ 50 до пулемета, шагахъ въ пяти отъ меня разорвался снарядъ и даже воздухомъ сбиль меня съ ногъ. Но меня даже не ранило и я былъ представленъ къ 3-му кресту – 2 степ.



Фото 3. Пулеметная команда 1-го Уссурийского казачьего полка под командованием урядника Алексея Агланова. 1916 г.

Въ четвертый разъ я былъ посланъ отъ батальоннаго командира съ важнымъ донесеніемъ къ командиру полка. Но пробѣжавъ шаговъ 15 былъ раненъ въ голову, но очень легко. Хотя пуля пробила насквозь папаху и только оцарапала кожу не задѣвъ черепа и когда мнѣ сдѣлали перевязку въ окопѣ, съ наступленіемъ темноты принесъ важное донесеніе командиру полка и раненый остался опять въ строю и за этотъ подвижъ былъ представленъ къ 4-му кресту 1-ой степени и командиръ произвелъ меня въ старшіе унтеръ-офицеры и наградилъ меня серебряной медалью съ надписью: «За храбрость.»

Г. С.

Газета «Дальній Востокъ» 31 января 1915 г. (№ 29)

Уважаемые К.В. и Н.И. шлю Вамъ свой привѣтъ. Я вамъ изъ В. телеграфировалъ, что насъ посылали на Германскую границу. Мы доѣхали до позицій, но тамъ оказалось войска достаточно, да и горъ тамъ нѣтъ, вотъ насъ и послали теперь на австрійскую границу въ Л., куда и прибудемъ 14-го. Вы навѣрное читали въ газетѣ, что нѣмцы бросили бомбу въ г. Варшаву. Этотъ самый аэропланъ германскій летѣлъ надъ нашимъ поѣздомъ, но къ намъ подошелъ поѣздъ съ ранеными и «Красный Крестъ» спасъ часть нашего поѣзда, ибо онъ (аэропланъ) былъ близко отъ насъ. Мы скоро приготовились къ надлежащей встрѣчѣ: выбѣжали съ оружіемъ. Онъ это замѣтилъ, это было въ 11 часовъ утра, потомъ онъ полетѣлъ на Варшаву и въ 12 ½ ч. бросилъ тамъ бомбу. Мы теперь изъ С. какъ я Вамъ уже говорилъ отправлены въ Л., взятый у Австрійцевъ... Бои идутъ безпрерывно, по всему фронту и частично. Адъ настоящій. Хотя мы были ночью на С-ѣ и Л-ѣ тамъ, несмотря на темноту бой продолжался. Наша дивизія пока не принимала участіе въ этомъ дѣлѣ. Описать и передать трудно, да и врядъ ли кто сумѣетъ, если самъ не побываетъ здѣсь и не испытаетъ всего, хотя присутствіемъ своимъ. Когда садишься писать письмо, думаешь много, много надо передать въ письмѣ. Когда же начинаешь писать, какъ-то само по себѣ расходится и пишешь, что остается отъ фильтра мыслей. Вотъ ровно 35 дней сидимъ въ вагонахъ. Я, какъ вамъ и писалъ назначенъ фельдфебелемъ и дѣла, что называется, по горло – то выводи лошадей, то получай фуражъ и провіантъ, то другіе хозяйственныя дѣла. Время прямо ни минуты, спать приходится обувшись, но ничего чувствую себя хорошо. Русскій солдатъ и останется такимъ, какимъ былъ всегда. Идутъ раненые, усталые, а пѣсни, пляски не прекращаются.

Пока досвиданія. **И.Т.**

Газета «Дальній Востокъ» 12 февраля 1915 г. (№ 39)

Привѣтъ вамъ, уважаемые К.В. и Н.В.! Вотъ пишу вамъ съ завоеванной территоріи. Мы доѣхали по желѣзной дорогѣ до пограничной станціи, а отъ туда походомъ на Л., шли 5 дней, деревни частыя, много населенныя, постройки хорошія, населены все русинами и поляками, отношеніе къ намъ очень хорошее. Въ Л. стоимъ въ австрійскихъ уланскихъ казармахъ, ибо Л. сохранился, пострадали только пригородн. поселки, гдѣ были бои. Сколько кургановъ насыпано надъ убитыми, нашими и австрійскими! Наши маленькіе курганы, а австрійскіе громадныя,

точно горы. Мы выступаемъ 22-го въ Карпатскія горы, но въ виду того, что Карпаты очищены отъ австрійскихъ войскъ, идемъ въ Тилійскія долины къ Венгріи. Нашъ дивизионъ прикомандированъ къ кон. казачьей дивизіи, которая состоитъ изъ кавказцевъ: чеченцевъ, осетинъ и дагестанцевъ. Вы не смущайтесь, если отъ меня не будетъ долго письма, ибо уйдемъ какъ партизаны впередъ и можетъ быть не будетъ возможности сдать письмо. Такую массу берутъ въ плѣнъ австрійцевъ, что заполнены всѣ села и деревни. Плѣнныхъ русинъ и поляковъ отпускаютъ по домамъ, ибо Галиція вся за нами. Только плѣнные должны въ недѣлю разъ явиться къ нашему командиру, а изъ К. и П. плѣнныхъ совсѣмъ не берутъ, какъ только сдадутся, берутъ ихъ оружіе и снаряженіе и отправляютъ снова въ крѣпость дождать хлѣбъ; это фактъ. Ой-ой! какое плачевное состояніе австрійцевъ. Морозъ въ 12⁰ на нихъ такъ дѣйствуетъ, что много померло. Ну уважаемый К.В. пока до свиданія. Пишите мнѣ что-нибудь.

И.Т.

Газета «Дальній Востокъ» 13 февраля 1915 гъ (№ 40)

* * *

Письмо милымъ и дорогимъ моимъ любезнымъ Катѣ и Пей.

Первымъ долгомъ моего письма спѣшу послать вамъ свое нижайшее почтеніе и низкій поклонъ и съ любовью низко кланяюсь и цѣлую васъ мои и крѣпко прижимаю къ своей груди и желаю вамъ счастья и всякаго благополучія и счастливаго успѣха въ дѣлахъ рукъ вашихъ и отъ Господа Бога добраго здоровья. Затѣмъ увѣдомляю я васъ, что мы были музыкантами только дорогой а здѣсь насъ разбили по батареямъ. Я попалъ въ первую батарею, около пушекъ нахожусь. И вотъ попали мы на позицію. Вступили мы въ бой, забылъ котораго числа декабря мѣсяца. Да и гдѣ здѣсь запомнишь, некогда помнить. Былъ в бою двадцать дней. День и ночь непрерывно шелъ бой. Подъ градомъ непріятельскихъ снарядовъ и ружейныхъ пуль, переносили холодъ и голодъ. Въ окопахъ вода, ночью сидишь только на корточкахъ, да и то некогда, потому что надо пушки заряжать и стрѣлять. А снаряды враговъ все летятъ и рвутся то впереди, то позади, то надъ нашими головами вверху. То приходится скорѣе бѣгомъ переѣзжать съ одной горы на другую и снова копать окопы и стрѣлять, а тутъ горе еще новое, что день и ночь льетъ непрерывно идетъ дождь. Кругомъ вода и грязь. Ъсть приходилось только одни сухари, да воду, да и тѣхъ еще нѣтъ. По три-четыре дня приходилось совершенно голодомъ быть не ѣвши, потому что провизія находится отъ насъ верстъ за двадцать въ обозѣ. Жди когда подвезутъ и вотъ въ ночь на самое Рождество Христова бились мы съ врагомъ, наступали на городъ Краковъ въ Австріи (она же называется Долмація). Поднялись на одну изъ высокихъ горъ, окопались и стали стрѣлять, а непріятель стрѣляетъ изъ пушекъ и ружей и вотъ вдругъ что-то страшно сильно свистнуло и пролетѣло надъ моей головой. Только помню былъ одинъ моментъ, меня ударило сильно по головѣ. Не помню, что со мной было. Очнулся я уже лежу подъ горой. Отъ моего мѣста, гдѣ былъ бой, саженой за десять. Оказывается надъ моей головой лопнулъ пушечный снарядъ и меня бросило воздухомъ подъ гору. Тутъ я и опомнился, схватился я руками за голову, смотрю шапки у меня нѣтъ, сорвало съ моей головы и разорвало на мелкіе клочки. Показалась во рту и въ ушахъ кровь. Я долго пролежалъ тутъ покудова пришли санитары и унесли меня въ лазаретную линейку.

Я день и ночь думаю о васъ, милые мои! Богъ дастъ скоро увидимся. Послѣднее время я часто по ночамъ сталъ видѣть васъ во снѣ. Богъ дастъ поправлюсь, будетъ миръ и увидимся. Теперь нѣсколько словъ возьму съ войны. Напримѣръ, тянется грязная и ухабистая дорога по высокимъ Карпатскимъ горамъ и непрогляднымъ громаднымъ и темнымъ лѣсамъ, то по глубокимъ ущельямъ и глубокимъ оврагамъ, то мысамъ и голымъ горамъ. Дорога всюду идетъ извилистая. Теперь возьму изъ нашей солдатской военной жизни. И вотъ по этой то дорогѣ, гдѣ утопаютъ по колѣно въ грязи солдаты и лошади съ трудомъ вытягивая ноги идетъ много частей войска и наша часть идетъ и я иду съ ними. Слышенъ стукъ орудія другъ о друга. Слышенъ лясканіе шашекъ артиллерійскихъ солдатъ. Слышно какъ шлепаютъ солдаты ногами и слышно какъ разговариваютъ солдаты между собой. Привала что то долго нѣтъ, и вотъ я надумалъ отдохнуть. Перелѣзъ черезъ глубокую канаву, которая тянется по обѣимъ сторонамъ, присѣлъ на упавшее дерево. А войско все идетъ, а я задумался объ Катѣ и Пей и думаю какъ онѣ милыя мои теперь поживаютъ. И вдругъ вижу, птичка выпорхнула изъ густого лѣса, а за ней другая, третья, и еще и еще. Собралось ихъ много, я и думаю: «Зачѣмъ вы птички здѣсь живете! Васъ могутъ здѣсь убить. Вотъ полетятъ пули градомъ и васъ всѣхъ убьютъ». А войско идетъ, и думаю я: «И мнѣ тоже надо итти». Боюсь, какъ бы не отстать. Всталъ и отправился догонять свою часть.

Я писалъ вамъ много писемъ, но не знаю получили ли вы ихъ. Писалъ всю дорогу и походахъ писалъ и въ бою писалъ два письма. Прошли мы всю Австрію взадъ и впередъ. Прошли болѣе 20-ти австрійскихъ городовъ.

Газета «Дальній Востокъ» 15 февраля 1915 г. (№ 42)

Дорогой другъ Н.И!

3 дня шли и до того устали, что невозможно было итти, такъ страшно болѣли ноги. 19 утромъ получили приказъ наступать, и представь, ни одинъ парадъ не бываетъ такой красивый и такой спокойный, какъ было это наступленіе. Просто чудо, а не картина! Площадь ровная подъ озимымъ посѣвомъ видна на нѣсколько верстъ кругомъ. Двинулись въ бой стройными рядами, взводъ за взводомъ на разстояніи 80 шаговъ. И никакого страха, никакого упадка духа. Только нѣкоторые молодые солдаты сперва падали когда пролетали пули или снаряды. Такъ мы шли долго подъ ружейнымъ и артиллерійскимъ огнемъ, но потерь не несли, повидимому, германцы стрѣляютъ очень плохо. Если бы они такъ наступали на насъ то я увѣренъ, что ихъ не осталось бы ни одного. Снаряды ихъ рвались надъ нашими головами, производя ужасающій свистъ и ревъ просто до невозможности, а тѣ, что падали, никого не убивали. Такъ мы ихъ выбили изъ 2-хъ деревень. Одна горѣла, не знаю подожгли ли ее нѣмцы или наши снаряды, въ ней я не былъ, а во второй нашли 3-хъ нѣмцевъ – 2-хъ раненныхъ и одного здороваго, который поднялъ руки, въ одной держитъ фляжку и кричитъ «вудка». Мы ни его, ни водки не тронули. Мы пошли на 3-ю деревню. Залегли шагахъ въ 500 за переваломъ и ждали пока наша артиллерія начнетъ ее обстрѣливать или же пока стемнѣетъ. Но вмѣсто этого немецкая артиллерія открыла обстрѣлъ по насъ, и навела такой ужасъ, что описать невозможно. Первые снаряды разорвались шагахъ въ 10-ти съ такимъ трескомъ, что я сразу оглохъ, сталъ какъ пень. И солдаты должны были вернуться въ деревню, изъ которой раньше выбили нѣмцевъ, остался я только одинъ, т.к. мнѣ очень

не хотѣлось быть раненымъ или ибитымъ¹ сзади, и я зналъ, что наши скоро придутъ обратно, а позиція была хороша, за высокой межей. Въ это время нѣмцы вошли въ деревню и такъ хорошо было въ нихъ стрѣлять, что не хотѣлось бросить, и рѣшилъ разстрѣл. всѣ патроны и если наши не придутъ, то уйти. Вдругъ нѣмцы открыли такой сильный огонь, котораго день не было, и изъ ружей и изъ пулеметовъ и изъ орудій, только въ ушахъ звенить и что то трясется, даже гудить, реветъ, свистить и не разберешь, что дѣлается! Я сперва было струсилъ, хотѣлъ бѣжать, но скоро успокоился, рѣшилъ, что въ меня одного не станутъ стрѣлять изъ орудій, да и не видно меня, не нападутъ. И сталъ я опять стрѣлять. Вдругъ меня всего будто дернуло, въ тотъ моментъ, когда я хотѣлъ курокъ спустить. Я думалъ, что кто-то есть, нѣтъ ничего не дималъ², а просто оглянулся, никого нѣтъ, и ружья нѣтъ. Все это случилось въ одинъ мигъ и какъ я лежалъ на локтяхъ, такъ и остался лежать, но только безъ ружья, да указательный палецъ виситъ на нижней кожѣ, около кисти. Я сильно испугался, заметался какъ мышь въ мышеловкѣ и сейчасъ нахожусь въ Варшавѣ до прибытія поѣзда.

К.

Газета «Дальній Востокъ» 18 февраля 1915 г. (№ 45)

* * *

Здравія желаю ваше превосходительство! Поздравляю васъ съ Новымъ годомъ и желаю вамъ дальнѣйшаго процвѣтанія, и посылаю вамъ свое почтеніе и чистосердечный поклонъ, еще увѣдомляю васъ, что я Петръ Кашуба нахожусь по милости Божьей кое какъ, слава Богу, живъ и здоровъ, чего и Вамъ желаю, отъ Всевышняго Творца всѣхъ благъ. Пишу вамъ свои новости, т.е про дѣйствія, военныя, стоимъ въ одномъ положеніи полтора мѣсяца на юго-западномъ фронтѣ: бои идутъ, но ни онъ ни мы не наступаемъ. На Варшаву обратно наступаетъ, но онъ наступаетъ безъ пользы, только кладетъ силы, а у насъ побѣды блестящія, все-таки въ далекомъ будущемъ придемъ въ Берлинъ, хотя это и протянется, но ничего, только бы придти въ Берлинъ. Краковъ забрали въ первыхъ числахъ января. Отъ Коли еще получилъ письмо, съ нетерпѣніемъ ожидаю ихъ карточки. Ваше превосходительство, почта у насъ плохая: дожди идутъ каждый день. Зимы совсѣмъ нѣтъ, страшное испареніе. Больше новостей нѣтъ. Остаюсь многоуважаемый васъ Вашъ стр. П. Кашуба.

* * *

Мѣсто отправленія секретъ. Что дѣлаемъ – секретъ, куда идемъ – секретъ, все – секретъ. Вотъ дорогой К. и напиши письмо при такихъ условіяхъ. Нужно обладать пылкой фантазіей корреспондента, сочиняющаго записки очевидца изъ редакціонной комнаты и бойкостью и развязностью Немировича-Данченко³, чтобы изъ пустого факта расписать статью на нѣсколько столбцовъ. Съ другой стороны недостатокъ наблюдательности тоже не даетъ пищу для письма: гдѣ другой подмѣтитъ

¹ Так в документе

² Так в документе

³ Имеется ввиду Василий Иванович Немирович-Данченко (25 декабря 1844 (6 января 1845), Тифлис – 18 сентября 1936, Прага) – русский писатель, путешественник и журналист, старший брат известного театрального деятеля Владимира Ивановича Немировича-Данченко.

каждый штрихъ, каждую мелочь, тутъ не замѣчаешь слона. Погода здѣсь стоитъ отвратительная: въ первый день праздника было морозно 3-4⁰, можно было проѣхать на саняхъ; на второй день пошелъ дождь съ вѣтромъ, развело грязь – не приведи Господь, окопы залило водой и вотъ въ такомъ положеніи нашимъ защитникамъ приходится проводить цѣлыя сутки. Хорошо еще что налажено дѣло снабженія арміи всѣмъ необходимымъ, помимо того сейчасъ шлютъ много пожертвованій и теплыми вещами и бѣльемъ. Нужно сказать, что иногда шлютъ не то, что нужно. Солдаты имѣютъ табаку 1 ½ ф. въ мѣсяць, 12 золот. въ день, кромѣ прочаго продовольствія по положенію выдается еще 25 золотниковъ сала свиного въ день на человѣка. Сейчасъ при холодахъ, сало незамѣнимая вещь, необходимость является въ бѣлье, т.к. стирать приходится крайне рѣдко. Не вредно посылать солдату бумаги, конверты, карандаши, книжки, иголки; мелочь а достать дорого. Офицеры обезпечены хорошо и для нихъ подарки имѣютъ скорѣе моральное, чѣмъ матеріальное значеніе; по пословицѣ: не дорогъ подарокъ – дорога любовь. Завтра это письмо пойдетъ черезъ всю матушку Россію, когда-то оно придетъ.

Твой Я.

Газета «Дальній Востокъ» 19 февраля 1915 г. (№ 46)

Дорогой о.Василій, вчера получилъ Ваше письмо, шедшее до меня ровно мѣсяць, но и это слава Богу, все-таки довольно скоро, такъ какъ и представить себѣ нельзя до чего масса писемъ получается въ полковое почтовое отдѣленіе и хотя ругаешься, что плохо доставляютъ письма, но винить нельзя, а потому волей-неволей подчиняешься обстоятельствамъ. Пишите чаще, вы не можете себѣ представить какую отраду они представляютъ. На меня, если даже я и буду нѣсколько неаккуратенъ, не обращайтесь вниманія, т.к. часто бываешь въ такихъ обстоятельствахъ, обстановкѣ или же съ такимъ настроеніемъ, что совсѣмъ не до писемъ.

Вчера я, напимѣрь, обошелъ позиціи, гдѣ передъ этимъ былъ бой, Боже мой, что за картина! Трупы нѣмцевъ, частью закопанные тутъ же въ окопахъ, гдѣ нашли свою преждевременную смерть (благодаря этому негодяю Вильгельму), частью еще не зарытые. Масса патроновъ, всевозможнаго снаряженія, касокъ (иныхъ съ запекшейся кровью), наконецъ осколковъ снарядовъ и всего, что тутъ ихъ косило. На нашей сторонѣ все это не такъ.

Полки наши, особенно наши, дерутся такъ, что вызываютъ восхищеніе даже въ російскихъ полкахъ. Вотъ уже третій (хотя совсѣмъ и неоконченный) бой, а стрѣлочки наши не знаютъ, какъ это отступать или очищать позицію. Прямо богатыри.

... Въ городахъ, освобожденныхъ отъ нѣмцевъ, насъ встрѣчали удивительно хорошо и сердечно. Улицы разукрашены флагами, полны народомъ. Поляки наперерывъ предлагали свое гостепримство. Мнѣ не пришлось воспользоваться имъ т.к. въ городахъ останавливаются обыкновенно больные и штабы. Только разъ я спалъ, яко панъ. Мы заняли брошенный помѣщичий дом. Помѣщикъ, какъ говорили, нѣмецъ и удраля и вотъ въ его то апартаментахъ расположился штабъ дивизіи, гдѣ былъ и я ...

Уважающій и любящій васъ

Г.А.

Газета «Дальній Востокъ» 24 февраля 1915 гъ (№ 51)

* * *

Его высокоблагородію штабс-капитану Арцыбашеву отъ извѣстнаго бывшаго старшаго фейерверкера Гонтаря изъ дѣйствующей арміи. Имѣю честь поздравить васъ в. в.-б. съ наступающимъ Новымъ годомъ, а также съ наступающей масленицей. Ваше высокоблагородіе, я теперь на войнѣ дерусь съ немчурами, а также проклятые нѣмцы, что все время съ 5 ноября начали мы драться и до сихъ поръ непрерывно деремса. Ваше выс.-благор., я былъ раненъ 16 ноября подъ городомъ Лодзь въ ногу, но сейчасъ отправляюсь обратно въ дѣйствующую армію. Ваше выс.-благор., я былъ въ мирное время электротехникомъ, а теперь авіаторомъ, числюсь въ отрядѣ механикомъ, получаю 30 рублей въ мѣсяць. Такъ, что приходилось летать 4 раза. 3 раза было благополучно, а четвертый разъ намъ попало, какъ слѣдуетъ. Когда мы полетѣли съ донесеніемъ, при возвращеніи назадъ насъ праклятые нѣмчуры разстрѣляли съ орудій и попали въ верхнюю плоскость аэроплана, причемъ мы спустились въ 70 шагахъ отъ немецкаго окопа и когда я выскочилъ изъ гондолы такъ нѣмцы стали насъ обстрѣливать, но я успѣлъ бѣжать, а товарища моего летчика убили. Я добѣжалъ до рѣки и только тогда услышалъ, что у меня нога болитъ; Когда я прибѣжалъ къ своимъ, тогда я узналъ, что я раненъ. А сейчасъ иду мстить проклятымъ немчурамъ и думаю, какъ бы добраться до Берлина и разгромить проклятому нѣмчуру заводъ Крушпа...

Затѣмъ позвольте мнѣ вамъ пожелать всего хорошаго въ жизни, до свиданія ваше высокоблагородіе, я навѣрно этого января начну проклятыхъ немчуrowsъ громить. Эхъ, проклятые, и дерутся, но и мы бабочекъ не ловимъ, но все таки придетъ время, что мы имъ голову сломаемъ и закричимъ «ура».

Семень Гонтарь.

Газета «Дальній Востокъ» 27 февраля 1915 г. (№ 54)

* * *

Бьемся день и ночь съ врагомъ, онъ тоже погоняетъ снарядами здорово, вотъ сейчасъ чуть нашу лачугу не разбилъ.

Нашъ полкъ сейчасъ въ большой славъ: ни разу не былъ сбить съ позиціи, а причинилъ непріятелю огромный уронъ. Прославилась на всю армію.

Изъ полка осталось 500 человекъ, а держали непріятеля, огромныя силы болѣе недѣли, за что тоже полкъ отличился; много такихъ случаевъ, всего не помѣстишь.

До свиданія. Горячо цѣлуемъ.

Ваши друзья Л. и Н.Т.

Жду отъ васъ гостинец. Насъ проклятыя насѣкомыя заѣли – нѣтъ спасенія, хуже нѣмцевъ въ 100 разъ.

Газета «Дальній Востокъ» 27 февраля 1915 г. (№ 54)

* * *

Здравствуй дорогой братъ В. Ты пишешь и спрашиваешь, что испытываешь въ бою и страшно ли? – Каждый человекъ, какими бы онъ нервами ни обладалъ, равно испытываетъ страхъ за свою жизнь, безусловно, чѣмъ больше находится человекъ въ опасности, тѣмъ хладнокровнѣе

ть сражений.

было выйти в тыл турецкой армии, другой — совершить более глубокое обходное движение и отбросить турками возможность отступления в Тауризу.

Обходное движение было вымощено боевыми действиями, и как только турки замышляли в тылу у себя наши части, из их рядов началось нечто неопределимое. Упорство и настойчивость скрывались пантелей, командный состав потерял власть над своей армией, и она побжала, бросая орудия, запасы, поклаже атачки, даже ружья.

На поле битвы оказалось около 500 турецких трупов.

Турки бросались к Тауризу, где зарывали подготовили для себя укрепленную позицию, но наша вторая обходная колонна уже находилась у них в тылу.

Для турок стало ясно, что попытка отступить к Тауризу может привести к полному Саркаджина — пленению всей армии — и они стали отступать обходной дорогой к югу от Урмийского озера.

Вой полк Софиномэ решил судачбу Таурипа.

В полдень, в субботу наши войска вступили в город.

Одновременно потерпел неудачу турки и в Хон. Обгромленный нашими войсками турецкий отряд отступил по двум направлениям: к Дьямалу и Котуру.

Приамурцы на войну.

Письма из армии.

Привить вам, уважаемые Н. В. и Н. В.! Вот пишу вам с завоеванной территории. Мы добрались по железной дороге дограничной станции, а оттуда поехали на Л., или 5 дней, деревни часты, много населенны, постройки хороши, населены все русскими и поляками, отношение к нам очень хорошее. В Л. стоим в австрийских уланских казармах, до Л. сохранился, пострадали только при городе, поселки, где были поляки, курганы насыпаны над убитыми, нашими и австрийцами! Наши маленькие курганы, а австрийские громадные, точно горы. Мы выступаем 22-го в Карпатские горы, но в виду того, что Карпаты очищены от австрийских войск, идем в Твайский долины, к Венгрии. Наш дивизион, прикомандированы к нам казачья дивизия, которая состоит из казачьих: чеченцев, осетин и дагестанцев. Вы не смущайтесь, если от меня не будет долго письма, но уйдем, как партизаны вперед, и может быть не будет возможности сдать письмо. Такую массу брать ч. п. австрийцев, что оплодотворим все села и деревни. Пленных русских и поляков от-

пускали по домам, но Гаалин вся за нами. Только пленные должны изведать роль пленных нашему командиру, а вы К. и П. пленных совсем не брать, как только сдадутся, брать их оружие и снаряжение и отправлять снова в зрелость добдальбы; это факт. Ой-ой! какое плачевное состояние австрийцев. Мороз в 12° на них так действует, что много померзло. Ну уважаемый К. В. пока до свидания. Пишите мне что-нибудь. И. Т.

От редакции.

Приведенные выдержки из писем представляют собою подлинные материалы.

Приносим благодарность лицам, доставившим эти письма, редакция просит лиц, ведущих переписку с действую. ой армией, направлять поступающие ими письма в нашу редакцию, хотя бы в выдержках, в виду значительного общественного интереса к таким документам.

Письма по личным надобностям будут возвращаться по указанному адресу.

ВОЙНЫ.

ИМЕЦЦИЯ ПОТЕРИ.

Чтобы судить о размерах потерь на войне, нужно читать не списки потерь (Verlustliste), а периодические издания, печатающиеся из некоторых берлинских газет. В «Deutscher Tageblatt» помещаются такие объявления от имени различных промышленных и торговых учреждений. Так, например, из номера от 31 января Дрезденский банк уведомляет, что из числа его служащих вновь убито на войне 20 человек (в том числе 7 служащих в берлинском отделе), дирекция «Deutscher Bank» уведомляет о гибели на полях битвы еще 17 ее служащих (12 человек из центрального отделения в Берлине), а бан. Дюссельдорф сообщает, что за время с 10 ноября по 4 января убито 13 человек из числа его служащих.

Как сказано выше, эти сведения доподлинны. О предстоящих списках случаев видеть объявления от Deutscher Bank о смерти 60—70 человек. Как бы ни было велико число служащих в этих учреждениях, но такое количество убитых свидетельствует, что процент потерь на полях сражений достигает размеров, которые совершенно невероятны.

ПРИГОТОВЛЕНИЯ ГЕРМАНЦЕВ.

Кроме Петрова и некоторых других занимаемых немцами городов Царства Польского, по получении доподлинных данных выведены для гарнизона пол. Лодзинский, также есть основание пред-

полагать с повзрослыми упорством, но нам удалось одолеть врага. Остатки германских полков далеко откатились от наших позиций. Все скаты гор покрыты трупами германцев, ядро подвешиваются на сибгу. Перед нами лишь нашим батальоном, легко насчитывается свыше тысячи труп. Нарядом с германскими условиями жидких начальников и солдат необходимо отметить в этом бою и искусство руководство руководивших здесь старших начальников, нанесших поражение превосходящим силам германцев.

ПОДРОБНОСТИ БОВЕВ НА БЗУРЬ И РАВНЬ.

Согласно официальному немецкому сообщению Вильгельм присутствовал во время знаменитых боев на

Бзурь и Равнь.

Немецкое сообщение констатирует чрезвычайное значение этих великих боев, которые во гигантских усилиях, проделанных с обеих сторон, можно отнести к самым значительным историческим битвам. Немецкое сообщение сравнивает эти бои с Вородицкими боями. Срещаясь без перерыва день и всю ночь. Немецкие густые колонны дали отличную атаку на русские позиции, германцы изничтожили русских войска. После сражения убито трупами немецких войск. В некоторых местах горы трупами вышину в котр. В местности, где происходили бои, были сосредоточены 10 немецких корпусов. Сотни батарей разрывали сильнейший и непрерывный огонь.

Мелочи войны.

ИМЕЦЦИЯ ОСТРОТЫ.

В «Sipflein» и других немецких сатирических изданиях находим следующие «цитаты».

— Император Вильгельм, принимая в аудиенции статс-секретаря почты и телеграфа Кретке, спросил его: «Где же, Кретке, ваш Желтый Крест?» Кретке на это ответил, что он до сих пор Желтым Крестом награжден не был. Император Вильгельм выразил неудовольствие: «Но я уже выслал вам Желтый Крест по полевой почте месяц тому назад».

Шутка впечатана под заголовком: «Как работает наша полевая почта».

— У входа в театр. — Касса повисла дном на спектакль. Немецкая публик объясняет: «Сегодня на сцене выступит сам генералис-

«Как, вы снова пришли? И вам не стыдно? Такой адской музыки, и сидит дома, вместо того, чтобы пойти в действующую армию».

Эх, немец, немец!

Горьким смехом толпы смеются.

ЗАВЛЕНИЕ ИМП. ВИЛЬГЕЛЬМА.

Имп. Вильгельм из беседы с баронессой Хрустальской повел: «Когда за границу говорить, что и являть из главы основание мирового государства, то это чистейшее безумие. Нас, немцев, называли варварами. Однако, я думаю, что, если культура выражается в высочайшем моральном чувстве, то никто не может этого похвалиться в такой мере, как мы, немцы».

Канцлер благодарствует, какой правдой дышит эти слова.

относится къ рвущимся снарядамъ и къ свистящимъ мимо ушей пулямъ. Расскажу про одинъ случай, который долго не могъ забыть. Наша сотня занимала сторожевыя охраненія, дабы не пропускать непріятельскіе развѣзды, дѣлали въ этомъ мѣстѣ развѣдку, чтобы узнать наши силы. Мы занимали деревню Г. отъ г. Л. въ версть 9. Когда будешь читать газету, такъ прочитаешь про этотъ городъ, и скажешь, вотъ гдѣ былъ мой братъ. Но вернемся къ нашему разсказу. Такъ мы занимали Г. и стояли въ ней 5 сутокъ, дѣлая развѣдку и донося нашему отряду. Въ 6-тыя сутки дорвинулись¹ ближе къ непріятелю въ деревню Х. Въ Х. пріѣхали мы рано утромъ, слѣдовательно передыженіе² мы сдѣлали ночью версть на девять. Когда пріѣхали въ деревню, то командиръ сотни моментально выставилъ отъ сотни посты и послалъ дозоры. Насъ осталось отъ сотни человекъ тридцать, командиръ сотни и хорунжій. Оба офицера ушли въ «халупу» – по нашему избу. Мы, казаки отъ нечего дѣлають сидѣли подлѣ коней. Вдругъ прибѣгаетъ съ поста казакъ и говоритъ, что въ деревню ѣдетъ германскій развѣздъ, 9 человекъ. Моментально мы вскочили и сдѣлали засаду. Офицеры наши ничего не знали, докладывать было некогда, нѣмцы были близко. Подпустили мы ихъ шаговъ на тридцать. Я увидѣлъ впереди развѣзда офицера, въ послѣдствіи мы узнали изъ вѣрныхъ источниковъ, что это былъ графъ – шурина императора Вильгельма, мы дали залпъ и люди точно не были на лошадяхъ. Подъ офицеромъ была ранена лошадь, въ него же не попала ни одна пуля. Онъ хотѣлъ соскочить, но нога была у него подъ лошадью. Я бросился впередъ влекомый какимъ-то чувствомъ: со мной побѣжало нѣсколько казаковъ. Офицеръ повернулъ ко мнѣ голову и въ глазахъ у него я читалъ мольбу и ужасъ. Я былъ отъ него въ пяти шагахъ съ винтовкою на перевѣсѣ. Вдругъ я услышалъ сзади голосъ нашего хорунжего: «Стой!» Я нерѣшительно остановился. – «Германскіе офицеры въ плѣнъ не сдаются» – говоритъ хорунжему и тотъ часъ сзади меня раздался выстрѣлъ. Германскій офицеръ какъ то безпомощно вскинулъ руки и быстро откинулся назадъ. Пуля попала ему ниже подбородка. Я подошелъ къ нему. Это былъ красивый юноша, лѣтъ 20. Смерть наступила моментально, лицо было какъ снѣгъ – ни одной кровинки не было на лицѣ, а за пять минутъ до этого передо мной сидѣлъ цвѣтущій человекъ, полный надежды на дальнѣйшую жизнь. Кавалеристы были убиты сразу, кромѣ одного раненнаго, которому нашъ фельдшеръ сдѣлалъ перевязку. Долго у меня передъ глазами былъ умоляющій взоръ офицера. Такъ вотъ какое впечатлѣніе въ первый разъ, пока не увидѣлъ больше раненныхъ и убитыхъ. Когда самому пришлось спасать свою жизнь, тогда другое, человекъ бьешь, какъ козу, даже ругаешь себя, когда не можешь сразу срѣзать первой пулей нѣмца. Отъ Н. навѣрное получилъ письмо, онъ навѣрное прописалъ, какъ мы были въ тылу и какъ вырвались оттуда.

Пиши.

Твой братъ *Осинъ*.

1915 года. Январь 13 дня.

Газета «Дальній Востокъ» 28 февраля 1915 г. (№ 55)

¹ Так в документе, должно быть: «продвинулись»

² Так в документе, должно быть: «передвижение»

* * *

29 ноября (отъ К. Θ. З-СКІЙ).

Здравствуй дорогой товарищъ И.А. увѣдомляю я тебя, что въ настоящее время нахожусь въ лазаретѣ въ г. Варшавѣ. Я 4 раза ходилъ въ атаку, а нѣмцы отъ насъ бѣгутъ, какъ собаки, а другой если не удираетъ, то броситъ свое и какъ животное оретъ. И я тогда нѣмцевъ 10 своимъ штыкомъ продѣлъ, но самъ слава Богу остался цѣлъ. Вотъ товарищъ какіе германцы чудаки; надѣлали себѣ интересные штыки, а русскій солдатъ этому радъ, онъ колетъ штыкомъ и бьетъ прикладомъ. Хотя у этихъ германцевъ большіе усы, но въ атаку идти большіе трусы. Какъ въ атаку бѣжать надо, они второпяхъ одѣваютъ штыки, а мы все время стрѣляемъ. А какъ въ атаку сойдемся, какъ на улицѣ, съ своими ребятами играемъ. Какъ наши бабы конопли щиплять, такъ германцы своими штыками рубаютъ, тутъ имъ некогда сердчать, они бросаются въ бѣгство, только штиблеты одни шкабарчатъ. Вотъ какъ въ атакѣ ихъ побѣдимъ, кромѣ окопа ихъ нигдѣ не увидишь. 20-го ноября меня ранили подъ Лозью въ правое плечо и въ большой палецъ правой руки: вотъ товарищъ хотя я былъ раненъ въ плечо, но и германцамъ было горячо, другая пуля попала, в большой палец, но все таки отступилъ германецъ. Меня какъ привезли въ лазаретъ, такъ у меня даже терпѣнія нѣтъ. Меня здѣсь перевязали аккуратно, и я хотѣлъ ѣхать обратно, но меня здѣсь задержали и говорятъ, что германцы отъ Л. убѣжали. Теперь раны мои стали заживать, такъ что 18 декабря обратно пойду германца добивать. Можетъ Богъ меня спасетъ и мы опять увидимся, дорогой товарищъ. Я сейчасъ привыкъ на войнѣ, такъ что ничего не страшно, даже радъ какъ подходить битва рукопашная. Шрапнели и пули такъ летятъ, даже въ письмѣ нельзя описать, какъ дождь из большой тучи, а нѣмцы хоть в окопахъ, но мы ихъ свалим на кучи...

Твой тоаврищъ К. Θ. З-СКІЙ.

Газета «Дальній Востокъ» 6 марта 1915 г. (№ 61)

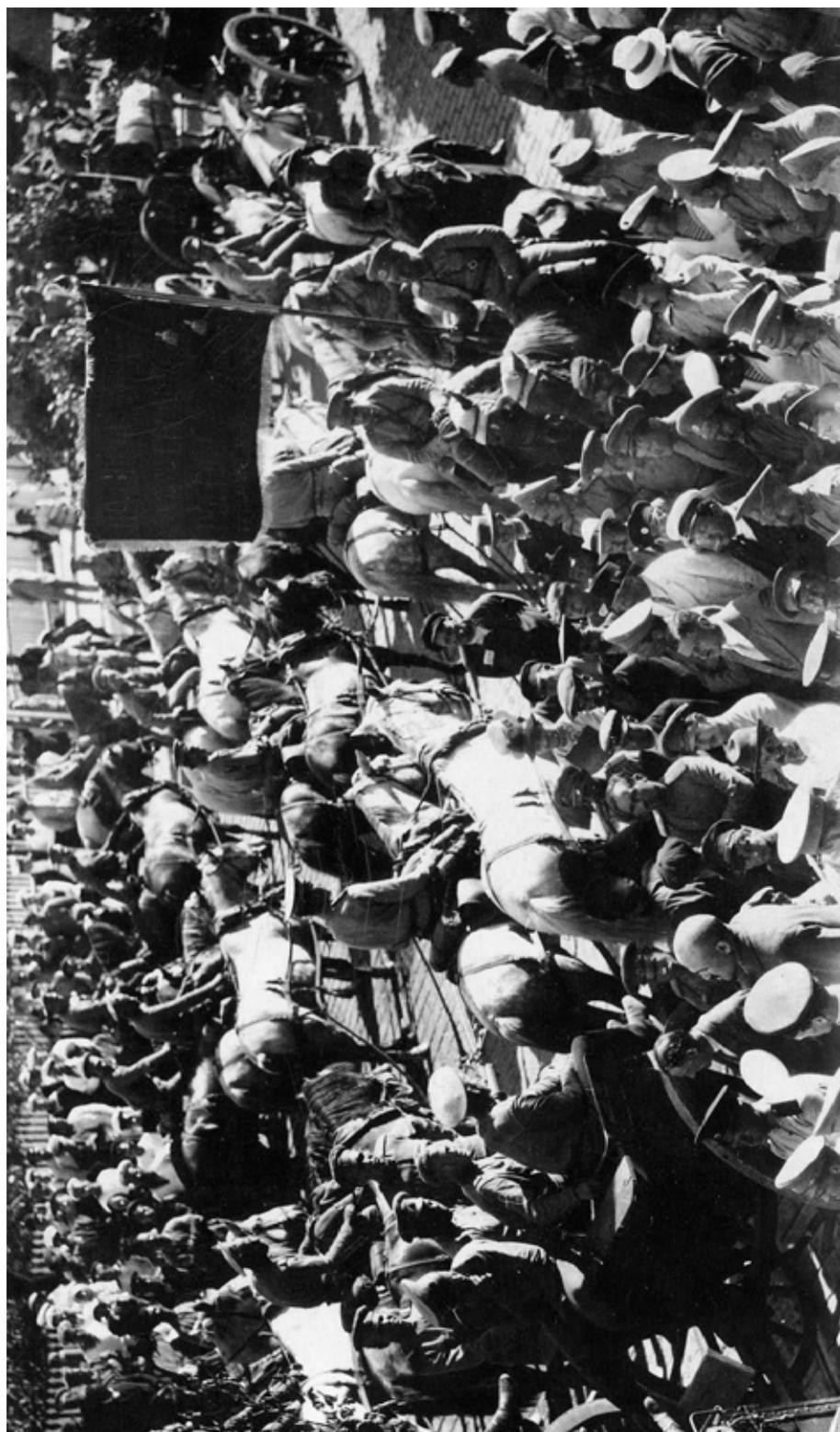


Фото 5. Отправка солдат из Владивостока, 1917 г.

УДК 347.799.2

Осичанский П.И.
Osichanskij P.I.

Воспитание «человеческого фактора»

Educating "the human factor"

В статье рассматривается работа Центра по расследованию аварий и инцидентов на море как образовательного и экспертного подразделения учебного заведения, которое не только знакомит обучающихся с крупнейшими морскими авариями и катастрофами, но и способствует развитию исследовательских навыков в расследовании аварий и инцидентов на море.

Ключевые слова: *Центр, расследование аварий и инцидентов на море, морские учебные заведения*



This article examines the work of the Center for Investigation of accidents and incidents at sea as an educational unit and expert institution that not only introduces students with major marine accidents and disasters, but also contributes to the development of research skills in the investigation of accidents and incidents at sea.

Key words: *Center, investigation of accidents and incidents at sea, marine educational institutions*

Центр по расследованию аварий и инцидентов на море (далее – Центр) создан и работает с 2013 года в Федеральном бюджетном государственном образовательном учреждении высшего профессионального образования «Морской государственный университет имени адмирала Г.И. Невельского» (далее – МГУ).

Мы полагаем, что в рамках образовательного направления деятельности вуза Центр будет полезен, прежде всего, тем, что познакомит студентов юридического факультета и курсантов-судоводителей не только с крупнейшими морскими авариями и катастрофами, даст чёткое представление о причинах этих аварий, но и разовьёт исследовательские навыки в расследовании аварий и инцидентов на море. Безусловно, далеко не каждый юрист или судоводитель станет впоследствии экспертом по авариям, но знание обстоятельств, которые предшествовали той или иной аварии, помогут такому судоводителю своевременно и правильно оценить надвигающуюся опасность.

Несколько лет назад в интернете прошла информация о том, как в одном из высших морских учебных заведений юга России среди курсантов был проведён опрос, что они знают об аварии пассажирского лайнера «Адмирал Нахимов». Выяснилось, что только 8% из общего числа опрошенных смогли хоть что-то сказать по поводу этой аварии.

В 2014 году мы провели в МГУ похожий тест-опрос среди курсантов-судоводителей выпускного курса. Только вопросы мы поставили шире:

что вообще они знают о крупнейших кораблекрушениях прошлого и нынешнего веков? К сожалению, кроме «Титаника» и «Косты Конкордии» курсанты не смогли назвать ни одной аварии. Нельзя считать нормальным, когда молодые люди, избрав делом своей жизни столь суровую и мужественную профессию моряка, не знают главных опасностей, которые подстерегают их на трудном морском пути. Ведь в таком знании важен не только элемент общей эрудиции молодого специалиста, но, прежде всего, ответственный подход к своим обязанностям судоводителя, командира, оператора, управляющего огромными и быстроходными океанскими лайнерами. Человека, которому доверены огромные материальные ценности и человеческие жизни. В конечном итоге, эрудиция и ответственность и есть то, что составляет суть морской профессии, то, что мы называем «человеческим фактором», когда авария происходит. А этот «человеческий фактор» уже зашкаливает за 85%.

В 2013 году Центр провёл ролевую игру по столкновению в 1986 году пассажирского лайнера «Адмирал Нахимов» и сухогруза «Пётр Васёв». В игре принимали участие курсанты 3-го курса судоводительского факультета и студенты юридического факультета МГУ. На «скамье подсудимых» были капитаны обоих судов, в процессе участвовали прокурор, адвокаты, судьи, свидетели. Был привлечён также эксперт. «Виновные», отвечая на вопросы прокурора, судей и адвокатов, нарисовали полную, составленную поминутно, картину кораблекрушения. И участники процесса, и зрители не только погрузились в трагические события почти тридцатилетней давности, но со всей очевидностью увидели причины этой нелогичной аварии, насквозь пронизанной тем самым пресловутым «человеческим фактором».

В этом году готовится ещё одна ролевая игра, теперь уже по гибели в Японском море в октябре 2006 года теплохода «Синегорье». Если предыдущая авария была важна для участников ролевой игры и всех присутствующих прежде всего своей значимостью, – каждый грамотный человек должен иметь представления о ней, тем более моряк, – то в кораблекрушении «Синегорья» значение будут иметь не только причины, но и все события, предшествующие его гибели. Эта авария свидетельствует о том, как нельзя быть с морем на «ты», как важно знать и выполнять «азы» при погрузке и перевозке леса, как правильно понимать значение выражения «плавание на попутной волне». В течение полутора часов курсанты будут оперировать знаниями правил перевозки груза, правил погрузки и крепления палубного груза, расчёта остойчивости, метеорологии, правил использования спасательных средств и многими другими знаниями, полученными в «мореходке». Студенты юридического факультета, в свою очередь, не только блеснут знаниями статей Уголовного кодекса Российской Федерации, но и умением определять состав преступления в действиях или бездействиях должностных лиц. Они сами будут выносить постановления о возбуждении уголовных дел, принимать судебные решения и выносить приговоры.

Нас иногда спрашивают: «А вы намерены привлекать студентов и курсантов непосредственно к расследованию аварий и инцидентов на море?». Ответ здесь очевиден: да, будем привлекать. В 2013 году Центром было проведено три экспертизы, к ним студенты и курсанты привлекались на стадии сбора и анализа действующего законодательства.

Несколько подробнее хотелось бы остановиться на второй составляющей работы Центра – на расследовании аварий и инцидентов на море. Итак, три экспертизы: две из них были посвящены исследованию причин исчезновения у берегов Японии рыболовной шхуны «ODISSEY» с двенадцатью членами экипажа – гражданами Российской Федерации, и третья – гибели крабового процессора «Шанс-101».

Проблема при проведении первых двух экспертиз заключалась в том, что для воссоздания правдоподобной версии гибели судна не было никаких данных, кроме краткой информации. Следственному комитету РФ понадобилось почти пять лет, прежде чем удалось получить от корейской стороны хоть какие-нибудь материалы расследования. Эта информация была получена по линии Министерства иностранных дел Российской Федерации. Наши корейские коллеги прислали своё расследование на корейском языке, и только после перевода всех присланных материалов на русский язык удалось составить более или менее правдивую картину случившегося и сделать экспертное заключение.

Рассмотрим третью аварию: причины и обстоятельства гибели крабового процессора «Шанс-101». Сотрудники Центра занимались данной аварией по заданию Дальневосточного следственного управления на транспорте СК РФ. Из множества поставленных перед Центром вопросов первостепенное значение имели лишь два вопроса: почему затонул крабовый процессор «Шанс-101» и почему погибло так много людей? Из 30 членов экипажа (в их число входили и 11 моряков из Индонезии) в живых осталось только половина. Семь индонезийцев и восемь граждан Российской Федерации из рейса домой не вернулись.

Промысловый рейс у краболова-процессора «Шанс-101» начался 27 декабря 2012 года с выходом из порта Пластун. Судно должно было вести промысел глубоководных крабов японикус, ангулятус и равношипого краба в Японском и Охотском морях, с выпуском продукции в виде мороженых секций краба.

24 января 2013 года судно попало в шторм, и капитан принял решение начать штормование носом на волну, курсом 35-50 градусов со скоростью 2-3 узла. Случилось это на севере Японского моря, в 30-40 милях к юго-востоку от бухты Светлая. О том, как судно и экипаж были готовы к штормовым условиям, мы узнаем чуть позже со слов самих моряков. Шторм непрерывно продолжался 25 и 26 января. О том, какой силы был шторм, говорится в справке Приморского управления по гидрометеорологии: «Прогноз погоды от 20.00 25.01.2013 до 20.00 26.01.2013, Японское море, район 11450: ветер северный-северо-западный 22-27 м/сек, высота волны – 5 – 5,5 метров, с утра – 6 метров». Эта информация подтверждается и показаниями командиров судна.

Насколько опасен такой шторм для такого судна как КП «Шанс-101»?

Сказать, что совсем не опасен – значить согрешить против истины. Вообще, вопрос не очень корректен. Это всё равно, что спросить, можно ли убить человека, дав ему по лицу? Очевидно – нельзя. Но если ударить так, что человек упадёт и ударится виском о бордюр или на валявшийся неподалёку кирпич, то не исключено, что удар может закончиться весьма печально. То же самое и со штормом. Если соблюдать элементарные правила маневрирования в неблагоприятных условиях, то судну по плечам и более серьёзные штормы. А если пренебрегать ими – случиться может всё, что угодно. Что и произошло в тот злосчастный полдень 26 января 2013 года.

Утром 26 января на вахту заступил капитан судна КП «Шанс-101». Судно, как было сказано выше, малым ходом следовало против волны и ветра, и по какой причине капитан решил поменять курс – неизвестно. Сначала он пригласил старшего механика на мостик и с целью выравнивания крена приказал тому начать перекачку топлива с правого борта на левый. Старший механик ушёл выполнять распоряжение, но, по словам вахтенного 3-го механика, перекачать они успели лишь 40 литров. Капитан явно нервничал, ибо никто из оставшихся в живых членов экипажа не смог внятно зафиксировать наличие какого-либо крена

до начала опасного манёвра. Если крен и в самом деле был, то вряд ли он представлял опасность для судовождения. Однако решение о смене курса, вероятно, крепко засело в капитанской голове, и за несколько минут до манёвра с очередным поручением он отсылает своего второго помощника в помещение фабрики.

Вот как вспоминает те события 2-й помощник капитана: «26 января 2013 года примерно в 11.00 я зашёл на мостик, в это время на мостике вахту нёс капитан судна Павлов В.А. и также там находились боцман Красников и матрос Евдокимов, которые несли вахту у руля поочерёдно, меняясь через час. Погода была штормовая, ветер – 20-25 метров, волна 4-5 метров. Как только я зашёл на мостик, капитан отправил меня в помещение фабрики, чтобы я проверил закрытие клапана накопительного бункера. Я спустился в помещение фабрики, не выходя на палубу, проверил клапан на бункере, он был закрыт. Возвращаясь обратно, я шёл мимо двери, ведущей из фабрики на палубу, и увидел, что эта дверь открылась и в помещение фабрики хлынула вода, залив мне ноги на высоте колен. Я попытался закрыть дверь, но у меня не хватило сил, чтобы сдвинуть её. Одновременно я увидел, что на судно надвигается ещё одна волна. После её удара судно сильно накренилось, а, учитывая, что в этот момент судно выполняло поворот в левую сторону, судно получило крен на правый борт. Последующие две волны закрыли пространство между переборкой помещения фабрики и наращённым фальшбортом наружного борта. Шпигаты не справлялись с отливом воды за борт. Хочу добавить, что наращённый фальшборт представлял собой конструкцию для защиты промысловой палубы от ветра и воды. Максимальная высота фальшборта примерно 2 метра, фальшборт являлся продолжением надводного борта. После прохождения второй волны я сразу побежал в свою каюту, чтобы надеть гидротермокостюм, в это время крен судна на правый борт был уже критический, при этом сигналов тревоги я не слышал, они не подавались. Надев в каюте гидротермокостюм, я вышел на мостик, взял радиобуй и пошёл на выход, поднявшись на левый борт судна, крен в это время уже был 90 градусов».

Динамика процесса под название «опрокидывание судна из-за потери устойчивости» хорошо изучена в современной литературе по теории устройства судна. И мы не «откроем Америки», если начнём пошагово описывать весь процесс потери устойчивости КП «Шанс-101» после того, как внутрь этого судёнышка стала огромными массами поступать забортная вода. Центр тяжести судна резко пошёл вверх, судно вошло в состояние неустойчивого равновесия, легло на борт, а далее волны завершили своё «чёрное дело», перевернув судно килем вверх. Остаётся только выяснить, каким образом при развороте через левый борт, имея такой мощный наращённый фальшборт, судно зачерпнуло огромную массу воды?

Здесь нам поможет теория, которая гласит: «постановка судна лагом к волне в большинстве случаев нежелательна, и такое положение судна можно допустить только при достаточной устойчивости, и когда судно не попадает в резонансную зону при бортовой качке» [1, с. 362]. Есть такое понятие в теории мореплавания как «бродчинг». Произошло оно от английского *broaching* – резкий поворот судна с курса под действием внешних сил. Именно это произошло с «Шансом-101», когда капитан предпринял свой необдуманный манёвр с поворотом влево. Приведём ещё одну цитату из учебника В.И. Снопкова: «При плавании в штормовую погоду переход судна со встречных курсовых углов на попутное волнение всегда таит в себе возможную опасность. Прежде всего, она связана с усилением качки, зарыванием в волну, попаданием на палубу больших масс воды и др. ». Вот здесь-то и произошла та самая

мощная волновая атака на судно, свидетелем которой стал второй штурман И.А. Бессмертный. Высокий фальшборт не дал этой волне быстро вернуться в море, и судно, получив крен на правый борт, как бы зависло. Оно не отыграло назад, как это делает «ванька-встанька», а, дождалось второй и третьей волны, продолжая лежать на правом борту. Открытая дверь в фабрику допустила эту волну внутрь судна, постепенно понижая остойчивость, и пока через эту дверь не влилось столько воды, сколько нужно для полной потери остойчивости, судно продолжало лежать на борту. Этим и объясняется та самая десятиминутная пауза, которая позволила членам экипажа оставить судно – кому в костюме, а кому в нижнем белье.

Но переходим ко второму вопросу: почему погибло так много людей?

В упомянутых средствах массовой информации приводились примеры гибели других аналогичных судов полностью с экипажами, например, научно-исследовательского судна «Аметист». В данном же случае, как отмечают, половина спаслась. С точки зрения оптимиста, стакан наполовину полон, пессимиста – наполовину пуст. Только есть ли у нас основания для оптимизма, когда мы узнаем всю правду о том или ином кораблекрушении?

Давайте внимательно вчитаемся в строки, написанные самими моряками, теми, кто выжил в условиях полуторасуточного январского кошмара на холодном, захлёстывающем ледяными брызгами плоту. Второй помощник капитана: «Я на судне с 2012 года в должности второго штурмана. В порту Пусан, Корея, с 27.02.2012 г. по 05.04.2012 г. наше судно находилось на ремонте». И далее: «За время моего нахождения на судне «Шанс-101» учебные тревоги ни разу не проводились, спасательные средства мы не надевали». Иными словами, ни с февраля по апрель 2012 года, ни после, вплоть до гибели судна, учебные тревоги не проводились.

А вот что говорят индонезийцы. Нурхасин: «Когда я попал на борт судна, то мне никто ничего не объяснил – инструктаж не было, учений по действиям в условиях аварии также не было. Есть ли вообще на судне спасательные средства – мне не рассказывали. Я случайно узнал, что у меня в каюте есть гидрокостюм. Как им пользоваться я не знаю. С экипажем я общался, как мог – жестами и т.п., так как ни по-русски, ни по-английски я не понимаю». Абдул Мухамад Муксин: «15.09.2012 года я прибыл на судно. Никто никаких инструктажей со мной не проводил, учений на борту судна также не проводилось. О том, что на борту судна имеются гидрокостюмы, я узнал лишь через несколько дней, случайно заглянув в одну из сумок в своей каюте». Фарри Сентианто: «С момента, как я попал на судно, до момента крушения на судне ни разу не проводились учения по технике безопасности и действиям в аварийной ситуации. Инструктажей также никто не проводил, ни в каких журналах я не расписывался. На борту судна переводчика не было, находил общий язык с экипажем как мог».

Можно приводить высказыванию других членов команды, которые в один голос утверждали, что учебные тревоги не проводились, а гидротермокостюмы в большинстве своём были маленького размера. По поводу соразмерности костюмов – возможно, это не так, и, скорее всего, что это не так, но если тренировок по их использованию не проводили, то члены экипажа не смогли в этом разобраться. А если там действительно были маломерки, то при первой же учебной тренировке это обнаружилось бы, и они были бы заменены. Именно отсутствие гидротермокостюмов привело к гибели 8 человек уже после того, как они оставили судно и находились в плотях.

Много вопросов к капитану. Но он умер, и все эти вопросы следует адресовать компании. Компания должна позаботиться о том, чтобы капитан имел надлежащую квалификацию для управления судном, чтобы он был полностью осведомлён о СУБ компании и получал необходимую поддержку для безопасного выполнения своих обязанностей, чтобы он не впадал в ступор при выполнении элементарного манёвра. О какой поддержке может идти речь, если судно штормовало почти трое суток, а порядок связи между судном и компанией оставался тот же – один раз в сутки, в 24.00, когда в офисе уже никого нет? Судно потерпело крушение до полудня 26 января, компания же начала проявлять беспокойство спустя сутки. А через 9 часов после начала поисковой операции был обнаружен первый плот с потерпевшими кораблекрушение моряками. То есть, если бы не эти обстоятельства, количество спасённых было бы большим.

Вглядываясь в очередную трагедию на море, приходишь к выводу, что и в этом случае всё будет как всегда: «стрелочника» найдут, а у моряков и рыбаков как не было, так и нет ни одного шанса выжить в этом бескрайнем море равнодушия, в которое погрузилась наша рыбная отрасль.

При проведении экспертиз всегда возникает вопрос, насколько такие исследования являются независимыми? Ответ на такой вопрос имеет принципиальное значение. Например, расследование, проведённое Гостранснадзором по причинам гибели «Шанса-101», было подвергнуто обструкции со стороны его владельца, и он добился пересмотра не столько причин гибели судна, сколько лиц, причастных к этой аварии. И второе расследование было выполнено уже под диктовку судовладельца. Вряд ли такой подход к расследованию аварий можно считать независимым. Центр же по расследованию аварий и инцидентов на море МГУ с самого начала создавался как независимая структура, способная выполнить экспертизу любой сложности. Опасения некоторых чиновников, что «нам альтернативные экспертизы не нужны», представляют собой ни что иное как рудименты прошлого, когда расследования аварий судов ММФ СССР проводились самим Министерством. Центр находится в начале становления, но его приверженность принципу независимости определена участием в его работе членов Дальневосточной ассоциации морских капитанов, уже четверть века профессионально занимающихся расследованием морских аварий и инцидентов.



Литература

1. Снопков В.И. Управление судном. СПб.: Профессионал, 2004, 536 с.

Транслитерация по ГОСТ 7.79-2000 Система Б

1. Snopkov V.I. Upravlenie sudnom. SPb.: Professional, 2004, 536 s.

УДК 327.5

Золотухин И.Н.
Zolotukhin I.N.**Американский взгляд на территориальный спор
вокруг архипелага Спратли****American vision of the territorial dispute around the Spratly Islands**

Проблема территориальных споров в Южно-Китайском море вызывает пристальный интерес исследователей, занимающихся вопросами безопасности и конфликтного менеджмента. В этом отношении монография Кларенса Буше не только содержит экспертную оценку ситуации вокруг архипелага Спратли, исходя из геостратегических интересов США, но также предлагает комплексное видение проблемы.

Ключевые слова: *спорные территории, острова Спратли, «честный брокер», международная безопасность*



The problem of the territorial disputes in the South China sea attract keen interest of the scholars, engaged in the issues of security and conflict management. The monograph of Clarence Bouchat, in some extent, contains both the expert assessment of the situation around the Spratly Islands (in accordance with the US's geostrategic interests) and offer the complex vision of the problem.

Key words: *disputed territories, Spratly Islands, «honest broker», international security*

Проблемы безопасности в АТР, в том числе территориальные споры вызывают интерес не только учёных и публицистов, но также военных экспертов, опыт и знания которых позволяют взглянуть на существующие проблемы с иного ракурса и имеют несомненную ценность как для академического сообщества, так и для широкого круга читателей, заинтересованных в перипетиях современной международной политики.

Территориальный спор вокруг архипелага Спратли является одним из наиболее актуальных конфликтов не только в Юго-Восточной Азии (ЮВА), но и в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР). Сложный характер противоречий, обусловивших возникновение конфликта в совокупности с выгодами, которые сконцентрированы в Южно-Китайском море, ведут к высокой вероятности противостояния не только между непосредственными участниками спора, но и между великими державами, а нагнетание напряжённости вокруг архипелага Спратли может сдетонировать вооружённое столкновение со сложно предсказуемым итогом.

ЗОЛОТУХИН Иван Николаевич, к.полит.н., доцент кафедры международных отношений Дальневосточного федерального университета (г. Владивосток). **E-mail:** zolivnik@mail.ru

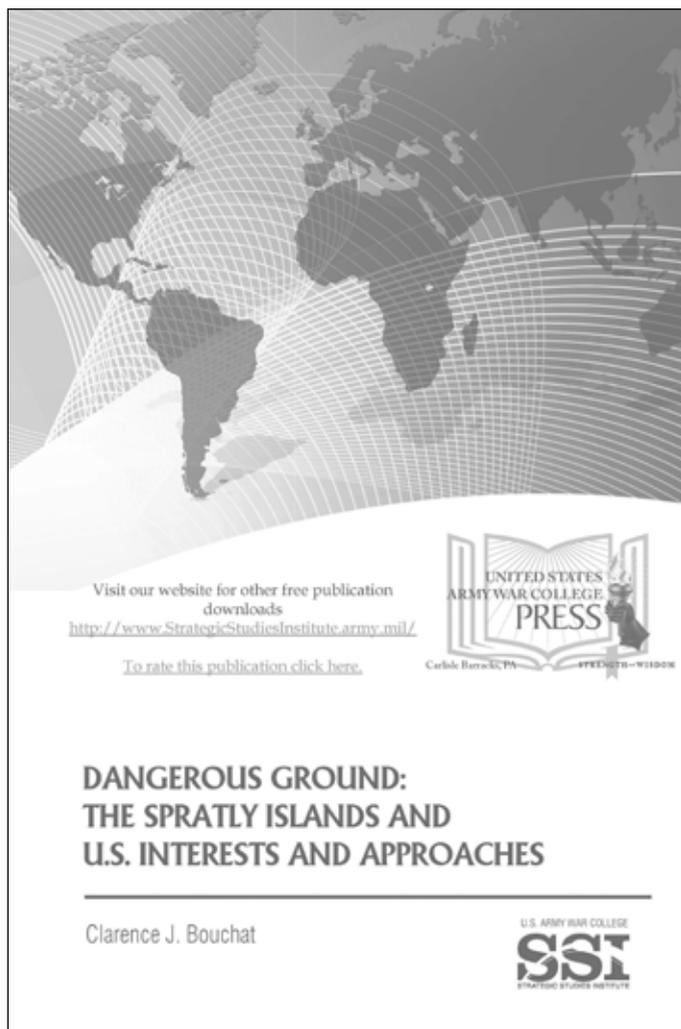
Рецензия на работу: Кларенс Д. Буше. Опасная земля: острова Спратли и американские интересы и подходы. (Bouchat, Clarence J. Dangerous Ground: the Spratly Islands and US Interests and Approaches. – Strategic Studies Institute and US Army War College Press, 2013. 159 p.)

Работа Кларенса Буше представляет собой точку зрения профессионального военного, подполковника, офицера ВВС США в отставке, выпускника Университета Южной Калифорнии и Академии ВВС США, и стратегическое видение проблемы принадлежности Спратли в работе превалирует. В этом отношении монография Буше позволяет взглянуть на ситуацию в Южно-Китайском море (ЮКМ) как на зону потенциально высокого риска для всего тихоокеанского сообщества. Поэтому позиция США, уделяющих пристальное внимание процессам в ЮКМ, продиктована необходимостью не допустить дестабилизации обстановки в этом регионе. Вашингтон заинтересован в контроле над ситуацией в отношении островов Спратли в условиях всё большей увлечённости Китая демонстрацией силы в ЮКМ, заявлений КНР о создании зоны противовоздушной безопасности (ADIZ) в Восточно-Китайском море в ноябре 2013 г, а также развёртыванием Пекином элементов стратегии A2/AD (anti-access/area-denial, недопущение проникновения внутрь пространства), направленной на обеспечение безопасности своей береговой зоны и предотвращение воздушных, подводных, морских ударов со стороны потенциальных противников, прежде всего США.

Монография издана Институтом стратегических исследований, который занимается исследованием проблем в сфере американской национальной безопасности и военной стратегии с акцентом на геостратегический анализ.

В первой главе «Регион Спратли и его важность» автором даётся обоснование значимости архипелага в ресурсном и стратегическом отношении, а также важность региона Спратли для США.

Экономическое значение островов Спратли очевидно. Прежде всего, здесь осуществляется 10% мировой добычи рыбы. Для стран-участниц территориального спора «рыбный вопрос» очень важен: рыба – это 7% экспорта Вьетнама, рыболовный промысел составляет 4% ВВП Филиппин, потребление рыбы на Филиппинах, во Вьетнаме, и в КНР достигает



50%. Загрязнение акватории ЮКМ (в том числе и по причине интенсивного судоходства и добычи углеводородов) влечёт социальные проблемы, которые в свою очередь, ведут к обострению проблем безопасности – росту пиратства, борьбе за морское пространство соседних стран.

Кроме того, архипелаг Спратли не без оснований называют «вторым Персидским заливом». Буше приводит данные USEIA (администрации США по энергетической информации), которая оценила освоенные резервы газа в районе шельфовой зоны Спратли в 1 трлн. куб футов, неосвоенные залежи нефти от 5,4 до 8 млрд. баррелей и неосвоенные залежи газа от 7 до 55 трлн. куб футов. Цифры Национальной нефтяной компании КНР ещё более оптимистичны: 125 млрд. баррелей и 500 трлн. куб футов, что в 5 раз превышает резервы Китая [9]. Интерес Китая к энергоресурсам шельфа Спратли очевиден с учётом того, что в ближайшие 25 лет потребление нефти и газа в стране вырастет вдвое, а потребление угля, как экологически грязного топлива, сократится. К тому же Спратли значительно ближе, чем Персидский залив, что снижает себестоимость углеводородов, а также и инфраструктурные и транспортные затраты.

Острова Спратли привлекательны в качестве выгодных инфраструктурных проектов: здесь выращивают фрукты, строят аэропорты, создают туристические объекты. Зона ЮКМ рассматривается как зона транснационального экотуризма в проекте ВІМР-ЕАГА (Восточной Ассоциации Зоны роста АСЕАН) [1, р. 8]. Наконец, через архипелаг проходят мировые торговые пути, осуществляется транспортировка нефти и газа в страны Восточной Азии.

К сожалению, экономические ресурсы Спратли являются причиной обострения конфликтов. Страны, имеющие выход в акваторию ЮКМ, нуждаются в энергоресурсах для развития экономики, поэтому столь яростно отстаивают свои интересы и требования. С другой стороны, более 200 международных компаний заинтересованы в разведке и добыче углеводородов в ЮКМ, и их инициативы и разработки могли бы развернуть вектор геополитических проблем в сторону геоэкономики и приоритетности экономического сотрудничества и взаимовыгодных проектов. Однако компании опасаются дестабилизации в районе спорных островов, особенно с учётом негативного отношения к ним со стороны Пекина, который опасается интернационализации территориальной проблемы.

Попытки КНР, Вьетнама, Филиппин договориться между собой тоже не привели к успеху: в 2008 г. было разорвано соглашение о морской и сейсмической разведке в Южно-Китайском море и бывшие подписанты начали добычу углеводородов в одностороннем порядке.

Обозначая важность островов Спратли в аспекте региональной безопасности, автор отмечает, что ещё в годы Второй мировой войны японцы строили базу для подводных лодок на о. Иту-Аба, а прочие малые острова служили стратегическим трамплином для вторжения Страны восходящего солнца на Филиппины, в голландскую Ост-Индию и британскую Малайю.

В настоящее время логика государств, имеющих выход в акваторию Южно-Китайского моря, примерно одинакова и сводится к обеспечению контроля над фактически занятыми островами и их военному оснащению в целях обеспечения собственной безопасности.

В частности, чтобы противодействовать потенциальной угрозе, военные лидеры Китая реализуют «стратегию ближнего моря», направленную на «нейтрализацию любой угрозы внутри первой островной гряды, обозначенной как линия, соединяющая Борнео с Филиппинами, Тайванем, Рюкю, Японскими и Курильскими островами...» [3, р.21; 5, р. 214; 11, р. 7-9]. Тайвань, Вьетнам, Филиппины и Малайзия строят укрепле-

ния и базы на островах. Китай, обладая большим военным потенциалом и возможностями для патрулирования районов, жёстко отстаивает свои интересы, выдворяя иностранные корабли из спорных вод. С 2008 г. Китай утроил патрули, а в 2013 г. китайское правительство создаёт полувоенную береговую охрану под управлением Национальной Океанической Администрации, создав «железный кулак», который заменил неэффективные действия прежних агентств [1, p. 13].

Несмотря на то, что военные инциденты между КНР и Вьетнамом, КНР и Филиппинами в 2000-е практически сошли на нет, механизм конфликтного менеджмента так и не был разработан. В результате эксперты опасаются возобновления серьёзных столкновений в борьбе за энергоресурсы [8, p. 21; 10]. Исследователи Международной кризисной группы отмечают, что «хотя вероятность большинства конфликтов остаётся низкой, ещё ниже перспективы их разрешения в условиях, когда развитие тенденций в регионе идёт в опасном направлении» [Цит. по 6, pp. 16-17].

Отмечая важность региона Спратли для США, автор указывает экономическую целесообразность использования транспортно-логистических преимуществ проливов Южно-Китайского моря, также как возможность хозяйственного освоения шельфовой зоны архипелага. В то же время, по мнению автора, для США важно не допустить превращения региона в горячую точку. Ситуация осложняется, поскольку США рассматривается государствами-спорщиками из Юго-Восточной Азии как гарант стабильности в Южно-Китайском море. Следовательно, Спратли становятся удобной площадкой, на которой растущий Китай, всё настойчивее заявляющий о своих территориальных амбициях, может проверить политическую волю США и их стремление защитить своих партнёров, свои экономические интересы и интересы безопасности.

В этом случае США сталкиваются с серьёзной дилеммой: с одной стороны, необходимость соблюдения баланса интересов в поддержании союзников и партнёров перед лицом растущей мощи Поднебесной, а с другой, важность политических и экономических отношений между КНР и США. Неспроста Роберт Каплан нарекает Южно-Китайское море «новым центральным театром мирового конфликта» и «сердцем политической географии грядущих десятилетий» [1, p. 17].

Ситуацию разряжает осознание факта, что обострение конфликта никому не выгодно, поскольку интересы сторон-участниц взаимосвязаны и взаимозависимы, однако, Китай проявляет завидную настойчивость, заявляя о своих правах на все острова Спратли.

В главе «Нормативные основания и требования в схватке за острова Спратли» указаны правовые аспекты и претензии сторон-участниц.

Ключевой проблемой, стоящей перед участниками конфликта, автор видит в признании суверенитета над островами. К сожалению, Конвенция ООН по морскому праву (КМП) лишь помогает разграничить оспариваемые морские участки, но не даёт суверенитет над островами. В результате государства в поисках истины обращаются к истории освоения архипелага (как, например, Вьетнам, Филиппины и КНР), либо стремятся использовать различные договорные, дипломатические и силовые механизмы.

По мнению Буше, поскольку вопрос суверенитета над островами является ключевым, стороны могли бы руководствоваться принципом римского права – *uti possidetis* (чем владеете, тем и владейте), а затем постепенно подготавливать юридическую базу, продвигаясь к заключению итогового договора. В данной позиции, тем не менее, существуют как сильные, так и слабые стороны. Безусловно, достижение статус-кво даёт сторонам время для дальнейших обсуждений, консультаций и дей-

ствий, однако, вместе с тем, возникает опасение, что за это время, более сильный актор, нарастив военную мощь, завладеет спорными территориями.

Компромиссный вариант, предпринятый Малайзией в решении территориальных споров с Брунеем и с Индонезией, показал свою эффективность, но лишь на двустороннем уровне и в условиях, когда между сторонами не было острой конфронтации; существует опасность, что любые уступки со стороны малых стран будут восприняты КНР как слабость.

В отношении КМП у автора двойственная позиция: с одной стороны, он рассматривает возможность её применения в урегулировании ситуации вокруг спорных островов, но, в то же время, отмечает несогласие участников спора в отношении некоторых формулировок Конвенции, которые не соответствуют их национальным интересам: например, статья 121 не позволяет отнести правила эксклюзивной экономической зоны к большинству островов, среди которых многие сложно назвать островами (они попадают под определения рифов и скал); почти 40 островных объектов периодически скрываются под водой, большинство островов необитаемы. Однако государства ЮКМ считают эти рифы и скалы частью своих островов: Свэллоу-риф (Малайзия), Барк Канада Риф (Вьетнам), Коммодор Риф (Филиппины). Статья 46 не позволяет островам Спратли, географически являющимся архипелагом, иметь режим архипелага, поскольку острова не являются суверенными государствами. Однако у некоторых чиновников КНР существует чёткая позиция – континентальный Китай и острова в Южно-Китайском море – единое целое и к островам можно применить принцип государства-архипелага.

КМП рассматривается участниками спора как руководство к действию, содержание которого рассматривается и интерпретируется, если оно им выгодно. До сих пор спорщики прибегают, главным образом, к излишним требованиям, чтобы максимизировать свои результаты в будущих переговорах или укрепить свои позиции в международном суде. КНР, Вьетнам, Малайзия и Филиппины отстаивают суверенитет над островами, исходя из открытия и оккупации, метода, наиболее применимого в международных отношениях.

Показательна позиция США, которые, несмотря на то, что не ратифицировали конвенцию, считают, что стороны, участвующие в споре, должны следовать её установкам. США выступают за создание зон совместного развития и управления и за недопущение эскалации конфликта, стараясь действовать крайне осторожно в оценке ситуации. Не поощряя активных действий со стороны стран ЮВА, США, вместе с тем, отстаивают принцип свободы судоходства и стремятся тому, чтобы Китай также соблюдал его.

В главе третьей, «Интересы США и их реакция на ситуацию вокруг островов Спратли» автор отмечает приоритет как экономических, так и стратегических интересов США в регионе ЮКМ и, выделяя трудности в принятии сторонами спора обоюдного конвенционального решения, отмечает, что США может выступать гарантом урегулирования проблемы. В то же время Буше убеждён, что даже США в одиночку не в состоянии решить застарелый территориальный спор.

Безопасность в ЮКМ, по мнению Буше, США важна, как составной элемент безопасности в АТР, где у США наличествуют 5 глобальных интересов: защита свободной и беспрепятственной торговли в глобальном масштабе, обеспечение мира и безопасности между государствами, поддержка дипломатии и законопослушного поведения, проведение военных операций США в соответствии с нормами международного права, обеспечение поддержки американским союзникам и стратегическим

партнёрам [4], которые экс-госсекретарь Х. Клинтон реинтегрировала специально для региона ЮКМ в июле 2010 г. на форуме АСЕАН (Ханой), подчеркнув, что «США, как любая нация, заинтересована в свободе навигации, открытому доступу к азиатским морским путям и уважению международного права в отношении спорных территорий в Южно-Китайского моря... США поддерживают дипломатию сотрудничества с вовлечением всех участников, заинтересованных в разрешении территориальных споров ненасильственным путём. Мы отрицаем использование или угрозу силы каким-либо из участников...» [Цит. по 2].

США сигнализируют готовность идти на диалог по спорным вопросам и оказывать помощь странам ЮВА в обеспечении безопасности и улучшении военного оснащения, показывая свою озабоченность усилением Китая. В то же время США не готовы бросить ему вызов и стремятся снизить накал противоречий в неудобных вопросах (в частности по островам ЮКМ), тем более что Пекин воспринимает посыл США следовать КМП и соблюдать свободу мореплавания как стремление вмешаться в ситуацию в ЮКМ и вряд ли оставит без внимания действия, понимаемые им как нарушение территориальных вод. Например, в марте 2009 г. китайские ВМС начали преследовать в спорных водах американское разведывательное судно *Impressable*.

Ситуация осложняется реализацией китайской стороной стратегии A2/AD, в рамках которой осуществляется создание систем (разведывательной, радиолокационной, подводного наблюдения), направленных на противодействие вероятному удару со стороны США. Большое внимание КНР уделяет развитию сил ВВС, ВМС, созданию баллистических ракетам средней дальности наземного базирования.

В свою очередь, Концепция объединённого оперативного доступа (Joint Operational Access Concept), принятая Министерством Обороны США в январе 2012 г., предполагает осуществление доступа авианосных ударных групп под прикрытием корабельных систем ПРО в заданные районы развёртывания. В бассейне Тихого океана действуют силы специального назначения Армии США и национальной гвардии.

Несмотря на это, береговая охрана США и морские ведомства КНР активно сотрудничают друг с другом.

Из-за того, что США не ратифицировали КМП, страдают их экономические интересы в регионе архипелага Спратли, где не действуют положения КМП относительно освоения открытого моря [1, p. 89]. Американцам сложнее отстаивать свои судоходные интересы, а также производить освоение и эксплуатацию континентального шельфа и морского дна, хотя США могут принимать участие в координировании управления живыми ресурсами моря, в защите и сохранении морской среды, в проведении научных исследований (согласно ст. 123 КМП). Отсутствие ратификации КМП во многом связано с нежеланием США переводить деньги за разработку нефти и газа на расширенном континентальном шельфе США в Международный орган ООН по морскому дну.

Вместе с тем, США заинтересованы снизить накал противостояния вокруг Спратли и подвигнуть страны-участницы конфликта к конструктивным действиям, предлагая (правда, безуспешно) уже существующие варианты урегулирования вопроса принадлежности спорных территорий, такие как Шпицбергенский трактат 1920 г., Договор об Антарктике 1959 г.

В условиях современного положения вещей в ЮКМ автор видит две возможные роли для США: во-первых, роль честного брокера, помогающего заинтересованным сторонам разрешить острые проблемы, с другой стороны – роль балансира, признающего, что суверенные государства

региона имеют разный весовой потенциал и стремящегося не допустить усиления позиций КНР в вопросе о территориальных претензиях.

В Директиве Президента США по национальной безопасности говорится, что позиция честного брокера предполагает «улучшение международных отношений и обеспечение интеграции американских союзников, также как международных и частных партнёров в рамках развитого глобального морского сообщества с целью продвижения общих интересов безопасности в мировом океане» [7; 5, p. 197].

Преимущество позиции честного брокера состоит в том, что она позволяет США создать атмосферу доверительных отношений между участниками спора, а поскольку и КНР, и АСЕАН заинтересованы в обретении мира и стабильности в ЮКМ, то действия США помогут снизить напряжённость в данном регионе. В то же время США преследуют свои экономические и стратегические интересы и не намерены допускать усиления позиций КНР.

В этом случае, выступая в роли балансира, Вашингтон не только обеспечивает поддержку союзников и партнёров в переговорах друг с другом и с Китаем, но также осуществляет экономические и дипломатические отношения с каждой стороной спора как посредник. Однако Пекин обеспокоен тем, что США тем самым стремятся интернационализировать территориальные споры чтобы оказать давление на Китай, и это может привести к обострению конфронтации по линии КНР – страны, которые получают поддержку Вашингтона. В этом случае, по мнению автора, США и КНР необходимо достичь взаимопонимания по болевым вопросам.

Буше определяет гармоничное сочетание двух этих ролей как залог долгосрочных интересов США, КНР и АСЕАН в достижении регионального мира, сотрудничества и процветания, но отмечает, что вовлечение США в ситуацию вокруг островов Спратли должно быть осторожным, поскольку проблема принадлежности островов вышла за рамки формального юридического спора на уровень геополитического столкновения амбиций двух великих держав. Военно-стратегический аспект проблемы явно не исчезнет, а вероятно будет преваляющим, и в этом случае важно не допустить перерастания конфликта в плоскость военного противостояния и обеспечить условия для дипломатического разрешения территориального спора.



Литература

1. Bouchat, Clarence J. *Dangerous Ground: the Spratly Islands and US Interests and Approaches*. – Strategic Studies Institute and US Army War College Press, 2013. 159 p.

2. Clinton, Hillary Rodham. "Remarks at Press Availability," Hanoi, Vietnam: National Convention Center, July 23, 2010. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.state.gov/secretary/rm/2010/07/145095.htm>

3. Collins Gabriel B., "China's Dependence on the Global Maritime Commons," in "China, the United States, and 21st Century Sea Power", eds., Andrew S. Erickson, Lyle J. Goldstein, and Nan Li, Newport, RI Naval Institute Press, 2010.

4. Dolven, Ben. Kan, Shirley A., and Manyin, Mark E. "Maritime Territorial Disputes in East Asia: Issues for Congress," Washington, DC: Congressional

Research Service, January 30, 2013. [Электронный ресурс]. URL: [https:// www.hsdl.org/?view&did=730456](https://www.hsdl.org/?view&did=730456).

5. Dutton Peter A., "Charting the Course: Sino-American Naval Cooperation to Enhance Governance and Security," in "China, the United States, and 21st Century Sea Power", eds., Andrew S. Erickson, Lyle J. Goldstein, and Nan Li, Newport, RI Naval Institute Press, 2010, p. 197-214.

6. International Crisis Group (ICG), "The South China Sea (II): Regional Responses," Asia Report 229, Beijing/Jakarta/Brussels: ICG, July 24, 2012. [Электронный ресурс]. URL: [http:// www.crisisgroup.org/en/regions/asia/north-east-asia/china/229-stirring-up-the-south-china-sea-ii-regional-responses.aspx](http://www.crisisgroup.org/en/regions/asia/north-east-asia/china/229-stirring-up-the-south-china-sea-ii-regional-responses.aspx).

7. Maritime Security Policy, National Security Presidential Directive 41, Washington, DC: The White House, December 21, 2004. [Электронный ресурс]. URL: [https:// www.fas.org/irp/offdocs/nspd/nspd41.pdf](https://www.fas.org/irp/offdocs/nspd/nspd41.pdf)

8. Nong, Hong. UNCLOS and Ocean Dispute Settlement: Law and Politics in the South China Sea, New York: Routledge, 2011.

9. "South China Sea," Washington, DC: United States Energy Information Administration (USEIA), February 7, 2013. [Электронный ресурс]. URL: [http:// www.eia.gov/countries/regions-topics.cfm?%C5%BFps=SCS](http://www.eia.gov/countries/regions-topics.cfm?%C5%BFps=SCS)

10. Studeman, Michael, "Calculating China's Advances in the South China Sea: Identifying the Triggers of Expansion," Naval War College Review, Vol. 51, No. 2, Spring 1998. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.globalsecurity.org/military/library/report/1998/art5-sp8.htm>

11. Swaine, Michael D. and Fravel, M. Taylor, "China's Assertive Behavior – Part One: On "Core Interests," China Leadership Monitor, Vol. 34, Winter 2011. [Электронный ресурс]. URL: http://www.carnegieendowment.org/%C8%A1les/CLM34MS_%20FINAL.pdf

УДК 725.182

*Kupreev A.A.
Kireev A.A.*

Владивостокская крепость: от «истории бетона» к «тотальной истории»

Vladivostok fortress: from "history of concrete" to "total history"

Новая коллективная монография по истории Владивостокской крепости рассматривается как важная веха в методологическом развитии одного из наиболее зрелых направлений дальневосточного исторического регионоведения.

Ключевые слова: Владивостокская крепость, методология исторической науки, «тотальная история», регионоведение, российский Дальний Восток



New collective monograph on the history of Vladivostok fortress is considered as an important milestone in the methodological development of one of the most mature areas of the Far Eastern regional studies

Key words: Vladivostok fortress, the methodology of historical science, "total history", regional studies, Russian Far East

Город – это люди, а не стены
Фукидид. История Пелопонесской войны

Последовательность и преемственность исследований редки в отечественной исторической науке. Для неё обыкновенны случайность постановки вопросов, разрозненность публикаций, неустойчивость научных коллективов и отсутствие интереса к медленной работе по созданию обобщающих картин прошлого. Тем интереснее и полезнее рассмотрение примеров обратного.

На рубеже 80-х – 90-х гг. прошлого века, когда стало возможным изучение многих закрытых ранее тем, во Владивостоке было положено начало новому направлению региональных исследований. Объектом интереса сформировавшейся вокруг него группы учёных стал военный каркас стратегически важнейшего города российского Дальнего Востока – Владивостокская крепость. На протяжении более чем двух десятилетий этим небольшим сообществом¹, состоящим как из профессиональных историков, так и из представителей других отраслей науки, были

КИРЕЕВ Антон Александрович, к.полит.н., доцент кафедры политологии Дальневосточного федерального университета (г. Владивосток). **E-mail:** antalkir@yandex.ru

Рецензия на работу: Авилов Р.С., Аюшин Н.Б., Калинин В.И. Владивостокская крепость: войска, фортификация, события, люди. Часть I. «Назло надменному соседу». 1860–1905 гг. Владивосток: Дальнаука, 2013. 384 с.

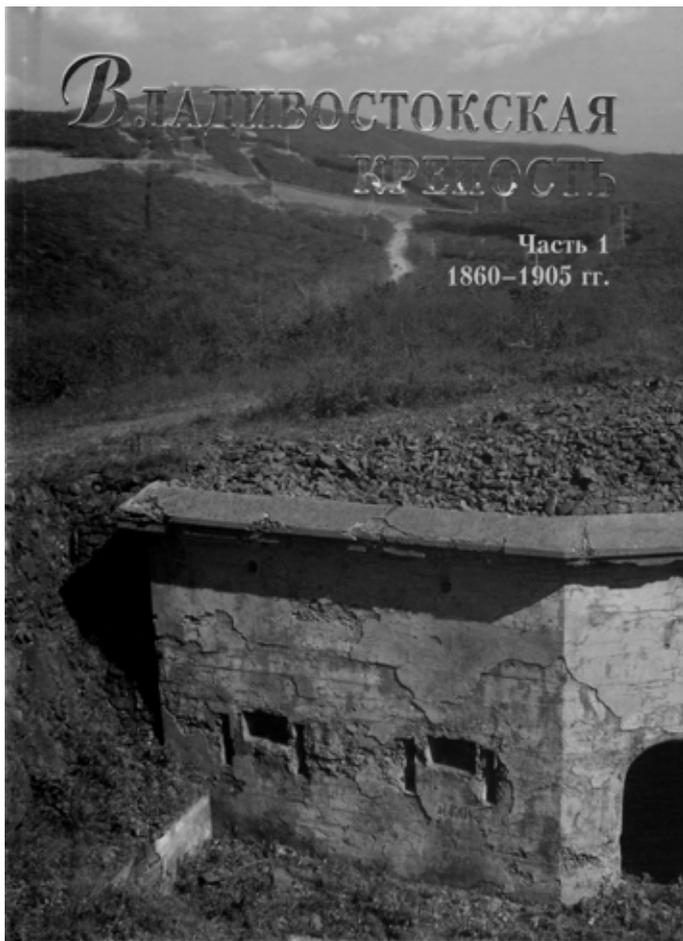
¹ Вопрос о том, может ли оно считаться научной школой, я оставляю будущим историографам региона.

опубликованы десятки работ – докладов, журнальных и газетных статей, сборников и монографий – объединённых названной общей темой¹. Крупнейшими вехами в развитии данного направления исследований явились две вышедшие уже в XXI в. коллективные монографии – «Крепость Владивосток» (2001 г.) и «Владивостокская крепость» (2006 г.).

В 2013 г. в издательстве «Дальнаука» в прекрасном полиграфическом исполнении и большим по нынешним меркам тиражом (1000 экз.) вышла в свет третья в этом ряду монографий. Авторами книги под названием «Владивостокская крепость: войска, фортификация, события, люди. Часть I. «Назло надменному соседу». 1860 – 1905 гг.» стали

зачинатели направления д.б.н. В.И. Калинин и к.б.н. Н.Б. Аюшин, а также молодой специалист по военной истории дальневосточного региона к.и.н. Р.С. Авилов. Этой работе и посвящена настоящая рецензия.

Основу содержания книги составляет рассмотрение двух ранних этапов истории крепости, связанных с проектированием и строительством первой и второй оборонительных линий Владивостока и охватывающих в общей сложности период с 1860 по 1905 гг. Изложение ведётся главным образом в хронологическом порядке, но в ряде случаев авторы организуют материал по предметно-тематическому принципу. Первая глава книги освещает развитие фортификационных сооружений Владивостока с момента основания города и до 1899 г., включая и первое десятилетие (1889 – 1899 гг.) официальной истории крепости. На протяжении главы читатель знакомится с чередой острых ситуаций на юге Дальнего Востока России, бывших отголосками более или менее далёких военно-политических конфликтов и кризисов (от русско-турецкой войны 1876 – 1877 гг. до японо-китайской войны 1894 – 1895 гг.) и сыгравших решающую роль в милитаризации и укреплении главного российского порта на Тихом океане. Рамки второй главы объёмлют значительно меньший, но чрезвычайно насыщенный этап 1899 – 1905 гг., показывая крепость в преддверии и в ходе русско-японской войны. Глава содержит



¹ Информация о ранее опубликованных работах и другие материалы по теме размещены на сайте «Владивостокская крепость» URL: <http://fortress.wl.dvgu.ru/>

тщательное описание фортов, укреплений, редутов и люнетов воздвигнутой в это время второй линии крепостной обороны и характеризует драматические изменения в жизни крепости, впервые ставшей частью театра боевых действий.

Уже названные главы работы позволяют убедиться в справедливости слов авторов, в предисловии к своему труду обещавших читателям «выйти далеко за рамки истории фортификации в чистом виде» и представить «опыт комплексного исследования истории крепости». В сравнении с предшествовавшими работами по теме эта книга действительно заметно выделяется своей многопредметностью и даже многожанровостью. На прочную «бетонную» основу из давно и детально разработанных авторами материально-технических вопросов создания и функционирования крепости в новой книге поставлены прямо или косвенно сопряжённые с ними сюжеты владивостокского градостроительства, международных отношений, освоения Приамурья, повышения обороноспособности региона, внутренней политики и управления Владивостоком и дальневосточной окраиной в целом.

Особняком в структуре работы стоит третья глава. С необычной для «фортификационной» литературы подробностью и красочностью в ней рассказаны биографии десяти российских офицеров, жизнь которых оказалась сплетена с историей крепости. Среди них как известные многим дальневосточникам П.Ф. Унтербергер, К.С. Чернокушников, И.П. Надаров, так и те, о которых сегодня знают только узкие специалисты. Из составляющих главу биографических очерков можно узнать не только о профессиональной деятельности строителей и командиров оборонительных сооружений Владивостока и пройденных ими ступенях служебной карьеры, но и об их происхождении, семьях, родственных и дружеских связях, а в некоторых случаях получить живое впечатление о личных качествах и психологии этих людей.

Воссоздание столь панорамной и многомерной картины полувекowego развития Владивостокской крепости стало возможным благодаря освоению авторами большого массива исследовательской и справочной литературы и ещё более значительного корпуса опубликованных (правовые и нормативные документы, мемуары, записки, историческая периодика) и неопубликованных (материалы из зарубежных и российских государственных архивов и личных коллекций) источников. В третьей, биографической, главе работы использованы сведения, полученные авторами из переписки с родственниками героев книги. Заслугой авторского коллектива является привлечение целого ряда иноязычных (на английском, немецком, польском и японском языках) публикаций по истории Владивостока и региона, что, увы, совсем не типично для дальневосточных историков. Учитывая состав использованной литературы и источников, а также широту географии (США, Япония, Австрия, Румыния, Чехия, Польша, Латвия) иностранных корреспондентов авторов, подготовленное ими издание вполне можно рассматривать как научный проект международного уровня. Трудно сомневаться в том, что разнообразная информация, введённая в научный оборот этой публикацией, будет по достоинству оценена исследователями Дальнего Востока и подтолкнёт развитие многих направлений регионаловедения, в т.ч. весьма далёких от темы самой рецензируемой работы.

Отдельного упоминания заслуживает собранный в книге богатейший иллюстративный материал. Впрочем, называть фотографии, схемы, планы, карты, чертежи и таблицы, составляющие в общей сложности более четверти объёма работы, иллюстрациями было бы не совсем корректно. Они служат не просто любопытным и приятным дополнением к тексту книги, но скорее её органической визуализированной ча-

стью, которая по своей информационной ценности, по меньшей мере, не уступает остальным её компонентам. Многие визуальные источники, использованные в книге, в буквальном смысле являются уникальными (включая фортификационные чертежи, созданные специально для этого издания), значительная часть из них ранее не публиковалась или была не доступна для дальневосточных читателей.

Очевидно, что неординарная обширность информационной базы работы и диапазона охватываемых ею вопросов – это кумулятивный эффект длительного, более чем двадцатилетнего изучения её объекта, результат естественного прорастания «инженерно-технических» исследований крепости в смежные области. Однако, представляется, что это не единственная причина появления подобной книги. Судя по некоторым высказываниям авторов, а также цитированию ими известной работы М. Блока, представленный труд – следствие не просто механического накопления знаний, но и осознанного методологического выбора.

К сожалению, в последние годы в российской науке «реверансы» в сторону наследия школы «Анналов» слишком часто имеют сугубо церемониальный и бессодержательный характер. Рецензируемая книга – это тот случай, когда отсылки к представителям упомянутой школы можно считать небезосновательными. Если исходить из того, что квинтэссенцией научных взглядов М. Блока и Л. Февра является концепция «тотальной истории» (таково мнение рецензента), с такими её атрибутами как междисциплинарность, антропологичность и проблемность, то развитие исследований Владивостокской крепости действительно движется в этом направлении. В своей книге авторам удалось показать прошлое крепости, по крайней мере, в трёх дисциплинарных ракурсах – как объекта материальной (военно-технической) культуры, внешней и внутренней политики и социальных отношений. Сохраняя преимущественную сосредоточенность на локальной истории, авторы поместили её в широкий региональный, национальный и международный контекст, обнаруживая новые смыслы уже известных исторических фактов. Вместе с тем, вписанная в функционирование общественных макросистем, история Владивостокской крепости стала значительно более антропологичной. За камнем и металлом фортов и батарей теперь чётче различимы лица тех, чьи знания и умения, чувства и убеждения создали, совершенствовали и поддерживали в боевой готовности это колоссальное орудие российского присутствия на Востоке.

Конечно, при всех несомненных достижениях в реконструкции истории Владивостокской твердыни, она пока далека от идеала научной «тотальности». Так, многие аспекты и события истории крепости остаются в работе анонимными, обезличенными (особенно те, творцами которых были не высокие чины, а простые солдаты и горожане). Практически за рамками монографии оказались развитие крепости как выдающегося феномена дальневосточной экономики, а также её ментальное, фольклорное и идеологическое, бытие, воплощённое в целом шлейфе отчасти ещё живых образов, мифов и легенд. Наиболее же слабым местом книги, на мой взгляд, является реализация такого методологического принципа «тотальной истории» как проблемность. Освещение авторами своего объекта слишком часто фактографично, повествовательно. Значительная часть книги состоит из пространных источниковых цитат, а некоторые её страницы по стилю напоминают инвентарную опись. Возможно, такой способ подачи материала вполне отвечает ожиданиям знатоков фортификации и военного дела, но он может отпугнуть менее искушённых читателей. В итоге содержанию работы определённо недостаёт внутренней целостности. Выделение авторами ряда узловых проблем, как раз и могло бы придать тексту книги должную степень единства,

функциональной связности различных сторон и уровней исторической реальности. Подчеркну, что речь идёт не о темах описания (они в книге, конечно, есть), а именно о проблемах, т.е. вопросах, требующих объяснения. Такие проблемы в историческом исследовании не принадлежат всецело прошлому, они соединяют «злобу» вчерашнего и сегодняшнего дня, задавая ясную, понятную в своей значимости для современного читателя, ретроспективу. Среди многих актуальных проблем, которые могли бы быть поставлены на материале книги, позволю себе назвать только некоторые: влияние крепостного строительства на темпы и особенности хозяйственного освоения и заселения юга Дальнего Востока; место крепости в противоречивых отношениях центральных, региональных и местных властей; использование при постройке оборонительных сооружений иностранной рабочей силы; роль крепости в формировании нынешнего облика Владивостока, особенностей городской планировки и инфраструктуры; воздействие создания и развития крепости на характер трансграничных связей в СВА, восприятие Владивостока и РДВ в целом за рубежом.

В настоящее время, авторы готовят к выпуску вторую и третью части своей книги, которые должны охватить более поздние этапы истории оборонительных сооружений во Владивостоке и его окрестностях, включая, судя по всему, и советский период. Хочется надеяться, что последующие части книги откроют перед нами не только неизвестные временные и пространственные слои интереснейшего явления материальной и духовной культуры Дальнего Востока России, но и продемонстрируют новые возможности их научного анализа и объяснения. Намечившаяся тенденция в развитии исследований Владивостокской крепости позволяет рассчитывать на то, что в ближайшие годы они закрепят за собой положение одного из наиболее зрелых и многообещающих направлений дальневосточного исторического регионоведения.

Сокращения

РГИА ДВ

Российский Государственный исторический архив
Дальнего Востока

ITF

The International Transport Workers' Federation
(Международная федерация транспортников)

Сведения о членах редакционной коллегии

- Римская Татьяна Григорьевна** (*главный редактор*) – кандидат исторических наук, доцент, директор филиала Владивостокского государственного университета экономики и сервиса в г. Находка
- Бурлаков Виктор Алексеевич** – кандидат политических наук, доцент кафедры журналистики и издательского бизнеса Дальневосточного федерального университета (*г. Владивосток*)
- Ганопольский Михаил Григорьевич** – доктор философских наук, профессор, главный научный сотрудник Института проблем освоения Севера СО РАН (*г. Тюмень*)
- Демьяненко Александр Николаевич** – доктор географических наук, профессор, главный научный сотрудник Института экономических исследований ДВО РАН (*г. Хабаровск*)
- Журбей Евгений Викторович** (*ответственный редактор*) – кандидат исторических наук, доцент филиала Дальневосточного федерального университета в г. Находка
- Золотухин Иван Николаевич** – кандидат политических наук, доцент кафедры международных отношений Дальневосточного федерального университета (*г. Владивосток*)
- Калугина Марина Альбертовна** – кандидат политических наук, заместитель директора по науке филиала Владивостокского государственного университета экономики и сервиса в г. Находка
- Караман Вадим Николаевич** – кандидат исторических наук, старший научный сотрудник Приморского государственного объединенного музея им. В.К. Арсеньева (*г. Владивосток*)
- Киреев Антон Александрович** – кандидат политических наук, доцент кафедры политологии Дальневосточного федерального университета (*г. Владивосток*)
- Кирсанова Лидия Игнатьевна** – доктор философских наук, профессор кафедры философии и психологии Владивостокского государственного университета экономики и сервиса (*г. Владивосток*)
- Кожевников Владимир Васильевич** – кандидат исторических наук, профессор кафедры страноведения Дальневосточного федерального университета (*г. Владивосток*)
- Кузнецов Анатолий Михайлович** – доктор исторических наук, профессор кафедры международных отношений Дальневосточного федерального университета (*г. Владивосток*)
- Латушко Юрий Викторович** – кандидат исторических наук, старший научный сотрудник центра политической антропологии Института истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН (*г. Владивосток*)
- Лукин Артем Леонидович** – кандидат политических наук, доцент кафедры международных отношений Дальневосточного федерального университета (*г. Владивосток*)
- Литошенко Денис Александрович** – кандидат исторических наук, доцент кафедры культурологии Владивостокского государственного университета экономики и сервиса (*г. Владивосток*)
- Наумов Юрий Анатольевич** – кандидат геолого-минералогических наук, доктор географических наук, член-корреспондент Международной академии наук экологии и безопасности жизнедеятельности, доцент филиала Владивостокского государственного университета экономики и сервиса в г. Находка
- Севастьянов Сергей Витальевич** – доктор политических наук, профессор кафедры международных отношений Дальневосточного федерального университета (*г. Владивосток*)
- Чой Нак Джун** – Ph.D., приватный доцент кафедры русского языка и литературы института литературы и лингвистики университета Санг Мёнг (*г. Чхонан, Республика Корея*)
- Шестак Ольга Игоревна** – кандидат исторических наук, заведующая лабораторией социологических исследований Владивостокского государственного университета экономики и сервиса (*г. Владивосток*)
- Ячин Сергей Евгеньевич** – доктор философских наук, профессор кафедры философии Дальневосточного федерального университета (*г. Владивосток*)

К читателям

Редакция извещает читателей о возможности подписки на журнал "Ойкумена. Регионоведческие исследования".

Подписка принимается во всех почтовых отделениях.

Информацию о стоимости и условиях подписки Вы можете найти в Объединенном каталоге "Пресса России" (том 1. Газеты и журналы).

Подписной индекс журнала – **42354**.

Кроме того, подписка на журнал может быть оформлена в сети Интернет. Для того чтобы оформить подписку через Интернет, Вы можете зайти на начальную страницу сайта "Ойкумены" (www.oikum.ru) и перейти по ссылке в раздел "Редакция журнала".

Уважаемые авторы!

С декабря 2006 года выходит в свет научно-теоретический журнал "Ойкумена. Регионоведческие исследования". Редколлегия журнала приглашает преподавателей вузов, сотрудников академических учреждений Приморского края и дальневосточного региона, а также заинтересованных исследователей опубликовать свои статьи, материалы и методические разработки на страницах нашего издания.

Журнал будет включать в себя следующие тематические рубрики:

- ◆ Теория и методология регионоведческих исследований
- ◆ Регион в ракурсе предметного анализа : структуры и процессы
- ◆ Мировая система и межрегиональные отношения
- ◆ Междисциплинарные и системные исследования региона
- ◆ Эмпирика
- ◆ Аналитика
- ◆ Прагматика
- ◆ Науковедение
- ◆ Регион в документах и свидетельствах
- ◆ Научная жизнь
- ◆ Рецензии и обзоры
- ◆ Программы учебных курсов
- ◆ Методические разработки

Тематика статей, принимаемых к публикации в журнале "Ойкумена. Регионоведческие исследования", соответствует следующим разделам рубрикатора ГРНТИ:

00.00.00	Общественные науки в целом
03.00.00	История. Исторические науки
04.00.00	Социология
11.00.00	Политика. Политические науки
13.00.00	Культура. Культурология
23.00.00	Комплексное изучение отдельных стран и регионов

Требования к объему и оформлению предоставляемых в редакцию материалов

1. Формат файла txt, MS Word, OO Writer.
2. Файл не должен содержать сложных стилей и форматирования. В заголовках не изменять ПРОПИСНЫЕ символы, простановка буквы ё обязательна.
3. Шрифт Times New Roman 14 кеглем через 1, 5 интервала.
4. Поля : верхнее и нижнее – 2 см., правое – 1, 5 см., левое – 2, 5 см.
5. Порядок оформления статьи : УДК, Ф. И. О. автора (авторов), название статьи, аннотация, ключевые слова (не менее 5-ти на русском и английском языках), текст статьи, список литературы.
6. Библиографические ссылки в тексте статьи оформляются квадратными скобками. В скобках сначала указывается порядковый номер цитируемой работы в списке литературы, затем, через запятую, номер страницы приведенной цитаты. Например: [2, с. 5]. Ссылка на неопубликованный архивный документ помещается только в тексте самой статьи в круглых скобках. Например: (ГАПК. Ф. 1. Оп. 2. Д. 3. Л. 4-5).
7. Расшифровка сокращений и аббревиатур (кроме общепринятых) обязательна. Например: ГАПК -Государственный архив Приморского края.
8. Нумерованный список литературы составляется в алфавитном порядке, по фамилиям первых авторов и названиям работ без учета соавторов и хронологии. В списке сначала указывается литература на кириллице, затем на латинице, и после на других системах письма. Библиографическое описание должно включать полное наименование книги или статьи, место издания, издательство, год, общее количество страниц (для статьи – страницы, на которых она помещена). Ссылка на Интернет в списке литературы оформляется следующим образом: Автор. Название материала // Название сайта, [Электронный ресурс]. URL: адресная строка (дата обращения : 31.12.2012 г.).
9. Объем – 0, 5 п. л. (20 тыс. зн. с пробелами).
10. Рисунки, карты, графики и т.п. принимаются в наиболее распространенных (cdr, eps, ai, jpeg, bmp, tif) форматах отдельными файлами. К графикам обязательно прилагать таблицу на основании которой этот график сделан.
11. Ввиду черно-белой печати журнала цветовая гамма иллюстраций, графиков, карт и т. д. по возможности не должна содержать более трех цветов (черный, белый, серый 50 %).
12. Материалы предоставляются в редакцию в электронном виде без архивации. E-mail : oikomene@rambler. ru; ojkum@rambler. ru
13. Название (не более 2-х строк), текст статьи, сведения об авторе (Ф. И. О., ученая степень, ученое звание, место работы и должность, рабочий (домашний) телефон, e-mail), аннотацию (6 – 8 строк) на русском и английском языках, а также название статьи на английском языке и написание своей фамилии латиницей присылать в одном файле.
14. Присылаемому файлу следует присваивать только имя (фамилию) автора.
15. К публикации в журнале принимаются, как правило, работы, ранее не публиковавшиеся в русскоязычных изданиях.

**Статьи проходят обязательное рецензирование.
Редакция оставляет за собой право отбора публикаций.
Файлы, подготовленные с нарушением требований, не рассматриваются.
Плата за публикацию не взимается.**

Ойкумена. Регионоведческие исследования:
научно-теоретический журнал

2014 № 2 (29)

Подписано к печати 03. 06. 2014 г. формат 70x108/16
Усл. п. л. 13,33. Уч. -изд. л. 12,49. Тираж 200 экз. Заказ
Цена свободная

Издательство Владивостокского государственного университета экономики и сервиса
690014, г. Владивосток, ул. Гоголя, 41

Отпечатано во множительном участке ВГУЭС
690014, г. Владивосток, ул. Гоголя, 41

Индекс 42354



ASIAE NOVA
DESCRIPTIO