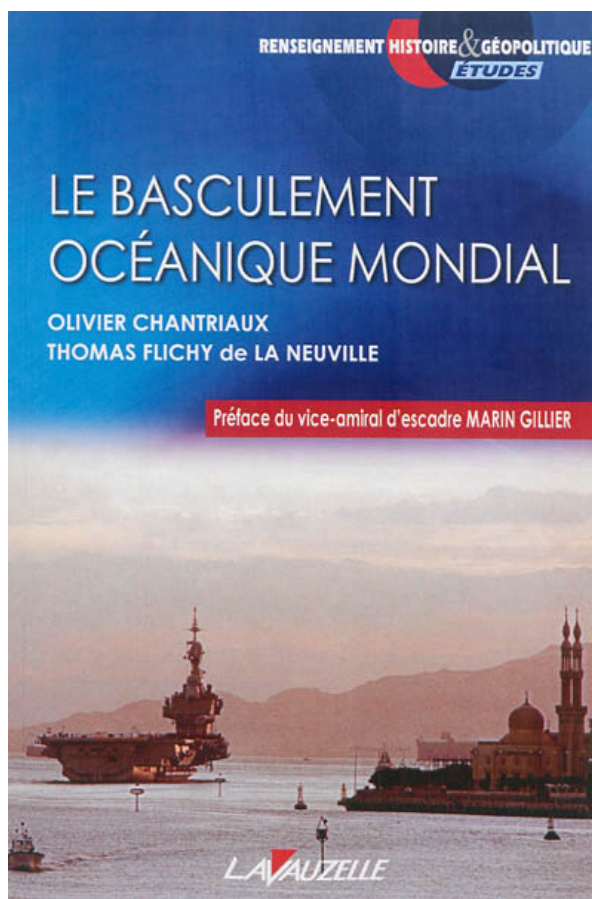


Оливье Шантрё

Тома Флиши де Ла Нёвиль

ВСЕМИРНЫЙ ОКЕАНСКИЙ ПОВОРОТ

С предисловием адмирала Марена Жиллье



Издательство Lavauzelle, Паназоль, Франция, 4 ноября 2013 г.

Оригинал: Olivier Chantriaux, Thomas Flichy de La Neuville; Le Basculement océanique mondial.

Préface du vice-admiral d'escadre Marin Gillier

Editeur: Lavauzelle (4 novembre 2013)

(На обложке: французский атомный авианосец «Charles de Gaulle»)

Сокращенный перевод с французского Виталия Крюкова, Киев, Украина, 2014 г.

О книге: На протяжении всего нескольких лет и с самой большой скрытностью произошел настоящий океанский поворот вокруг иранской оси. Даже если моря по самой своей сути представляют пространство, в котором слабые в демографическом отношении, но передовые с точки зрения технологий цивилизации могут заставить признать свое влияние, Европа, США, как и Япония, позволили себе уменьшить свое влияние на морских пространствах. Несмотря на растущую маритимизацию экономики, многие страны продолжали поворачиваться к океану спиной, одновременно ускоряя этим свою маргинализацию. (Маритимизация – рост роли моря в широком смысле в экономике страны, который одновременно приводит как к ускорению развития прибрежных регионов государства, так и наделяет само государство, активно действующее на море, важными преимуществами в мировой конкуренции. – прим. перев.) В качестве подходящего примера можно назвать Иран, который предпочел заточение в атомной цитадели увеличению своего влияния на морях, арабские страны, постоянно пребывающие в поисках морской стратегии, или Африку, ограбленную с моря. В отличие от них три цивилизации осуществили значительный поворот к морю: Бразилия, Индия и Китай. Следовательно, океаны, эти зеркала геополитических амбиций, пережили подлинный поворот, способный вскоре изменить сам мировой порядок...

Авторы:

Профессор геополитики в Военно-морской школе, затем руководитель международной исследовательской программы, в которой сотрудничают Военно-морская академия США, Военная академия Японии и Особая военная школа Сен-Сир, ТОМА ФЛИШИ ДЕ ЛА НЁВИЛЬ является специалистом по Центральной Азии. Он также работает советником в штабе НАТО.

Выпускник Сорбонны по специальности «История международных отношений» и Института политических исследований в Бордо ОЛИВЬЕ ШАНТРЕ поступил на службу в Министерство экономики и финансов в 2009 году. С 2008 года он возглавляет Ассоциацию по способствованию дипломатическим и стратегическим исследованиям (AEDES). Офицер запаса, он также является референтом начальника штаба ВМС.

От переводчика:

«Все современные великие державы — морские государства».

Адмирал С.Г. Горшков

Небольшая по объему книга французских ученых-геополитиков Оливье Шантрё и Тома Флиши де Ла Нёвиля «Всемирный океанский поворот» вышла в ноябре 2013 года в авторитетном в кругах специалистов издательстве «Lavauzelle» в серии «Разведка, история и дипломатия». Один из соавторов этой книги профессор Тома Флиши уже известен русскоязычному читателю как один из авторов сборника историко-геополитических эссе «Китай, Иран, Россия: новая Монгольская империя?», вышедшего несколько раньше в той же серии и в том же издательстве.

Книга «Всемирный океанский поворот» посвящена наметившемуся в последние годы изменению экономического, политического и военного баланса в мире и роли моря в этом изменении. Маритимизация, т.е. увеличение роли моря для экономики, политики и обороны государств, по мнению авторов, не ограничивается вопросами только военного флота или даже военного и торгового флотов вместе взятых, а является сложным, многообразным явлением, затрагивающим едва ли не все стороны жизни государства.

Этот взгляд отнюдь не является новым – по сути, именно таким был подход известного реформатора советского ВМФ, создателя советского океанского флота адмирала Сергея Георгиевича Горшкова, высказанный им еще в середине 1970-х годов в книге «Морская мощь государства». Книга французских авторов в очередной раз подчеркивает правильность такого понимания и показывает то, что страны, отказавшиеся, «отвернувшись» от моря, регулярно проигрывали и проигрывают «океанским» странам. Потому «поворот к океану», который, по мнению Шантрё и Флиши, в данный момент совершают такие крупные и прежде традиционно сухопутные государства, как Бразилия, Индия и Китай, сможет в значительной степени изменить баланс в мире, особенно с учетом того, что такие традиционно «морские» державы как США, Великобритания, Франция и Япония ввиду экономического, демографического и прочих кризисов, в т.ч. и кризиса идентичности, все больше самоизолируются, запираются в рамках узких, «континентальных» интересов, поворачиваясь к открытому морю спиной.

Книга не является ни справочником по военным флотам стран мира, ни учебником по военно-морской стратегии. Скорее это историко-геополитическая работа, причем авторы уделяют в ней много места такому обычно недооцениваемому

прежде (в т.ч. и у Горшкова) фактору, как национальный характер. По мнению авторов, именно тяга к морским приключениям, дух морского авантюризма был одной из важнейших причин, почему одни страны стали великими морскими державами. А народы, не обладающие этим духом, несмотря на свои часто очень сильные флоты и вопреки храбрости моряков не выработали истинно морской стратегии и так и не стали морскими державами. В качестве примеров авторы называют арабов и турок, а также персов, пытавшихся стать морской державой только при «посредничестве» покоренных ими «народов моря» - греков, финикийцев и других. Пример Ирана авторы описывают особенно подробно, что и неудивительно – профессор Флиши является специалистом именно по персидской истории.

Авторы книги – французы, и книга их ориентирована в первую очередь на французских читателей, потому на очень многие вопросы они смотрят исходя именно из французских интересов. Однако она будет полезна и отечественному читателю, в т.ч. и как «взгляд со стороны». Иногда подход авторов может показаться наивным – например, они считают, что русский военный и торговый флот начался только с Петра I, что справедливо лишь очень условно, ибо оставляет без внимания и архангельских поморов, и новгородских (ганзейских!) купцов, не говоря уже о морских походах князей Киевской Руси, так что действия Петра, кстати, опиравшегося при создании флота не только на иностранных специалистов, но и на тех самых поморов, сохранивших в себе новгородско-ганзейский «дух морских приключений», можно скорее назвать восстановлением после перерыва. Впрочем, их взгляды просто отражают до сих пор превалирующую на Западе тенденцию, согласно которой только Петр I, мол, пробудил доселе «отсталую» и «спящую» Московию.

Названия иностранных кораблей – за исключением кораблей советского и российского ВМФ – приводятся на языке оригинала, или, в случае с флотами восточных народов – на английском языке. Это тот же принцип, что был использован авторами замечательного справочника «Военные флоты мира 2009-2010» В.И. Никольским и Н.Н. Новичковым. Этим справочником я, кстати, часто пользовался во время перевода, за что и приношу его авторам свою благодарность.

Кроме того, за помощь в переводе и консультации я благодарю Игоря Ландера (Одесса) и Сергея Дудко (Киев).

В.К.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Предисловие адмирала Марена Жиллье

Океанское перемещение вокруг иранской оси

Франция перед лицом вызовов открытых морей, или преимущества стратегического островного положения

СТАРЫЕ ОКЕАНСКИЕ ЦИВИЛИЗАЦИИ НА РАСПУТЬЕ

Европа: морская мощь в состоянии неопределенности

Американский флот не знает себе равных, но ищет партнеров

Скрытное возрождение японского флота

СПЯЩАЯ ОСЬ КОНТИНЕНТАЛЬНЫХ КНЯЖЕСТВ

Иран: атомное заточение вместо распространения морского влияния

Османь и арабы между отказом от открытых морей и внутренним соперничеством

Морские берега Африки: двери, открытые для иностранных интересов

ПРЕВРАТЯТСЯ ЛИ СУХОПУТНЫЕ ДЕРЖАВЫ В МОРСКИЕ?

Морское пробуждение Бразилии

Индия в завоевании своего океана

Китайский поворот к морю

ОКЕАНСКИЙ ПОВОРОТ И ГЕОПОЛИТИЧЕСКАЯ РЕКОНФИГУРАЦИЯ

Предисловие адмирала Марена Жиллье

Традиционное пространство торговли и свободы, море с его огромными рыбными ресурсами и запасами углеводородов, а также возобновляемых энергоресурсов является также источником богатства. Его значимость увеличилась с развитием морских коммуникаций, которые позволяют нациям импортировать и экспортировать продукты сельского хозяйства или промышленности. Например, 95 % французской торговли за пределами Евросоюза осуществляются при помощи морского транспорта.

Большие развивающиеся страны неизбежно становятся активными действующими лицами на сцене морских пространств. Само их развитие обусловлено господством над морскими коммуникациями, контролем их исключительных

экономических зон, их способностью осуществлять там свои права. И если Индия и Бразилия присваивают себе лишь те океаны, которые их омывают, то Китай развивает свое присутствие вплоть до Африки и Южной Америки. Китайские, японские, индийские и российские военно-морские силы также все больше присутствуют вдоль коммуникаций в Индийском океане, используемых для перевозки нефти.

Великобритания недавно пересмотрела принятое ею уже свыше сорока лет назад решение, согласно которому она ограничила свои интересы территориями к западу от Суэцкого канала, и приступила к поискам базы для своих ВМС в Персидском заливе. Более дальновидная Франция обогнала ее на десятилетие, создав базу для своего флота в Абу-Даби в Объединенных Арабских Эмиратах.

Другие страны не делали таких усилий для вхождения в просторы открытого моря и пребывают заточенными в сверхосторожном отступлении, в сосредоточенности в себе, которая дает им иллюзию защищенности. Это можно сказать, в частности, об Иране, который вследствие мало почтительной к своим соседям экспансионистской политики растерял своих союзников, не сохранив никого из них кроме малочисленной клиентуры, и продолжает химеру своей особенно дорогостоящей ядерной программы, надеясь завоевать стратегическую самостоятельность. Но когда самостоятельность граничит с изоляцией, подобный выбор может привести к пирровой победе или к хаосу - модель которого весьма распространена на Ближнем Востоке.

Общеизвестно, что Франция, привязанная к своим крестьянским и земным корням, не сформировала себе морского видения, несмотря на создание большой колониальной империи на трех континентах в XVIII и XIX веках. Недавние процессы общественного развития, открытость в сторону Европы, глобализация, сокращение рынка труда и хроническое замедление экономического роста страны изменили основные параметры. Многочисленные соотечественники уже не стесняются сегодня экспатриироваться, уезжать «за море». Они определяют, сколько их страна должна инвестировать, чтобы выиграть в международной конкуренции. Итак, в этой игре влияния, Франция располагает преимуществами, связанными со своей географией, историей и культурой.

Она располагает также исключительной экономической зоной площадью 11,5 миллионов квадратных километров, второй в мире, которая соединяется вокруг территорий под всеми широтами, во всех океанах. Эта структура вызвала создание замысловатой административной организации, призванной руководить действиями государства на море, координируя деятельность различных местных и национальных служб под властью адмирала морского префекта в метрополии, командующего морской зоны за морем. Эта не особенно затратная система до-

казала свою эффективность и вызывает большой интерес у многочисленных стран.

Предприятия морской промышленности объединились в «Морском Кластере», способствующем слияниям - эти предприятия предлагают 500 000 непосредственных рабочих мест, то есть больше, чем автомобильная промышленность. Они развили передовые технологии и стали пионерами как в проникновении под морскую поверхность, так и в судостроении. Они лидируют в освоении морских энергетических ресурсов, тогда как наша страна запаздывает с разработкой источников сухопутных возобновляемых энергоресурсов. Они также разработали противокорабельные ракеты «Экзосет» («Летучая рыба»), сконструировали первые фрегаты-«невидимки» (малозаметные для радиолокаторов), построили атомные подводные лодки, оснащенные самыми сложными из существующих систем, которые, как и большие авианосцы, могут строить только две страны в мире. Еще раньше они смогли объединить гражданское и военное судостроение при создании класса *bâtiments de projection et de commandement* (имеются в виду универсальные десантные корабли-вертолетоносцы типа «Mistral» - прим. перев.).

В сотрудничестве с министерством иностранных дел военно-морские силы старались поддерживать особые связи со странами, история которых связана с Францией языком, общностью ценностей, историей (торговля, колонизация, войны), обязательствами в пользу региональной стабильности, товарооборота или поддержки развития.

Гордый своими традициями защиты свобод, наш флот первым взял на себя международные обязательства против возрождающегося пиратства в Индийском океане. Он был первым, кто с 2007 года защищал суда мировой продовольственной программы, спасая 2,6 миллиона сомалийцев от голода. После нескольких операций по освобождению заложников Франция была в авангарде принятия в ООН решений, направленных на изменение международного права, и предприняла также первую европейскую морскую операцию «Atalante».

Компании, занимающиеся морскими грузоперевозками, активизировались в завоевании себе доли на рынке, и прогрессировала административная адаптация заморских территорий: давление населения – это эффективный стимул. Однако уже несколько лет присутствие французского флага уменьшается. Государственный бюджет не позволял снова выделять те царские средства, которые обеспечивали бы предупредительные и защитные миссии хотя бы, как минимум, вблизи от французских берегов. Обмены с региональными союзниками, военно-морские учения и заходы в чужие порты с дружескими визитами военно-морской дипломатии тоже сократились. Количество дней, проводимых боевыми

кораблями в море вдоль маршрутов движения нефтяных танкеров, уменьшилось. В условиях нынешней международной конкуренции отсутствие Франции могло бы еще больше возбудить аппетит некоторых больших стран: периодические инциденты в Южно-Китайском море или распространение баз в Индийском океане регулярно демонстрируют это.

Но чтобы в глобализированной экономике заставить национальные богатства приносить плоды, нужно представить и осуществить решительный морской и военно-морской проект. Морское дело не может ни оставаться маргинальным, ни подчиняться перспективам, определяемым пятилетними президентскими полномочиями; оно требует динамичного видения и долгосрочного планирования. Сможет ли Франция избежать упадка, опираясь на крупномасштабный проект, придающий большое значение ее историческим ресурсам? Китай, Индия или Бразилия смогли выработать такие проекты; почему бы этого же не сделать и Франции?

Чтобы сопротивляться тирании расстояний и времени, защита народного достоинства должна опираться на военно-морские силы, пользующиеся преимуществом своей повсеместности. Вклад в это потребует определенного национального выбора, который ни в коем случае не следует понимать, как идущий во вред ресурсам других видов вооруженных сил. Богатые талассократии, такие как Карфаген, Оман, Венеция или Соединенные Провинции (Голландия) пришли в упадок ввиду отсутствия достаточно сильных разубеждающих военных средств, способных противостоять чужой зависти и жадности.

Скорее инструмент власти, нежели боевое средство, военно-морские силы являются также вектором сотрудничества с нациями, базирующимися на фундаментальных ценностях нашей цивилизации: примате человека, значимости свободы, смягченной пониманием общего блага. По причинам как коллективного распределения затрат, так и совпадения интересов, нам нужно продолжать наши усилия вместе с нашими европейскими и американскими союзниками. Эти последние уже настойчиво просят нас об этом. Но вместо этого Европа остается связанной регламентациями, заменяющими то честолюбивое политическое видение, к которому могли бы примкнуть народы. Не пора Франции снова стать страной-двигателем, страной, готовой снабдить Европу мощными средствами военно-морского и торгового морского флотов, которые благоприятствуют общему развитию? «Голубая книга» 2009 года, озаглавленная «Национальная стратегия для моря и океанов» заслуживает, без сомнения, регулярной актуализации, но главным образом эта национальная стратегия требует своего осуществления с большой решимостью и постоянством, ибо именно это является единственным подходом, который мог бы привлечь наших соседей.

Что касается ближних вод метрополии, то нынешние арабские мятежи принуждают страны на юге Европы пересмотреть свои приоритеты. Для Франции и Европы было бы дешевле обеспечить безопасность торговли и транспорта в Средиземном море, чем бороться против роста контрабанды, наркоторговли и нелегальной миграции и против расширения пространств, где не действуют никакие законы. Такая политика, благоприятствующая отношениям добрососедства, позволила бы Европе помогать странам, которые пожелали бы к этому присоединиться, развивая их средства наблюдения и вмешательства.

Подобным образом обстоят дела и в Африке. Этот континент давно повернулся спиной к океану. Незащищенные морские берега и территориальные воды сделали из африканских стран легкую добычу для государственных или мафиозных хищников. Помогая африканцам в обеспечении и усилении их средств прибрежной защиты, Франция заложит основы здоровых и сбалансированных отношений с этим континентом-маяком XXI века.

Книга «Всемирный океанский поворот» описывает именно эти процессы, равно как и срочную необходимость для Франции принять участие в этом повороте. Располагая огромным капиталом, унаследованным из ее истории, наша страна не может сделать выбор в пользу боязливого, свехосторожного отступления. Результатом такого выбора было бы лишь провоцирование отставания, которое весьма далеко от того, чтобы быть неизбежным. Скорее нашей стране нужно открыть глаза на мир и обеспечить себя такими средствами, которые позволят ей подчеркнуть свои преимущества и утвердиться в международной конкуренции, завоевывая завтрашние рынки и благоприятствуя этим миру и развитию.

Адмирал Марен Жилье

*Директор управления по вопросам сотрудничества
в области безопасности и обороны в Министерстве
иностраннных дел Франции*

ОКЕАНСКОЕ ПЕРЕМЕЩЕНИЕ ВОКРУГ ИРАНСКОЙ ОСИ

Крушение Советской империи, постоянная реконфигурация соотношения сил, последовавшая за этим крушением, и синхронный рост всевозможных коммуникаций породили, следуя небывалым прежде маршрутам географии потоков, почти лишенной случайностей, новый мир, полный изотропии и принявший море в качестве матрицы. Сообразовываясь с этим заново определенным пространством, геополитика и до нее политика приобрели новый характер. Вместо геополитики суши, укорененной, зафиксированной в глубинах целых континентов, смело допускающей красочные наземные сражения, предусматривающей конфликты обычного типа, блок против блока, в наши дни происходит движение в сторону гибкой геополитики, без четкой иерархии, геополитики сетчатой и пересекающейся, с поистине очень морским характером. Государства, фундаментальные и незаменимые действующие лица международной жизни, должны принять участие в этом изменении, если они, в конечном счете, хотят попробовать воздействовать на судьбы мира и всеми возможными способами отстаивать свои интересы в международной конкуренции, которая будет только усиливаться.

Такова глубокая реальность, такова эта постоянная и неопределенная реконфигурация иерархии и силы в планетарном масштабе, которую наблюдатели, более или менее откровенные, более или менее изобретательные, истинные мольеровские месть Журдены от геополитики, определяют словом «кризис», сами не зная, что это такое. В действительности кризис, как доказывает нам этимология, является временем неуверенности, перехода, но в первую очередь для настоящих действующих лиц это время анализа и решения, которое нужно выработать для будущего, которое они должны построить. Такова причина, по которой теперь настоятельно требуется забыть привычные, фиксированные и ориентированные исключительно на сушу концепции прошлого, наши континентальные навыки, чтобы сформировать, наконец, прямое и реалистичное видение мира, современное «Weltanschauung» (мировоззрение), понимающее во всей их остроте последствия и результаты поворота в сторону моря, океанского поворота мира.

В будущем место государства в международных отношениях будет зависеть именно от его открытости морю, от его адаптации, от его соответствия требованиям гибкости и быстроты реакции, от его способности справляться с изотропией, с морем и с тем, что в широком и новаторском значении можно назвать экономикой влияния.

На протяжении уже нескольких лет и в самой полной скрытности постепенно происходит настоящий океанский поворот, пошаговое, но реальное перемеще-

ние центра силы от Запада, властвовавшего в былые времена, к выходящему на передний план Востоку. Это перемещение происходит вокруг спящей оси, неподвижного центра международной жизни, автаркических и сухопутных цивилизаций, отказавшихся от моря. Вопреки тому, что можно было бы подумать, этот поворот назад к морю только очень несовершенно отражает геополитическое равновесие момента. Этот поворот, сопровождающийся еще более широким перемещением мировой активности, осуществляется вокруг мертвой оси цивилизаций, отказавшихся от моря, на вершине которых оказывается иранская крепость. Иран, как энергетическое сердце мира, но при этом находящийся с древних времен в состоянии спячки как морская держава может быть только пассивным свидетелем воцелений других держав, касающихся Каспийского моря или Персидского залива.

В геополитическом сердце, иранская крепость

На протяжении ста лет Иран пережил настоящее геополитическое потрясение. В начале XX века Персия была страной, которой не интересовались ни Великобритания, ни Россия, ни, в конце концов, Османская империя. Это буферное государство без политического интереса привлекало внимание своими знаменитыми руинами исключительно археологов. Но в начале XXI века Иран стал центром геополитической актуальности. Как объяснить такой переворот? Эта индоевропейская цивилизация представляет собой, во-первых, ключ к миру в Афганистане, Ираке, Израиле и Палестине, и в Сирии. Афганское преобразование только с трудом можно себе представить без помощи Ирана, ввиду культурной близости, связывающей эти две бывшие части Персидской империи. В Ираке тоже никакой продолжительный мир не возможен без содействия Ирана. Ведь иранское присутствие там весьма сильно, в соответствии с существованием в Ираке шиитских мест паломничества, и оно также сопровождается важными инвестициями в области строительства. Через «Хезболлу» Иран осуществляет прямое воздействие на Ливан и пытается играть роль одной из действующих сил в израильско-палестинском конфликте. Наконец, с помощью своих связей с Сирией Иран претендует на то, чтобы стать одной из центральных действующих сил и в стабилизации Ближнего Востока. Во-вторых, Иран частично держит у себя ключи снабжения западных стран - а также Китая и Индии - нефтью и природным газом. Четвертый производитель нефти в мире и второй экспортер среди стран ОПЕК, Иран располагает вторыми после России запасами природного газа в мире и занимает шестое место в мире по объему его добычи. Помимо своих собственных больших запасов Иран также идеально расположен между двумя главными мировыми бассейнами углеводородов, которыми являются Персидский залив и Каспийское море. Соединяя эти два очага своими нефтепроводами, Иран оказался как бы в геополитическом центре мира.

На севере: неисчерпаемые запасы в Каспийском море

На севере от Ирана Каспийское море скрывает очень большие месторождения углеводородов. Подтвержденные нефтяные запасы соответствуют 100 миллиардам баррелей, то есть 5-8 % мировых доказанных запасов. Эти месторождения распределены преимущественно между Азербайджаном и Казахстаном. Запасы газа, со своей стороны, составляют 7-10 % мировых запасов и располагаются главным образом в Туркменистане. Ни одна из республик Центральной Азии не располагает прямым доступом к открытым морям. Следовательно, с большой остротой встает вопрос о гипотетическом энергетическом соединении между Каспийским морем и океаном. На севере Россия пытается монополизировать сбыт ресурсов этого моря в пользу своей собственной сети континентальных нефтепроводов. Для этого русские добились заключения военных соглашений с Узбекистаном, Киргизстаном, Таджикистаном и Казахстаном. С военно-морской точки зрения единственный флот, который не претерпел сокращений после крушения СССР, был российский флот на Каспийском море. Эта Каспийская флотилия насчитывает 20 000 человек и состоит из сторожевых кораблей, минных тральщиков, десантных кораблей и вспомогательных судов, решающих задачи тыла и снабжения. Конфликты в Чечне и Абхазии пробудили к этому региону внимание Москвы, которая старательно поддерживает этот флот. Флотилия была усилена еще одной бригадой, располагающей наступательными средствами и средствами радиоэлектронной войны. Для Каспийской флотилии планируется построить новые корабли: речь идет о сторожевых кораблях водоизмещением 2100 тонн, вооруженных торпедами и способных достигать скорости 50 узлов. Однако усилиям русских, стремящихся сделать из Каспийского моря российское озеро, частично противостоят американцы. США в действительности хотят лишить Россию доступа к теплым морям, все равно, идет ли речь о Средиземном Море или об Индийском океане. Поэтому Вашингтон развивал сотрудничество с Азербайджаном, предоставил военную помощь Грузии и финансовую поддержку Армении. США, которые намереваются противостоят российской монополии на нефтепроводы и газопроводы Каспийского моря, опираются на Турцию. Турция же намеревается стать главным рынком сбыта богатств углеводородов Азербайджана и Казахстана. Но российские и американские манипуляции вокруг Каспийского моря не являются единственными, так как и Китай подписал соглашение о сотрудничестве с Казахстаном. Индия также появилась в Центральной Азии, подписав соглашения, направленные на реформирование таджикской армии. Но для этого огромного государства энергетическая конкуренция с великими державами касается все-таки главным образом Персидского залива.

На юге: Персидский залив и его морские продолжения

На юге Аравийская плита снижается в направлении Месопотамии и Персидского залива, где она углубляется под иранской плитой. Этот водосток длиной 2000 километров и 500 шириной километров - зона углубления одной литосферной плиты под другой - содержит от двух третей до трех четвертей мировых запасов углеводородов. 40 % мирового производства нефти каждый год следует транзитом через Ормузский пролив к Аравийскому морю и центральным зонам мировой экономики. Великобритания, как морская сверхдержава, уже давно рассматривает Персидский залив в качестве главного геополитического пространства. Господин Арнольд Уилсон заявлял, кстати: «Ни один морской залив не представляет большего интереса для геолога и для археолога, для историка и для географа, для купца и для стратега, нежели это внутреннее море».

Делая сегодня подобные заявления, англичане, похоже, склоняются к созданию в ближайшее время новых военных баз в Персидском заливе, напротив Ирана, например, вероятно на территории Султаната Оман, который состоит в превосходных отношениях с Лондоном. Если это случится, то такая сенсационная переориентация положит конец периоду стратегического отступления на запад от Суэцкого канала, решение о котором было принято в начале 1970-х годов. Действительно, доказывая реальность этого перемещения силы от Запада к выступающему на передний план Востоку, это решение Великобритании стало бы откликом в особенности на желание, проявленное и прежде осуществленное Францией, ее европейским стратегическим близнецом, создать военно-морскую базу в Абу-Даби, точно в месте выхода воображаемой оси, соединяющей озеро Байкал с Исфаханом.

По мере того, как центр мировой экономической активности перемещался в сторону Индии и Китая, отныне считающихся всемирными фабриками, жизненно важная морская артерия в значительной степени отныне выходит из Персидского залива, чтобы присоединиться к большим портам Восточной Азии, пересекая Малаккский пролив. Фактически через Малаккский пролив проходит большая часть морской торговли между Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом: 50 000 судов ежегодно следуют по нему, то есть по 600 в день. 30 % мировой торговли и 80 % импорта нефти Китая и Японии проходят этим важнейшим морским транспортным маршрутом. В этой зоне разворачивается приглушенный конфликт между американским флотом и его союзниками, с одной стороны, и китайским флотом, с другой стороны. Китай пытается для своей выгоды гарантировать себе морскую часть бывшего Великого шелкового пути. Китайцы хорошо помнят, что в IX веке нашей эры гигантские морские джонки из Средин-

ной империи достигали Персидского залива, называвшегося тогда Китайским заливом.

Итак, именно вокруг этого жизненно важного морского «дубля», созданного Каспийским морем и Персидским заливом, происходит настоящий океанский поворот мирового масштаба. Лишенная широкого океанского видения, связывающего сохранение окружающей среды с сохранением культурного влияния, Европа позволила себе сократить свое присутствие на морских просторах. Тем не менее, в европейской сфере, несмотря на размах внезапного сокращения бюджетных ассигнований, два флота все еще обладают реальными мировыми амбициями. Это Национальные ВМС Франции (Marine Nationale) и британские Королевские ВМС (Royal Navy). На Тихом океане морские амбиции как США, так и Японии смягчились. Историческое опережение, достигнутое отважными державами Ренессанса в сравнении с цивилизациями, отвергнувшими море, следовательно, сократилось. Ввиду этого процесса некоторые страны продолжили поворачиваться спиной к океану, сами способствуя этим своей маргинализации, или же это происходило само собой вследствие соотношения сил. Примером этого можно назвать Иран, выбравший атомное автаркическое заточение распространению своей морской власти в регионе, арабские страны, постоянно ищущие морскую стратегию, но быстрые в заключении союзов, или же Африку, раздробленный континент, открытие которого с моря осуществлялось на протяжении веков внешними силами, которые находили там свою выгоду. Зато три цивилизации, напротив, осуществили значительный поворот к морю: Бразилия, Индия и Китай приступили к завоеванию моря, шаг за шагом, спокойно и не пропуская этапов, увеличивая свою морскую мощь.

ФРАНЦИЯ ПЕРЕД ЛИЦОМ ВЫЗОВОВ ОТКРЫТЫХ МОРЕЙ, ИЛИ ПРЕИМУЩЕСТВА СТРАТЕГИЧЕСКОГО ОСТРОВНОГО ПОЛОЖЕНИЯ

*«В действительности, Богемия - большой остров.
Достигнуть его можно только с океана».*

Иржи Кратохвил, чешский писатель.
«Сообщающиеся сосуды»

Сочетание двух явлений в сферах соответственно истории и географии потрясло стратегическое положение Франции. С одной стороны, крушение Советской империи устранило на ее наземных границах любую угрозу нападения с использованием обычных вооружений. С другой стороны, и почти одновременно, сетчатое и непрерывное расширение новых средств коммуникаций способствовало тому, чтобы подорвать концепцию и восприятие того, что мы прежде понимали под «пространством». Физическое расстояние и различие между сушей и морем рассматриваются с тех пор как относительные, тогда как само пространство стремилось к тому, чтобы стать все более гладким, однородным, и на наших глазах появился новый мир, в рамках географии торговли и потоков. Отныне главным смыслом соотношения сил в мире является больше не контроль «хартленда», статичного, твердого, укорененного, очень физическую сущность которого образовала бы Европа, но, более того, в реальности, где расстояние уже выражается во времени, и больше не в километрах, активная позиция в открытом океане, конкуренция за повсеместное присутствие. Наши современники, хотя они и не прекращают говорить о глобализации и напоминать о ее отдельных воздействиях, кажется, не ощущают того, что горизонт Франции больше не является фиксированной, как бы креационистской интерпретацией пространства, которое притворились считать неподвижным, просто континентальным, но что он распространяется на морские просторы, навстречу миру, в котором больше не осталось ничего далекого, и который сам стремится к тому, чтобы смешаться с тем, что находится здесь.

На самом деле, осуществить такое стратегическое преобразование нам мешает то, что у нас все еще сохраняется тенденция, покорное последствие равным образом неоспоримой и вездесущей догмы, отрицающей реальность наших интересов, рассматривающей нашу страну как элемент, как звено, одно среди столь многих других, в географически локализованной и твердо укорененной континентальной коалиции, которая с помощью чего-то вроде неумолимого, но, в сущности, очень спорного детерминизма, образовывала бы необходимые рамки для ее действий и как центра мира. И в то время, когда столько характерных черт нашей страны создают предпосылки для того, чтобы она вышла на просто-

ры более открытого мира, осознала себя на одном уровне с этим миром, мы снова и снова приходим к тому, чтобы по-прежнему навязывать ей устаревшее континентальное видение.

Итак, как бы курьезно ни казалось это приверженцам континентальной доктрины, Франция отныне ввиду самого факта умиротворения на европейском континенте оказывается в прежде неслыханном и многообещающем положении стратегического острова. С восстановлением глубоких связей, унаследованных из ее истории, она, следовательно, обладает тем огромным преимуществом, что первой из стран Запада может направить свои силы на расширение своего морского горизонта. Это глубокое понимание стало бы уникальной возможностью для нашей страны и открыло бы ей перспективу.

Физический перешеек, Франция стала стратегическим островом, который, будучи расположенным в центре мирового архипелага, должен уделять особое внимание своему морскому горизонту.

Конец континентальной иллюзии

Крушение Восточного блока, символом которого было падение Берлинской стены, сделало совершенно устаревшей континентальное укоренение Франции, которая с тех пор приобрела черты настоящего стратегического острова. Фактически Франция не должна больше опасаться прямой и явной угрозы на своих территориальных границах. Напротив, она видит себя окруженной государствами, с которыми она разделяет одно и то же гуманистическое наследие и поддерживает, внутри Европейского союза или вне его, отношения мирного сотрудничества. Таким образом, мы можем понять, что с точки зрения стратегии Франция становится островом практически на том же основании, что и Великобритания. В мире, потрясенном глобализацией, пространство больше не неподвижно, оно не незыблемое: в потрясающей революции коммуникаций, в этой эре подвижности, расстояние утратило свой абсолютный характер: оно больше не отделяет и не защищает; оно представляется как разрушенное чем-то вроде отсутствия места, (буквально «non-lieu» - «не-место», взаимозаменяемое место, где человек остается анонимным – прим. перев.) как ткань, созданная из сети нематериального обмена. Пространство стремится к тому, чтобы стать все более и более изотропным и, следовательно, приобрести одновременно все более и более морской характер. Расстояние больше не является определяющим. Понятие островного положения в физическом смысле становится относительным. Так, чтобы добраться с острова Корсика до Парижа на самолете теперь требуется меньше двух часов, тогда как чтобы доехать на автомобиле до того же Парижа из вполне континентального департамента Коррес нужно потратить более

четырёх часов. Потому в этой новой географии необходимо найти новую интерпретацию островного положения: остров больше не физическое понятие, оно приобрело, в принципе, политический и стратегический смысл. Государство может быть островным в стратегическом пространстве, и при этом оно необязательно должно быть островом в физическом пространстве. Как раз таково положение и Франции, которая, увеличивая свою активность и укрепляя свои обязательства в различных многосторонних организациях, укрепляет себя как потенциальный стратегический остров, опираясь на свою историю и на те преимущества, которые даёт ей обладание современным, интегрированным и независимым ядерным оружием. Мы должны извлечь как можно больше пользы из этого беспрецедентного положения, когда мы можем жить, не опасаясь нападения со стороны наших непосредственных соседей.

Но большая часть наших современников, за некоторым исключением, явно не осознаёт эту новую ситуацию для нашей очень континентальной нации. Континентальная практика остаётся слишком укоренившейся в нашем характере, и она мешает правильно понять зов открытого моря, заставляя пренебрегать тем влиянием, которое могла бы оказывать наша страна, если бы она смогла добиться повсеместного присутствия во всем мировом стратегическом архипелаге, который она образует вместе со своими заморскими территориями. Полковник Мишель Гойя (Colonel Michel Goya, «Res Militaris») сам поставил на основании этого совершенно нелицеприятный диагноз, пытаясь извлечь для нашей страны уроки из британского имперского опыта. «... Хорошо видно, что истинная французская проблема будет зависеть главным образом от психологии», - говорил он. «С экономикой, открытой и зависимой от множества потоков, с окружением, в котором непосредственная угроза жизни исчезла, но осталось множество вызовов, Великобритания в 1815 году приступила к завоеванию мира. Будучи в том же положении, мы, похоже, остаемся настолько заблокированными нашими комплексами и нашими раскаяниями, что не можем увидеть, что отход к нашей внутренней безопасности противоречит защите наших подлинных интересов, о которых мы уже даже не осмеливаемся упоминать».

Континентальное пространство, в которое мы намереваемся «заточить» наши устаревшие амбиции, во многих отношениях является слишком неподвижным и, как доказано, слишком тесным для Франции. Если Франция хочет продолжить действовать политически, защищать свои интересы на мировой арене, брать на себя настоящую ответственность, тогда она не должна и не может закрыться в одном единственном регионе. Её политический горизонт и так уже выходит за пределы горизонта даже самого европейского континента; так как Франция, в конечном счёте, далека от того, чтобы быть просто одной из европейских наций. Она, благодаря всей своей истории и своему влиянию и вопреки всем

поразившим ее глубоким кризисам, была и остается мировой державой, аура которой выходит далеко за пределы Европы.

Франция должна снова уделять больше внимания своему морскому горизонту.

С учетом выводов, которые логически следуют из этого неслыханного прежде положения стратегического острова, отныне представляется, что будущее Франции лежит на море. Нашей стране нужно выработать настоящее морское и военно-морское понимание, и поощрять, насколько это только возможно, самое глубокое преобразование в этом направлении. Наша старая страна, которую история столь часто поворачивала к глубинам земли, должна понять, что сегодня, в XXI веке, она будет располагать огромными преимуществами для того, чтобы взять на себя активную роль на море, и гарантировать этим свое предназначение великой державы; было бы по крайней мере досадно, фактически трагично, если она не воспользуется этими преимуществами, не потребует для себя этих привилегий.

В речи, которую он произнес в Палате общин 20 августа 1940 года, Уинстон Черчилль так описывал общие преимущества островного положения Великобритании и ее повсеместного присутствия во всемирном конфликте: «Наше географическое положение, господство на море... позволяет нам получать ресурсы со всего мира и производить оружие любого рода, но особенно наиболее высоко-развитое».

На эту ситуацию очень похожа и ситуация нынешней Франции. Она располагает второй исключительной экономической зоной в мире, так же как и многочисленными заморскими территориями, которые вместе с метрополией образуют французский мировой архипелаг; и ее военно-морской флот, даже если он и не сравним с гигантской армадой США, все-таки, обладает такими технологиями и средствами, благодаря которым может считаться одним из первых военных флотов в мире.

Эти обязательства охватывают широкомасштабные и сложные меры, включая, например, придание большего значения Заморским территориям Франции, отмеченное в 2011 году, которому не может помешать никакая резолюция ООН, в конце концов, сплоченность, увековечение глубоких связей, которые соединяют французский народ с населением Квебека, с франко-академцами, с народами Африки южнее Сахары, с Магрибом, Ливаном, Ближним и Дальним Востоком, с которыми французов объединяет язык. В гармонии с государствами, которые образуют латинскую дугу, Франция может поддерживать интенсивные двусторонние отношения с государствами Магриба и работать с относительно не-

официальным, но динамичным кругом, которым является Союз Арабского Магриба, чтобы усилить свое присутствие в Средиземном море. С помощью своих обязательств на морях Франция продолжит играть важную роль в Тихом и Индийском океанах, стратегических транзитных пространствах, где она сохраняет свое присутствие, и где ей нужно защищать свои импортные перевозки. Именно через Индийский океан проходит большая часть товаров мировой торговли, среди которых 65 % сырой нефти и 70 % очищенных нефтепродуктов. К этому добавляются 50 % контейнерных перевозок. Фактически 40 % мировой торговли следуют транзитом через Малаккский пролив, и 40 % нефти идут через Ормузский пролив. Операция «Atalante» («Аталанта», военно-морская операция флотов стран Евросоюза для борьбы с сомалийскими пиратами – прим. перев.), чтобы назвать только один пример, очень хорошо показывает тот интерес, который проявляет Франция к пространству Индийского океана.

Усиленная своим положением стратегического острова, который сегодня сам располагается в центре ее мирового архипелага, Франция должна в полной мере взять на себя свое предназначение морской державы. Военно-морской флот – вот главный гарант в пользу убедительности нашей силы устрашения, способности удержать потенциального противника от нападения. Реальность нашего положения заставляет нас сегодня поддерживать поле своих миссий и разнообразие своих средств. Адмирал Пьер-Франсуа Фориссье, в то время начальник штаба ВМС, правильно привлек наше внимание в 2010 году к усилиям, которых требуют поддержание и развертывание полностью эффективного флота, способного к продолжительным действиям. Представляется необходимым не сокращать наши военно-морские силы, если мы хотим продолжить наши международные обязательства в пространствах, которые, вследствие роста потребностей развивающихся в экономическом отношении государств в энергоносителях и растущей конкуренции за обеспечение достаточного уровня снабжения, обещают играть важнейшую стратегическую роль. Если сегодня важно заботиться о росте нашего флота и поддерживать наше присутствие за морем, то это нужно делать не во имя неверно понятой ностальгии, и не из склонности к постоянному чисто техническому увеличению, но во имя будущего. Потому что, располагая такими средствами и такими опорными базами, Франция сможет удерживать свои позиции везде, где она уже активна, подготовить почву для возможного повсеместного пребывания, и под бдительной защитой своего оружия обеспечить свое место в иерархии великих держав.

В США «Center for Strategic and Budgetary Assessment» - CSBA – уже изобличил подобные ошибки инвестиций, вложенных в развитие амфибийных сил. Напротив, «Center for a New American Security» - CNAS - напомнил, что морская и военно-морская сила представляет собой гибкий и приспособленный к завтрашним угрозам ответ, потому что она делает возможным демонстрацию силы и

осуществление повсюду прямых военных интервенций. Американцы не ошибаются, рассматривая усиление своего флота в качестве истинного приоритета. Как констатировал генерал Демпси в определении своего понятия «joint operational access», использование флота позволяет эффективно соединить скорость и огневую мощь перед лицом даже технологически сильных противников. Развертывание огневой поддержки французской авианосной группы в ходе недавней интервенции в Ливии полностью подтверждает правильность этой концепции. И это именно то, что по-своему предсказывал профессор Роберт Арт в 2003 году в его «Большой стратегии для Америки» (Robert Art, «A Grand Strategy for America»), когда он, исследуя гипотетическую войну с Китаем, пришел к выводу, что Китай нельзя было бы окончательно сдержать, если бы не удалось вытеснить его с его береговых форпостов. Даже став относительной ввиду приобретения в качестве флагманского корабля бывшего «Варяга», авианосца, спроектированного в советское время, сравнительная слабость китайцев на морях позволила бы предположить, согласно Роберту Арту, при гипотезе прямого конфликта, стратегическую победу, объектом которой была бы непрерывное обеспечение т.н. «offshore control» (контроля прибрежных вод, морской блокады).

И здесь мы касаемся парадокса новых сил, так называемых развивающихся стран. Действительно, стало уже привычным в попытке понять нынешнюю эволюцию международных соотношений сил противопоставлять так называемые развивающиеся страны, пользующиеся репутацией завоевателей, странам, которые сегодня уже доминируют, и превосходство которых рушится. Но столь же возможно создать любую другую типологию, принимающую в качестве критерия открытость по отношению к морю и активность на море: так появляется фундаментальное различие между державами моря, глобализации, экстраверсии, и державами суши, «победоносными королевствами», как называл их полковник Гойя, которые, если они остаются прикованными к земле, не могут надеяться на окончательное господство в условиях глобализации. Степень открытости к морю, следовательно, бесспорно считается существенным оценочным критерием динамики державы. Морские державы, глобальные по своей природе, predeterminedены к тому, чтобы в процессе глобализации овладевать странами, стесненными в своих усилиях ввиду их отказа от моря. Несмотря на все постоянные разговоры о появлении многополярного мира, в действительности, как это прекрасно показал Дарио Баттистелла в своем блистательном эссе 2011 года «Одномерный мир», в международной жизни по-прежнему доминирует и еще долго будет доминировать не знающая себе соперников единственная сверхдержава – Соединенные Штаты Америки.

Флот считается вектором, необходимым для большой политики, задуманной для использования на водах мирового пространства, суженного коммуникациями и

стремящегося к тому, чтобы стать изотропным. В силу этого факта размышления, предшествующие строительству второго французского авианосца, всегда актуальны, особенно если мы вспомним, что более 70 % населения всего мира в наши дни живет на удалении менее пятисот километров от морских берегов. Именно таким был выбор Англии на протяжении всей ее истории. Великобритания, ресурсы которой были ограничены, а население меньшим, чем у сухопутных держав, не прекращала систематически подрывать исключительную гегемонию какого-либо государства на европейском континенте с использованием приемов амбициозной морской и имперской экстраверсии. Морская мощь, торговля и экстраверсия служили ей в качестве факторов, увеличивающих ее силу. Сгладить демографическую слабость с помощью технологических инвестиций и совершенного использования средств повсеместного присутствия, таким исторически было основание английского успеха. Эта формулировка может сегодня быть формулой силы технологически передовых, но демографически слабых стран, чтобы поддерживать свою силу. У Франции, как и у Великобритании и Японии, таким образом, нет другого выбора, кроме как пойти по этому пути.

Подведем итоги. Два видения Франции, в течение всей истории конкуренты в различных своих перевоплощениях, сталкиваются еще сегодня. Полностью континентальный и заманивающий в ловушку соблазн сосредоточенности на своих внутренних интересах противостоит зову распространения влияния. Важно, разумеется, вступить в борьбу за распространение влияния.

Стратегическое освобождение, которое может познать Франция, сможет поставить ее на первый план умеренного и открытого Запада, символом, вдохновительницей и авангардом которого она тогда смогла бы стать.

Запад в сомнениях

Употребление самого понятия «Запад» может заслуживать обсуждения. Мы решили использовать это понятие как факт, с минимальным пристрастием и в соответствии с общепринятой практикой основных действующих лиц международной жизни, объединяя под ним Европу и США. Эта совокупность признана большей частью союзников Франции; и сама Франция, вернувшись на свое прежнее место в объединенных военных структурах НАТО, в частности, в Комитете ядерного планирования, от чего она прежде отказывалась, приняла решение, определив тем самым рамки своих стратегических обязательств. Тогда, будучи внутри этого Запада, что же мы констатируем? Прежде всего, и в поразительной степени, превосходство США. Они представляют собой, бесспорно, Союзника с большой буквы, того, кто по своим размерам и средствам, очевидно,

не знает себе конкурентов, даже если его положение далеко от того, чтобы восприниматься единодушно. США, кажется, хотя и не столь часто, как в прошлом прибегать к односторонней практике - не из-за великодушия, а для того, чтобы разделить затраты и бремя западных интервенций. Эволюция проекта создания противоракетного щита НАТО после саммита НАТО в Лиссабоне в ноябре 2010 года, несмотря на тогдашние оговорки, высказанные Францией, может иллюстрировать эти намерения. Преимущества американцев общепризнанны и бесспорны, даже если Китай и стремится играть роль противовеса.

Перед лицом вызовов глобализации, результаты которой по-прежнему невозможно предвидеть, кажется, что многие западные государства поддались соблазну стратегического отступления и освобождения от своих обязательств. Из-за уже неуместных рефлексов многие все еще в преувеличенной степени полагаются на помощь гиганта по ту сторону Атлантики, который якобы может и должен обеспечить их безопасность. Но сами США, делая выводы из появления вне Европы новых центров многополярности, собираются пересмотреть ориентацию своего стратегического аппарата, и оставить Европу, отдавая отныне предпочтение азиатским пространствам, которые пересекают Индийский и Тихий океаны. И на протяжении уже нескольких лет американские власти направляют своим европейским союзникам серьезные предупреждения. Роберт Гейтс, например, перед своим уходом с поста министра обороны США, выразил сожаление, что большая часть европейских государств «не захотела ни выделить необходимые ресурсы, ни предпринять необходимые изменения, чтобы стать серьезными партнерами, способными взять на себя свою собственную оборону». Хиллари Клинтон и Леон Панетта, соответственно государственный секретарь и министр обороны в администрации Барака Обамы, во время конференции по безопасности в Мюнхене напрасно старались напомнить европейцам, что им следовало бы организовать, чтобы взять свою оборону в свои руки. В несколько более резкой манере автор редакционной статьи в газете «International Herald Tribune» от 13 июня 2011 года задал этот провокационный вопрос: «Что случилось бы, если бы европейцам пришлось бороться с более грозным врагом, чем дряхлая диктатура Муаммара Каддафи?». Ориентация наших европейских партнеров, даже тех из них, кто наиболее активен, похоже, по меньшей мере, вызывает опасения.

В условиях пересмотра бюджета Великобритании поддерживает амбиции.

Верный союзник США, Великобритания, вынужденная проводить политику строгой экономии, в настоящее время оказывается в положении относительной оторженности. Британским вооруженным силам приходится переживать безжалостные сокращения. Четверть пилотов, прошедших обучение в военно-

воздушной школе Великобритании в 2011 году, не получили никакого поста в Королевских ВВС (Royal Air Force). Некоторые из солдат, участвовавших в конфликте в Ливии, после завершения этой операции были вынуждены оставить армию. Такой же была судьба определенного количества английских военных по возвращению из Афганистана. Королевские ВМС эта политика жесткой экономии тоже не пощадила. Флагманский корабль, авианосец «Ark Royal», выведен из состава флота. Отставные адмиралы выражают беспокойство и в колонках газеты «The Telegraph» открыто задают вопрос, смогли ли бы британские войска еще обеспечить защиту Фолклендских (Мальвинских) островов в том случае, если бы Аргентина снова решилась попытаться отобрать их военным путем. Кабинет министров Великобритании предусмотрел сократить личный состав вооруженных сил, так же как затраты на них, в том числе и на закупку вооружений. До того, как правительство Дэвида Кэмерона приступило к рассмотрению этого проекта сокращения, опубликованного в октябре 2010 года, Королевские ВМС насчитывали около 35 000 человек. Королевские ВВС, которые насчитывали 42 000 военных, должны будут сократить свой штат на 5000 человек. Лиам Фокс, тогдашний министр обороны, предлагал также уволить в запас значительное количество генералов, адмиралов, и маршалов авиации, чтобы уменьшить «количество звезд» в британских вооруженных силах. В целом к апрелю 2015 года три вида вооруженных сил Великобритании могли бы быть сокращены на 17 000 человек.

Германия: между реформой и отступлением

Стратегическое наследие и стратегическая ориентация Германии, как подтверждается, остаются очень сухопутными и континентальными. Германия продолжает направлять свои усилия на рост экспорта, завоевание рынков Центральной Европы и рынков развивающихся стран, таких как Китай. Даже если ее положение изменилось, Германия как раз в соответствии с реакциями своего общественного мнения, сохраняет сдержанность по отношению к более широкому использованию своих вооруженных сил и к «проецированию силы» вообще. Одной из причин этого является исторический опыт. Немецкая газета «Frankfurter Allgemeine Zeitung» от 2 ноября 2010 года снова подтвердила, что «в военном отношении немцы в любом случае сохраняют определенную осторожность, которой не знают Франция и Великобритания с их непрерываемой традицией». Пример многонационального военного обязательства, театром которого была Ливия, может иллюстрировать это утверждение. Согласно решению, принятому министром обороны Германии бароном Карлом-Теодором цу Гуттенбергом до его ухода из политики, Германия в настоящее время осуществляет преобразование своих вооруженных сил из призывной армии, комплектуемой вооруженными солдатами-гражданами, в соответствии с давно принятым на

немецком берегу Рейна выражением, в профессиональную армию, более эффективную и менее дорогостоящую. Насчитывавший вначале около 240 000 человек Бундесвер после завершения этой реформы будет состоять лишь из 170 000 военных, находящихся под управлением министерства, численность которого, распределенная по семи большим управлениям, тоже должна будет сократиться с 3000 до 1500 человек. К концу этой реформы Германия надеется быть способной направить 7000 человек для операций за границей, тогда как Франция после публикации «Белой книги» 2013 года и Великобритания собираются подготовить для использования за границей более 20 000 человек каждая.

Привилегия стратегического островного положения

Итак, Франция живет в центре Запада, одного из центров многополярности. Она располагает, наряду с постоянно не знающей себе соперников Америкой и с похожей на Францию как близнец Великобританией, такими преимуществами и силами, которые еще позволяют ей говорить с позиции силы. Франция в большой степени использует достоинства и самоотверженность своего наиболее значительного и сохранившегося дипломатического персонала для расширения своего стратегического архипелага, второй исключительной экономической зоны в мире. Она смогла развить интегрированные, современные ядерные силы, которые, в отличие от британских ударных ядерных сил, являются абсолютно независимыми. Она берет на себя обязательства постоянного члена Совета Безопасности ООН и не стесняется использовать свои вооруженные силы во всем мире, на самых различных театрах. Ее действия в Мали доказывают, что она еще решительно готова брать на себя ответственные задачи во всем мире. Ее народ развивает цивилизацию, язык и стиль жизни, вызывающие зависть. Если рассматривать мир, а не ограниченный заповедник; если рассматривать открытый океан, а не континент, то у Франции есть все возможности, чтобы вернуться, разумеется, с учетом нынешних реалий, к делу расширения своего влияния, которое осталось незаконченным в результате Семилетней войны, если назвать только один этот исторический пример.

Географические черты преобладания, повсеместности, отсутствия места и изотропии

Следовательно, можно предположить, что новый мир, который возникает буквально на наших глазах, будет построен на базе концептуального триптиха, настоящего треугольника силы, связывающего главные понятия повсеместности, отсутствия места и изотропии. Символическая, цифровая и коммерческая повсеместность – вот горизонт власти, потому что мгновенным коммуникациям

не мешают расстояния и время. Повсеместность представляется современным термином поиска власти. Завтрашними великими державами будут те, кто добьется успеха не в навязывании своего физического присутствия повсюду, как этого хотела империалистическая логика XIX века, но в распространении, в самом движении глобализации, символических частиц своего присутствия. Шумная церемония закрытия Олимпийских игр в Лондоне отчетливо была задумана как празднование культурного, морского и коммерческого триумфа Альбиона. Переданное послание должно было быть ясным; и англичане представили его без комплексов. Стадион, где проходила церемония, объединил толпу зрителей вокруг британского флага - «Юнион Джека», созданного многоугольными секторами, занятыми спортсменами. Из машины, приехавшей к центру «Юнион Джека», в середине концерта внезапно появился гигантский осьминог, ясное изображение вечных амбиций Лондона, в то время как британские модные музыканты, ошарашенные таким стимулированием, сменяли друг друга в ходе большого концерта. Эта церемония с всемирным резонансом представляла собой блестящую и очень удачную операцию «мягкой силы» («soft power»); она заставила также задуматься над тем, насколько в современном мире, полном игр влияния, уменьшается привычное различие между «мягкой» и «твердой силой» («hard power»), между влиянием и властью. По этой причине было бы, несомненно, желательно заменить это статичное и устаревшее различие определением гибкого *континуума* силы, так как государства рационально располагают всеми разнообразными и меняющимися средствами, чтобы достигать своих целей и защищать свои интересы. Обращение к «soft power» не исключает способности однажды воспользоваться и «hard power». Этот рост мгновенных коммуникаций и подвижности, коммуникаций в широком смысле, создает, таким образом, нечто вроде «отсутствия места», мир информационного потока, который конкурирует, почти как фантом, с реалиями и принуждениями физической географии, и, делая это, обнаруживает другое лицо нашего двуликого Януса мира, его цифровое, бесплотное лицо. Эту связь в качестве промежуточного положения дополняет идея изотропии, которая, находя в море матрицу нового стратегического пространства, стянутого коммуникациями, все больше и больше уменьшающегося в условиях отсутствия места, определяет рамки и средства повсеместности.

Сохранить смысл инициативы

В этой новой географии, в этом новом мире, у которого нет, конечно, прежней стабильности биполярного мира, рожденного Холодной войной, мы должны выбрать путь активного обязательства, отвергнуть любое бессилие и бороться против движения энтропии, которое, кажется, иногда охватывает Европу. Как повторил «The Economist» в мае 2011 года, военные расходы европейских чле-

нов НАТО в 2010 году оставались ниже 2 % от валового национального продукта, определенного альянсом. Иллюстрируя эту незаинтересованность, госпожа Ивета Радикова, которая возглавляла словацкое правительство, дошла до того, что заявила, что, мол, для ее страны, оборона вовсе «не является приоритетом». Нужно также напомнить, что прибалтийские государства, хотя и являются членами НАТО, не будут располагать никакой боевой авиацией, и потому будут полагаться, в силу соглашения, действующего до 2014 года, на вмешательство ВВС их союзников по НАТО? Повернувшись лицом к открытому морю, мы должны поддерживать наше присутствие за морем и сделать из себя стражей мирового пространства, которое, пренебрегая континентальными случайными неприятностями, стремится к тому, чтобы стать все более и более изотропным. Если мы хотим все обдумать и взвесить, по крайней мере относительно, то мы сможем в результате воздействия своего рода геополитической силы притяжения, изогнуть стратегическое пространство, и дойдем до того чтобы поляризовать нас самих, соединить через просторы открытого моря, везде, где мы присутствуем, несколько стратегических систем друг с другом. Для этого необходимо порвать с континентальными иллюзиями, осмелиться думать и определять наши настоящие интересы, прежде чем решительно закрепить наше присутствие на морях; такова цена распространения Францией своего влияния в XXI веке.

Франция должна верить в свои преимущества и активно действовать во всем мире, взяв на себя свое предназначение морской державы. Ее предназначением является не отрешенность, не сосредоточенность на внутренних проблемах, но скорее распространение влияния. Для этого мы должны преодолеть наши континентальные комплексы и признать, что отныне мы представляем собой стратегический остров в центре мирового архипелага. Мощная Франция в эпоху глобализации не может быть государством, спрятавшимся в континентальном убежище, но должна стать нацией-экстравертом, ведущей диалог на одном уровне со всемирной деревней, привычной бороздить морские пути, обращаясь к своему флоту. Не отрицая ни наших обязательств, ни нашей солидарности, мы должны будем опасаться подводных камней континентальной иллюзии; так как история уже покинула континент.

Возвращаясь к упущенным возможностям и роковым неудачам, заново переигрывая, спустя почти триста лет, фатальный исход Семилетней войны, Франция могла бы таким образом с помощью морского катализатора выйти на первый план умеренного и открытого Запада, символом, вдохновительницей и авангардом которого она тогда смогла бы стать. Более чем когда-либо в прошлом, будущее Франции лежит на море.

СТАРЫЕ ОКЕАНСКИЕ ЦИВИЛИЗАЦИИ НА РАСПУТЬЕ

Старые океанские державы, т.е. Европа, Соединенные Штаты Америки и Япония, явно сократили свое присутствие на морях. Уменьшение западных флотов, воздействие отхода и ограничения собственными внутренними интересами, эгоистической ловушки социального обеспечения («welfare») и финансовой зависимости, очень логично выразилось в значительном уменьшении распространения влияния. Как объяснить этот страх океанских просторов? Причины этого не исключительно экономические, они также духовные. Европейские государства и Япония после великих мировых войн, которые потрясли XX век, характеризуются, в разной степени, разумеется, отказом от использования силы. Большое демографическое ослабление Европы, как и Японии, частично является причиной того, что эти старые страны испытывают искушение отступить на сушу, ограничив лишь ею свои интересы. Отказ от моря объясняется также отсутствием объединяющего проекта среди государств, всегда находящихся в поисках общей судьбы. В отсутствие истинного видения возникает стремление ограничить свои политические обязательства задачами морской охраны природной среды и представительства для экспорта.

На океанах сокращение флотов, конечно, было скомпенсировано увеличением оперативной совместимости и последующим усилением военного сотрудничества. Морской упадок Запада, взятый в целом, выражается, таким образом, в более редком спуске на воду европейских кораблей. Одновременно США проявляют все меньше и меньше заинтересованности в Европе. Далекая от того, чтобы быть в состоянии выступать в качестве субъекта международной деятельности, Европа, вследствие потрясений, последовавших за окончанием биполярного мира, не может оставаться даже ее объектом. Дело в том, что центр международной жизни больше не располагается в Европе. Потому можно понять все чаще выражаемое американцами желание поскорее освободиться от своих обязательств, чтобы переориентировать свое внимание и переместить свои силы в другие места, туда, где, следуя нынешнему перемещению активности и интересов, разыгрывается будущее мирового состязания, или к усиливающимся странам Южной Азии, прибрежным государствам того, что для обозначения центрального положения этого пространства можно было бы назвать индийским бассейном. Также и по этой причине различные и сменяющие друг друга американские администрации на протяжении уже около десяти лет без перерыва, и эта тенденция нарастает, побуждают европейцев к тому, чтобы они сами взяли на себя ответственность и, в конце концов, сами стали обеспечивать свою безопасность. Таким образом, в результате одного из таких парадоксальных переворотов, на которые история, однако, не скупа, американцы, кажется, сделали своей - потому что такой отныне их интерес – доктрину Шарля де Голля о независимой Европе, которая в идеале должна была бы взять свою оборону в свои

руки. Но в то же время в противоположность этому желанию американцев большая часть крупных европейских государств стремится к тому, чтобы либо утвердиться как еще большие атлантисты, либо, что стало бы беспрецедентной изощренностью отступления, стать еще большими изоляционистами, чем когда-либо прежде.

На самом деле существует немного европейских государств, которые проявили бы решимость согласиться на необходимые инвестиции, чтобы противостоять стратегическим вызовам настоящей глобализации. Однако эту картину следует во многих отношениях детализировать. Во-первых, морские технологические нововведения, которым уже много веков способствует Европа, выражаются в проектировании и изготовлении, несомненно, дорогостоящих кораблей, но зато находящихся на самом передовом технологическом уровне. По этому поводу Жозеф Энротен с полным основанием констатировал положительное соотношение между стоимостью наиболее новых кораблей, их технологическим совершенством и сроком их службы. С другой стороны, с более субъективной точки зрения, упадок духа авантюризма, некий боязливый иренизм, который служит основанием, в особенности, общей незаинтересованности мировыми проблемами, соединенные в желании изоляционизма, конечно, не могут не оказать воздействия на морское и военно-морское дело, в особенности, среди европейских народов. («Иренизм» - это тенденция, направленная на установление миролюбивых отношений между различными религиями. В данном случае, авторы понимают под ней «сентиментальное миролюбие» вообще, но больше в несколько негативном ключе, в соответствии скорее с выражением «Моя хата с краю». – прим. перев.)

В реальности эта инертность проявляется в разной степени. Существует, очевидно, перепад в утверждении морской державы, которая дорожит, среди прочего, историческим наследием. Надо отметить также, что упадок всегда осуществляется на протяжении длительного периода и может быть отмечен отвоеваниями. По образу Римской империи периода расцвета, осуществлявшей отвоевание моря против парализующей деятельности пиратов, Россия, например, несмотря на свою мало динамичную демографию, осуществила заметное возвращение в зону Каспийского моря и повсюду говорит о своих новых военно-морских амбициях. Также японский флот сегодня быстро модернизируется, чтобы сгладить существенное усиление Китая. Согласно японской конституции, японские вооруженные силы самообороны действительно имеют своей целью обеспечение безопасности морских коммуникаций: речь идет о безопасности архипелага. Это причина, по которой японские ВМС, какими бы маленькими они еще не оставались, продолжают существенное наращивание своего потенциала и своих технологий, направленное на то, чтобы выполнять в Южно-Китайском море важные задачи противолодочной и противовоздушной обороны.

Моря, которые, согласно самой старой правовой традиции, понимаются как пространство безграничной свободы, *res nullius* или *res omnium* следуя школам и интересам, остаются в высшей степени тем местом - или отсутствием места, где могут утвердиться страны со слабой демографией, но еще обладающие определенным технологическим превосходством. Франция одна из таких стран. Параллельно с Великобританией и Японией, Франция может утвердиться, сегодня и в будущем, как королевство моря, независимо играющее свою собственную роль и заставляющее уважать свои интересы гигантские сухопутные державы, которыми являются, например, Китай, Индия и Бразилия, сила которых растет каждый день. Но из истории мы, впрочем, знаем, что завоеванные державы могут сохранять свое присутствие на морях или на островках на протяжении еще многих лет после своего крушения. Наконец остается великая американская морская мощь, инструмент единственной нации, имеющей сегодня право и возможность определять всемирную политическую и стратегическую дискуссию. Если европейская сосредоточенность на своих интересах видна на многочисленных морях земного шара, она остается уравновешенной определенными, преимуществами, единственными, впрочем, с глобализацией.

ЕВРОПА: МОРСКАЯ МОЩЬ В СОСТОЯНИИ НЕОПРЕДЕЛЕННОСТИ

Со сдержанным возбуждением, но с сильным чувством Рене де Шатобриан вспоминает в своих «Замогильных записках» возвращение большой эскадры в Брест. Внимательно осматривая потемневшие от солнечного загара лица офицеров, молодой кандидат к производству в офицеры флота отмечает, что «этот иноземный воздух, который приносится из другого полушария, и я не знаю ничего более веселого, гордого, смелого». Непреодолимая притягательность морского приключения, ощущаемая в словах выдающегося писателя ни в его эпоху, ни сегодня, разумеется, не разделялась в равной степени всеми европейскими народами. Многие нации на просторах континента вследствие своей изначальной географической изоляции, прежде всего, инстинктивно опираясь на очень строгое и очень реалистичное определение национальных интересов, не видят для себя вообще никакой пользы от активности на морях. Объединенной или единодушной морской Европы на самом деле никогда не существовало, и ее не существует и сейчас. Исключительный морской подъем Европы на протяжении веков объясняется сочетанием нескольких факторов. Теснота европейского континента, постоянные столкновения конкурирующих амбиций, ограниченные оградой цирка, которую он образует, заставили наиболее сильные, наиболее единые и лучше всего организованные государства искать за морями новые «отдушины», средства для разрядки напряжения. Их побуждали к этому одновременно христианство, меркантилистский поиск богатств и жажда знаний. На протяжении веков соперничество между европейскими государствами усилива-

ло остроту военно-морского соперничества, побудившего того же немецкого императора Вильгельма II, который не мог без зависти и страха смотреть на французский и английский флоты, заявить, при поддержке адмирала Альфреда фон Тирпица, что будущее Германии лежит на море. Сегодня европейская морская динамика буквально выдохлась. Действительно, несмотря на свою очень богатую морскую историю, Европа не сумела еще построить проект, согласовывающий обеспечение безопасности морей с распространением ее политического, экономического и культурного влияния. Осуществление такого проекта, давайте скажем об этом просто, не представляется даже гипотетическим, ввиду того, что оно не отвечает, по сущности, никакому осязаемому интересу и не находит, если не считать успешных и ограниченных многонациональных операций, таких как операция «Атланта», никакого реального и ясно выраженного государственного посредника. Это правда, что морское приключение есть и всегда было делом элиты; и что не все европейские нации принимали в этом участие. Все-таки, первые морские нации Европы, т.е. Франция и Великобритания, обе располагают преимуществами, которые позволяют им, если они сделают выбор в пользу технологических инвестиций и политического утверждения, всегда обладать определенным весом и оказывать достаточное влияние на тяжеловесные сухопутные державы и при необходимости делать это в координации с их немецкими, итальянскими и испанскими союзниками, настоящими княжествами моря.

ДУХ МОРСКОГО АВАНТЮРИЗМА: ЕВРОПЕЙСКОЕ НАСЛЕДИЕ

Рожденный в Западной Европе из союза государственной воли, коммерческих интересов и технического мастерства, вкус к морским приключениям передался в Россию, начиная с XVIII века, когда в результате порыва Петра I возникла необходимость активными действиями и в пространстве утвердить суверенитет и единство своего большого государства. С тех пор и до наших дней морские и военно-морские обязательства какого-либо государства при попытке их осуществления в наивысшей степени отражают то, как это государство видит свое место в мировом пространстве, и те политические амбиции, которые оно намеревается воплотить там.

Прерывистая нить западного морского приключения

Даже если рискованное морское приключение и сыграло главную роль в развитии Европы, это приключение никогда не было непрерывным. Так период морской мощи греческих полисов, который протекал в виде службы их соперникам или во вред Персидской империи, заканчивается выбором Александра вместо выбора Перикла, выбором суши вместо моря. Со своей стороны, Рим утвержда-

ется благодаря своему абсолютному господству в Средиземном море, превращенном во внутреннее море после уничтожения карфагенской соперницы. Это пространство морского благополучия, впрочем, пережило и падение Римской империи. В Средневековье империя Каролингов страдает от набегов викингов в IX и X веках. Только появление структурированных военно-морских сил позволяет справиться с ними. Но настоящей первой европейской талассократией была все-таки Венеция. Освобожденная с 1085 года от любой реальной связи с континентальными державами, Венеция претендует на превосходство в море. Она обеспечивает себе гегемонию в Средиземном море и становится, если это нужно, воинственной силой для борьбы с другими морскими государствами, которые страстно стремятся занять ее место. Следуя за Венецией и даже наперекор ей Амальфи, Пиза и Генуя бросаются в морские и коммерческие авантюры. Упадок этих городов систематически следует из потери ими морской непобедимости. Начиная с Ренессанса, друг за другом следуют несколько наций, влюбленные в морские приключения. XV и XVI века соответствуют португальскому и испанскому первенству. Потеря Испанией и Португалией торговой монополии с Америкой предвещает конец золотого века этих государств. Начиная с XVII века, приходит очередь Республики Соединенных Провинций завоевывать моря. Эта маленькая страна, населенная двумя с половиной миллионами жителей и удивительно богатая, вызывает много зависти и притязаний, особенно со стороны ее соседей-французов и со стороны англичан по другую сторону Ла-Манша. Между тем, демографическая слабость и неэффективность политических и военных учреждений оказываются роковыми для этой страны, морская мощь которой является основой ее богатства, но не ее военной силы. Англия утверждает параллельно с Голландией, начиная с XVII века. Мы здесь сталкиваемся с первым морским превосходством на мировом уровне. Английская гегемония продолжается, пока военно-морской компонент ее морской мощи остается сильнее, чем у ее соперниц, и не был разрушен силой. Возникновение более сильной морской державы еще побуждает Англию уступить этому государству, установив, однако, с ним тесные отношения. Так действительно произошло с Соединенными Штатами Америки на протяжении XX века.

Россия между морским приключением и континентальным отступлением

Отсутствие открытости России к морю создает главное препятствие для рождения морской нации: на северо-западе Балтийское море закрыто датскими проливами. На севере Северный Ледовитый океан почти не позволяет надводное мореплавание. Тихоокеанский берег частично заблокирован льдами значительную часть года, а южнее закрыт японскими проливами. Наконец, на юге выход из Черного моря в Средиземное море представляет собой проливы, контролиру-

емые турками. Иными словами, выходы России к открытым морям являются, по меньшей мере, ограниченными либо контролируются другими странами. Российская геополитика Нового времени вначале представляет собой геополитику изолированного от моря государства, пытающегося добиться выхода к морям. Военно-морской флот Российской империи родился во время царствования Петра I. Петр в 1698 году отправляется в путешествие в Голландию и Лондон, чтобы изучить европейские судоверфи. Во время его плавания через Ла-Манш, он не боится забраться на верхушку мачты английского корабля, на котором плывет. После завоевания крепости Азов Боярская Дума рассматривает доклад Петра I о значимости флота во время этой военной кампании, и 20 октября 1696 года принимает решение о начале строительства этого флота. Балтийский флот Российской империи был создан в ходе Северной войны с 1700 по 1721 год. Между 1702 и 1704 годами небольшое количество судоверфей появляются в устьях рек Сясь, Луга и Олонка. Между 1703 и 1723 годами главной базой Балтийского флота является Санкт-Петербург, затем Кронштадт. Во второй половине XVIII века императорский флот России усиливается в соответствии с более активной внешней политикой, так же как с русско-турецкими войнами, которые дают Империи первенство на Черное море. Итак, сегодня территориальные границы Россия в основном совпадают с границами конца XVII века, времен начала династии Романовых, следовательно, Россия лишилась многих своих морских берегов.

В Западной Европе, как и в России, существует разрыв между людьми моря и людьми суши.

Несмотря на весьма различную морскую культуру, Западная Европа и Россия разделяют один и тот же отстраненный взгляд на моряков. Эти непонимания между военно-морским флотом и сухопутными войсками можно проиллюстрировать на примере двух знаменитых мятежей. 24 декабря 1918 года в Берлине капитан Вальдемар Пабст, первый офицер генерального штаба в гвардейской кавалерийской стрелковой дивизии, выступает во главе своих восьмисот кавалеристов против полутора тысяч революционных матросов, засевших в императорском дворце. Оба войска, которые сталкиваются в эту рождественскую ночь, представляют два враждебных полюса. Одни чувствуют себя хранителями военной мистики, основанной на культе чести и службы королю, другие отстаивают традицию, построенную на авантюризме и вкусе риска. Торжественно внесенные на руках огромной толпой вечером 24 декабря моряки были сметены двумя неделями позже. Другой пример иллюстрирует эту разницу: в марте 1921 года, когда Россия с трудом пытается выкарабкаться из тяжелых последствий Революции и Первой мировой войны, моряки Кронштадтского военного порта на острове Котлин начинают восстание против коммунистической власти. Они за-

являют о своей солидарности с рабочими Петрограда и требуют, чтобы власть действительно осуществляли свободные Советы, то есть независимые от коммунистической партии и от ее бюрократии. По мнению кронштадтских матросов и всех тех, кто поддержал их идеи, это должно было стать третьей революцией. С противоположной стороны Лев Троцкий обращается к бунтовщикам с довольно откровенными угрозами: «Если вы будете упорствовать, вас перестреляют, как куропаток». Но ведь те, в кого он беспощадно направляет огонь, герои, моряки линкоров «Петропавловск» и «Севастополь», оказавшие решающую поддержку большевикам в 1917 году. Развязка боя коротка и кровава. Остров Котлин, где разместились мятежники, занимает стратегическое положение на передней линии стратегической обороны Петрограда, но его наступательные и оборонительные средства обращены исключительно на запад, для защиты от внешней атаки с моря. Троцкий мобилизует элитные войска, которые с севера и юга атакуют незащищенные берега острова. Военные действия, начавшиеся 7 марта, переходят в массовое убийство нескольких тысяч моряков.

Следовательно, Европа - наследница великолепной и полной событий морской истории, в которой авантюризм смог сыграть решающую роль. Сегодня, в любом случае, политическая воля к активности на морях кажется все более и более слабой ввиду отсутствия политического видения и финансовых вложений. В пораженной кризисом Европе редко государства, полные решимости поддерживать свои морские амбиции. Две державы решительно утверждают свое положение в первом ряду, разумеется, не суммарным водоизмещением своих ВМС, а разнообразием своих инструментов и умениями своих экипажей. За Францией и Великобританией на Западе следуют итальянские, немецкие и испанские ВМС, проходящие серьезную реконструкцию, а на Востоке российский флот, переживающий очевидное возрождение.

В Великобритании пересмотр бюджета, решение о котором приняло правительство Дэвида Кэмерона, привел к прямым последствиям. Еще до вступления в силу такого сокращения бюджетных ассигнований, Великобритания должна была изменить свои военно-морские планы: если изначально она намеревалась закупить двенадцать эскадренных миноносцев типа «Daring» (тип 45) взамен эскадренных миноносцев типа 42 (тип «Sheffield» - прим. перев.), то теперь было принято решение заказать только шесть. Затем британское правительство отсрочило замену своего флагманского корабля, авианосца «Ark Royal» (тип «Invincible»), исключенного из состава флота 11 марта 2011 года, который временно, с грехом пополам, заменили в его символической функции десантно-вертолетным кораблем-доком «Albion». Корабль, предназначенный для того, чтобы действительно его заменить в исполнении воздушно-морских (авианосных) функций не будет введен в строй до 2018 года. Речь идет об авианосце «Prince of Wales», который, вопреки тому, что рассматривалось изначально, не

будет оснащен катапультами, которые есть у французских и американских авианосцев. Следовательно, самолетами, которые заменят «Harrier» не смогут быть F-35C, предназначенные для взлета с помощью катапульт, но это будут, вероятно, F-35B, самолеты с коротким взлетом и вертикальной посадкой. В дополнение к четырем атомным подводным лодкам типа «Vanguard» с баллистическими ракетами, Великобритания намеревается приобрести в общей сложности семь новых атомных ударных (многоцелевых) подводных лодок типа «Astute»; две из них уже сегодня в строю, при пяти еще находящихся в строю атомных подводных лодках типа «Trafalgar». Также тринадцать новых фрегатов типа 26 призваны, начиная с 2021 года, постепенно заменить тринадцать фрегатов типа 23, находящихся в настоящее время в строю. Для Франции в соответствии с указаниями, определенными в «Белой книге об обороне и безопасности государства» за 2013 год предусматривается, что военно-морские силы должны сохранить свои задачи сдерживания и боя. Для этого они должны располагать, что вовсе не неожиданно, «четырьмя атомными подводными лодками с баллистическими ракетами, шестью многоцелевыми атомными подводными лодками, одним авианосцем, пятнадцатью фрегатами первого ранга, пятнадцатью сторожевыми кораблями, шестью малыми патрульными фрегатами, тремя универсальными десантными кораблями-вертолетоносцами, морскими патрульными самолетами, а также значительным количеством мин и минно-тральных сил, предназначенных для защиты подступов к нашим берегам и для использования в операциях за пределами наших территориальных вод».

Эти два больших европейских флота, хотя отнюдь и не избежавшие последствий бюджетных сокращений, кажется, сумеют поддержать уровень своих амбиций, даже если с одного берега Ла-Манша казалось бы предпочтительным без задержки рассмотреть начало строительства второго авианосца, чтобы на другом берегу подготовить незамедлительную замену для «Ark Royal». Необходимые инвестиции должны, очевидно, продолжиться. В любом случае, совместные учения этих двух военно-морских сил, в особенности недавние маневры «Corsican Lion», были очевидным успехом, позволившим улучшить оперативное взаимодействие и обмен опытом. Стратегические инициативы этих двух стран, даже если их интересы далеко не всегда совпадают, кажется, иногда образуют что-то вроде стратегической симметрии. В своем недавнем исследовании «Royal United Service Institute» сообщил, что британский кабинет министров хотел бы найти новую военную базу в Персидском заливе. Это решение означало бы пересмотр Великобританией своей позиции со времени ее ухода из Персидского залива в 1971 года. Эта позиция состояла в том, чтобы исключить любое постоянное размещение к востоку от Суэцкого канала. Расположившись на территории Султаната Омана, как об этом стало известно «RUSI», Великобритания априори заняла бы позицию, симметричную французской позиции в этом регионе, так как Франция с 2009 года располагает военно-морской базой в Абу-

Даби, напротив Ирана. Эта база находится под управлением адмирала, командующего морской зоной Индийского океана. Эта случайная симметрия не могла бы означать, тем не менее, постоянной идентичности взглядов или интересов. Эта параллельная эволюция следует, образно говоря, за перемещением стратегического центра тяжести мира от континентальных глубин Европы к индийскому бассейну.

ЕВРОПЕЙСКИЕ ФЛОТЫ ОСЛАБЛЕНЫ ИЗ-ЗА ИХ ДРОБЛЕНИЯ

Военно-морское положение Европы оказывается, как это ни парадоксально, в любом случае контрастным. С одной стороны, Россия проводит свою военно-морскую политику, но располагает все еще ограниченными средствами. С другой стороны, Европейский союз обладает отнюдь не незначительными военно-морскими силами, но прячется за риторикой «soft power», чтобы отказываться от применения силы.

Морская политика России наращивает силы

Военно-морской флот не был забыт Владимиром Путиным. Желание президента уделить больше внимания морю проявилось в его доверии к адмиралу Владимиру Ивановичу Куроедову, главнокомандующего ВМФ России с 1997 по 2005 годы. Этот военачальник снова поставил морскую политику России в центр экономических интересов страны. То, что Россия получила морскую доктрину - а не военно-морскую – рассматривающую одновременно все морские средства России, хорошо иллюстрирует это изменение.

(Адмирал Сергей Георгиевич Горшков в своей вышедшей еще в середине 1970-х годов классической книге «Морская мощь государства» подчеркивал, что морская мощь государства отнюдь не ограничивается военно-морской мощью. Горшков считал, что морская мощь охватывает не только военный, но и транспортный, промысловый и научно-исследовательский флоты, науку об океане, различные отрасли промышленности, связанные с морем, кадры ученых, конструкторов, инженеров и моряков. Морская мощь, по Горшкову, может рассматриваться как составная часть экономической мощи. Таким образом, адмирал Куроедов просто вернулся к доктрине адмирала Горшкова. – прим. перев.)

Межведомственная природа Морской коллегии при правительстве, на равноправной основе объединяющей военно-морской мир и морские экономические интересы, также отражает эволюцию морской политики в сторону растущей интеграции функций стимулирования политических и экономических интересов России. Деятельность Морской коллегии все больше и больше концентрируется

на гражданских и коммерческих целях морской деятельности, касается ли она экономической и продовольственной независимости, развития исследований морских биологических ресурсов или мероприятий по возвращению под российский флаг части судов, зарегистрированных за границей. Новая российская морская политика опирается на усиленный флот. Состоялось несколько двусторонних учений с иностранными флотами, что позволяет предположить, что российский флот отныне получает увеличившиеся бюджетные ассигнования. Среди прочего, флот запланировал строительство второго авианосца, который должен присоединиться к «Адмиралу Кузнецову». Суть этого намерения в том, чтобы и Тихоокеанский и Северный флоты каждый в среднесрочной перспективе мог располагать авианосной группой. На более долгую перспективу, то есть на двадцать или тридцать лет, Россия планирует иметь шесть авианосцев. Россия также собирается построить новую базу атомных подводных лодок на полуострове Камчатка. Эти усиленные средства поставлены на службу стратегии с хорошо определенными контурами.

За неимением достаточных средств российский флот концентрировался на своем ближайшем зарубежье. На Юге приоритет Москвы, привязанный к региону Каспийского моря и Черного моря, объясняется наличием там значительных энергетических и пищевых ресурсов. Этот регион также близок к русскому Кавказу, где развиваются организованная преступность, наркоторговля, контрабанда, торговля людьми и терроризм. Этот интерес выразился в больших военно-морских учениях в Каспийском море в августе 2002 года. В феврале 2005 года адмирал Куроедов подтвердил решение российского правительства создать две военно-морские базы в районе Новороссийска на Черном море - одну до 2011, вторую до 2017 года. Учитывая множество программ, не осуществленных после распада СССР, осуществление этих мероприятий в указанные сроки сигнализирует, среди прочего, о важности этой цели в глазах российских властей. На Севере Москва пытается контролировать Северный морской путь. Действительно, при движении судов этим маршрутом можно добиться очень значительного выигрыша во времени. Например, расстояние по морю из Роттердама в Токио при движении Северным морским путем составляет 14 100 км, тогда как маршрут через Суэцкий канал составляет 21 100 км. Россия в настоящее время обязывает любое судно, идущее северным маршрутом, располагать соответствующим разрешением и идти лишь в сопровождении российского ледокола, что стоит очень больших денег. Но вскоре там будет разрешено плавать всем судам с усиленным форштевнем. Россия, кроме того, предъявила морские претензии на Северный Ледовитый океан, утверждая свой суверенитет на континентальном шельфе, богатом углеводородами. Комиссия ООН между тем ответила, что данные, предоставленные Москвой, не были достаточны для того, чтобы рассматривать указанные зоны Северного Ледовитого океана в качестве части российского континентального шельфа, и рекомендовала дополнительное изу-

чение. На самом деле российские претензии сталкиваются с требованиями других государств, в особенности европейских.

Военно-морские средства, важные для разнообразной Европы

Несмотря на распространение и многообразие технологических «ноу-хау» и опыта, которым они владеют, европейские флоты подчиняются политике, конечная цель которой существенно отличаются у разных европейских государств. Действительно, европейская политика в области безопасности и обороны столь же мало согласована, как и размытое понятие «soft power», за которой она укрывается. В действительности Европейский союз никогда и не планировался для того, чтобы применять силу. «Голубая книга о море», в которой господствует риторика длительного развития, впрочем, ни в одном месте не упоминает о военно-морском потенциале его членов. Широкомасштабный и многообещающий проект Средиземноморского союза, ввиду отсутствия воли и достаточных средств, фактически не принес результатов, на которые рассчитывали. В значительной степени этому способствовали политические разногласия. Если рассматривать коммерческие потоки, которые входят и выходят из Европы, можно только констатировать уменьшение морских перевозок из Северной Атлантики к Тихому океану. Из этого следует очевидный упадок европейских портов. Роттердам, который был первым по грузообороту портом в мире в 1980 году, стал в 2005 году уже только пятым. Также и французский торговый флот занимал в 1970 году восьмое место среди стран мира, а сегодня, с 200 зарегистрированными судами, он только на 29 месте. Судовладельцы, впрочем, в заботе об экономии сделали прагматичный выбор регистрировать свои суда под флагами Панамы или Либерии.

Таким образом, несмотря на свой значительный морской потенциал, Европа сталкивается одновременно с отсутствием сотрудничества с Россией и с настоящим провалом морской политики. За исключением Франции и Великобритании в Европе нет морской державы, обладающей действительно мировым видением и стратегией. Европа Двадцати семи, в соответствии со своими определяющими границами, следовательно, трагическим образом попала во что-то вроде континентальной ловушки, и миролюбивое соотнесение только с самим собой заточает ее в фактическом изоляционизме наиболее опасного рода. Со своей стороны, Франция не может смириться с упадком: усиленная драгоценными преимуществами, она должна развивать свой морской горизонт и активно добиваться своих стратегических целей. Эта забота о развитии и использовании должна в сложном взаимном переплетении объединить и согласовать действия государства и достижения промышленников, в первую очередь, гиганта DCNS («Direction des Constructions Navales», Дирекция по строительству военных кораблей -

французская государственная оборонная компания по строительству военных кораблей. – прим. перев.)

В общем и целом, несмотря на свою весьма богатую морскую историю, Европа так и не сумела пока создать проект, примиряющий защиту морей и распространение ее культурного влияния. Это тем более вредно, что Европа вполне располагает средствами, чтобы осуществлять миротворческие действия на морях. Дело в том, что, в конечном счете, не существует военно-морской Европы. Европа ни в коей мере не является и не может быть полностью объединенной как в военно-морских вопросах, так и в стратегическом плане вообще. Европа моря множественна, разнообразна; она существует, происходит и осуществляется только через судьбы наций, из которых она состоит.

АМЕРИКАНСКИЙ ФЛОТ НЕ ЗНАЕТ СЕБЕ РАВНЫХ, НО ИЩЕТ ПАРТНЕРОВ

21 ноября 2007 года авианосец «Kitty Hawk» попросил у Китая разрешения сделать остановку в Гонконге, где сотни родителей и друзей экипажа ожидали корабль. Гонконг отклонил разрешение. После того, как адмирал Китинг выразил протест китайскому военно-морскому атташе в Вашингтоне, авианосная ударная группа, которую возглавлял «Kitty Hawk», отправилась в свой порт постоянного базирования в Японии. При этом она, сделав сознательно провокационный жест, прошла через очень чувствительный для Китая Тайваньский пролив, отделяющий Китай от его мятежной провинции. Этот инцидент, далеко не единственный, свидетельствует о растущей напряженности между китайским и американским флотами на Тихом океане. Американские эксперты продолжают свои размышления, пытаясь определить военно-морскую стратегию, которая бы была наиболее подходящей по отношению к китайской империи. Во всем мире US NAVY внедряют политику военно-морского сотрудничества, чтобы скомпенсировать сокращение своего формата. Исторические наследники британского военно-морского господства, США с успехом извлекают пользу из разрозненности других стран, утверждая этим свое всемирное лидерство.

НАСЛЕДИЕ «SEA POWER»

Существенный вектор роста американской мощи, военно-морские силы США сегодня перемещают центр своей активности на морские пространства Тихого и Индийского океанов.

Американский военный флот, существенный вектор превосходства США

Унаследовав британское видение превосходства на море, американский флот принимает участие в борьбе с пиратами в Карибском море и в т.н. Квазивойне против Франции с 1798 по 1800 год. В 1801, а затем в 1815 году США ведут войны с берберами, чтобы обеспечить своим торговым судам свободу движения в Средиземном море. Основывая свое экономическое первенство на свободе мореплавания, США отдают приоритет военно-морскому флоту. Во время Гражданской войны наряду с прочими факторами превосходство флота северян, который располагает 96 % кораблей, позволяет Северу одержать победу. Но реальный поворот происходит в конце XIX века: в 1890 году US NAVY - только шестой военный флот в мире, но уже в 1908 году он занимает второе место. Это позволяет США сыграть важную роль в Первой мировой войне. Американский флот очень быстро начинает принимать участие в борьбе с немецкими подводными лодками и в защите конвоев в ходе битвы за Атлантику. Было принято решение, что американские ВМС будут защищать и патрулировать в западном полушарии, в то время как Royal Navy продолжит свою борьбу с подлодками вокруг Британских островов, опираясь на помощь, которую США смогут предоставить англичанам. Во время Второй мировой войны одной из причин победы было господство американских ВМС в Атлантическом и Тихом океанах. США приложили гигантские усилия для создания беспрецедентно большого флота, в результате чего 2 сентября 1945 года суммарное водоизмещение US NAVY составляло 70 % мирового тоннажа, они располагали 99 авианосцами и более чем 41 000 самолетами. Очевидно, что рост военно-морского флота сыграл фундаментальную роль в развитии американской мощи. Сегодня эта мощь концентрируется в наиболее стратегически важных зонах.

Контроль стратегических морских пространств

В отличие от российского флота, миссии которого, следуя региональной стратегии, сконцентрировались исключительно на ближнем зарубежье американский военно-морской флот все еще остается средством глобальной стратегии. Во-первых, важно контролировать два больших морских прохода. На юге Панамский канал приобретает большую геополитическую и коммерческую значимость. На протяжении XX века Панама представляла собой расширение гегемонии США. Даже если зона Панамского канала находится сегодня под панамским контролем, США все равно присутствуют там. На севере Вашингтон интересуется новым проходом между Атлантическим и Тихим океанами. США считают, что проход на северо-западе располагается в международных водах, в то время как Оттава считает его принадлежащим к канадским территориальным водам. Помимо этих двух проходов Вашингтон все больше внимания уделяет Тихому оке-

ану. Для США этот регион по-прежнему представляет риск большого пожара. Причины этого многочисленны. Можно упомянуть продолжение Северной Кореей своей ядерной программы, неурегулированность проблемы «двух Китаев», подъем исламизма в Индонезии, политическую нестабильность на Филиппинах, или еще расширение пиратства и разбоя в Южно-Китайском море и в Малаккском проливе. Но главной причиной все-таки остается усиление мощи китайского флота, который намеревается стать хозяином океанского пути, соединяющего Китай с Персидским заливом. По мнению Вашингтона, Китай якобы создал ряд передовых баз между Южно-Китайским морем и Ближним Востоком, чтобы защитить свое снабжение нефтью. Пентагон очень всерьез принимает китайскую стратегию «Жемчужного ожерелья». Именно база Диего-Гарсия, расположенная на архипелаге Чагос, в самом центре Индийского океана, служит точкой опоры для американского присутствия в регионе, и сегодня в Вашингтоне она рассматривается как одна из главных американских баз для войны против терроризма и для наблюдения за чувствительными зонами.

Главный инструмент силовой стратегии США, американский флот решительно повернулся лицом к Тихому и Индийскому океанам. Однако сравнительное уменьшение его сил и средств и появление новых центров стратегического интереса заставляют его способствовать локальному военному сотрудничеству, что одновременно станет для него также чем-то вроде стратегического дополнения.

КАК КОМПЕНСИРОВАТЬ ОКЕАНСКИЙ УПАДОК?

США в настоящее время ощущают себя империей в стадии упадка. Даже если гипотеза об американской военно-морской неспособности и кажется слишком рискованной, по меньшей мере, в среднесрочной перспективе, но наиболее амбициозные выходящие на передний план развивающиеся страны больше не колеблются занимать позиции в своих соответствующих регионах, понемногу укрепляя свое господство около своих берегов.

Гипотеза имперского упадка

По мнению профессора Альфреда Маккоя, координатора проекта «Империи в переходном периоде», США могут рухнуть в 2025 году. Американское столетие, триумфально провозглашенное в 1945 году, могло бы закончиться, таким образом, через чуть больше двух десятилетий. В 2008 году Национальный совет по разведке впервые признал, что траектория Америки клонится к упадку. Главной причиной этого стало, по мнению аналитиков Совета, перемещение богатств и власти от Запада к Востоку. Пентагон мог бы начать к 2020 году широкомас-

штабную программу развития робототехники, что представляло бы собой последнюю надежду Вашингтона на сохранение своего превосходства, гипотетически сильно пораженного кризисом, 2008 года. Увеличивая исследования Римской империи, некоторые американские историки считают, что США поражены «перенапряжением» («overstretch»). Чрезмерное расширение империи, по их мнению, предвещает ее резкое крушение. При этих обстоятельствах наиболее эффективное решение состоит в том, чтобы увеличивать военное сотрудничество для того, чтобы компенсировать потерю силы, особенно в военно-морской области.

Относительное снижение

Военно-морской флот США не прекращает год за годом слабеть; но он и сегодня остается не знающим себе равных, занимающим первое место среди военно-морских сил всего мира, по сути, единственным флотом первого разряда, мощной, массивной, вездесущей и самодостаточной силой. Это верно, что главные операции американских вооруженных сил в «войне против терроризма» привели к значительным затратам. Последствия этого отразились и на обновлении флота: все программы по закупке вооружений были отложены на срок от одного до трех лет. Кажется вероятным, что, начиная с 2013 года, флот не сможет сохранить свой нынешний формат с двенадцатью атомными суперавианосцами водоизмещением более чем по 100 000 тонн, и что воздушно-морская сила будет насчитывать только десять таких кораблей. Такое же сокращение может произойти и с двенадцатью большими универсальными десантными кораблями-вертолетоносцами с водоизмещением более 40 000 тонн. (Речь идет, в частности, о постепенной замене кораблей типа «Wasp» новыми кораблями типа «America», общее количество которых должно составить 12 единиц). Китай, впрочем, предчувствует уменьшение американской военно-морской мощи. Убежденная в том, что США со временем больше не будут способны обеспечивать морскую безопасность, Срединная империя старается защитить свое снабжение, возрождая наземную часть Великого шелкового пути.

Осознавая эти процессы и желая ограничить их воздействия, США решили для большей безопасности использовать свои собственные нефтяные месторождения. Не следует ли из этого, тем не менее, что Америка попытается снова ограничиться своим континентальным пространством? Это кажется более чем сомнительным, настолько ее интересы рассеяны во всем мире и настолько распространение ее политических инициатив повсеместно.

Несмотря на свою блестящую военно-морскую историю, США последовательно сократили свои морские амбиции. Вследствие перемещения мировой экономики

в Азию их флот пережил значительное уменьшение своего тоннажа. Однако эти перемены означают все же в большей степени упорядоченное отступление к своим ближайшим национальным интересам, нежели эффектный, сенсационный упадок. В конечном счете, США по-прежнему остаются одной-единственной морской державой, способной осуществлять общий контроль над всеми морями мира. Недавние военно-морские преобразования китайского государства не могли бы, по меньшей мере, сейчас, поставить под сомнение американское превосходство. Если море, естественно, является пространством возможностей и отваги, оно никак не может игнорировать реальность соотношения сил.

При любом положении дел это факт, что американцы сегодня действительно рассматривают в качестве стратегического приоритета усиление их флота. Военно-морские силы для такой повсеместно присутствующей державы, как Америка, это необходимое оружие, позволяющее эффективно объединить скорость и огневую мощь. Изучая возможность войны с Китаем, Роберт Арт пришел к выводу, что при таком сценарии США действительно оказались бы неспособны уничтожить своего противника, следовательно, достичь этим цели, которую возлагают на войну все мыслители школы Клаузевица. Но зато им было бы достаточно, между тем, выбрать в качестве первостепенной цели берега противника, пытаясь, таким образом, добиться оттеснения его сил. Таким образом, в этой очень маловероятной гипотезе прямого конфликта с Китаем США смогли бы, вероятно, выиграть эту игру. Но для этого им следует считать победу достигнутой с того момента, когда они приступят не к уничтожению китайского государства, что было бы иллюзией, но когда они скорее прагматическим и, по сути, очень азиатским способом смогут навязать в этом регионе свой настоящий «контроль, осуществленный с моря».

СКРЫТОЕ ВОЗРОЖДЕНИЕ ЯПОНСКОГО ФЛОТА

Хотя и уступив второе место Китаю по экономическому динамизму, Япония сегодня остается великой державой, причем именно в морской области. Задачей японских сил самообороны является обеспечение независимости архипелага, 97 % импорта в который осуществляется морским путем. Японские военно-морские силы заняли незаметную, скромную позицию, внимательно следя за усилением китайского и корейского военных флотов. Далекая от желания снова остановить свою морскую экспансию, Япония, следовательно, стремится модернизировать свой военно-морской флот, чтобы гарантировать независимость японского архипелага. Хранительница великолепного морского и военно-морского наследия, Япония в настоящее время вписывается в новый стратегический контекст, где ее военно-морской флот призван играть отнюдь не незначительную роль.

1890-1990: СТОЛЕТИЕ МОРСКОЙ МОЩИ

Япония - наследница одновременно как военно-морской традиции, основанной на превосходстве ее военного флота, так и недавней морской истории, в ходе которой архипелаг утвердил свое положение в мире благодаря мощи торгового флота.

Наследие военно-морской силы

Японские острова уже давно опираются на свой военный флот. Усилия в области военного судостроения начались в XVI веке, когда феодальные сеньоры в междоусобной борьбе строят большой прибрежный флот, состоящий из сотен кораблей. Именно в ту эпоху Япония создает первые в истории бронированные военные корабли. Ода Набунага, японский даймё, действительно в 1576 году приказывает построить шесть бронированных железом кораблей. Свои первые океанские суда японцы строят в начале XVII века. В 1614 году даймё из Сэндая в согласии с правительством (Бакуфу) сёгуна Токугавы строит «Сан Хуан Баутиста», судно, подобное галеону с водоизмещением 500 тонн, на котором японский посол отправился в Америку, а затем оттуда в Европу. Вскоре после этого Япония перешла к политике изоляционизма, продлившейся около двух веков, что привело к запрету строительства судов, способных на океанские плавания. Начиная с 1868 года, года начала Эры Мэйдзи, Япония принимает решение воспользоваться примером западных флотов и прибегнуть к покупке кораблей, произведенных за границей для модернизации своего флота. В 1890-е годы внешняя политика Японии совершает крутой поворот. После нескольких морских стычек 1 марта 1894 года Япония официально объявляет войну китайцам, и месяцем позже японский флот громит китайский флот маньчжурской династии Цин вблизи устья реки Ялу. Вторую морскую войну Япония начинает против русских в 1905 году (так у автора, на самом деле, конечно, Русско-японская война началась в начале 1904 года – прим. перев.). Победа японцев в этой войне оказывается очень важной и для Японии и для России: с одной стороны, она свидетельствует о превосходных результатах усилий по модернизации, законченных японцами в самые короткие сроки, а с другой стороны, показывает неудачу, к которой приводит инертность. С точки зрения истории Цусимское сражение, в котором решительную победу одержал адмирал Того, было первой победой, одержанной азиатским флотом над европейским флотом. Победа Японии позволяет ей с 1910 года превратить Корею в свою колонию и утвердить свой полный контроль Восточно-Китайского моря, которое становится, так сказать, японским внутренним морем. Первая мировая война, в которую Япония вступает 23 августа 1914 года на стороне Антанты, позволяет Японии еще более усилить свои морские позиции. Япония воспользовалась победой, чтобы взять

под свой контроль немецкие колонии в Океании, а именно Маршалловы острова и Марианские острова. В конце Первой Мировой войны Япония стала одной из двух великих держав в зоне Тихого океана. Она располагает всеми колониями, которые снабжают ее индустрию сырьем, и флотом, который за несколько лет стал третьим флотом в мире. В годы, предшествовавшие Второй мировой войне, японский императорский флот, до тех пор еще простой помощник армии в континентальных завоеваниях, начинает менять свою структуру специально для того, чтобы бороться с США за контроль Тихого океана. В конце 1941 года Япония обладает одним из наилучших военных флотов мира, и, конечно, наиболее агрессивным. После первоначальных успехов японцы в июне 1942 года проигрывают решающее сражение у атолла Мидуэй: это предопределяет поражение Японии. Но поражение японского военно-морского флота, тем не менее, освобождает место временному взлету торгового флота Японии.

Восстановление торгового флота Японии

После Второй мировой войны мощное японское кораблестроение позволяет Японии строить суда торгового флота, в которых она нуждается для обеспечения своих морских перевозок. Вскоре Япония уже обладает первым торговым флотом мира. Этот торговый флот достигает апогея своего могущества в семидесятые годы. Сегодня судостроение - одна из редких отраслей промышленности, производство в которых остается полностью японским. Цель Японии состоит в том, чтобы сохранить национальные мощности судостроения, соответствующие одной трети спроса мирового рынка. Одновременно США, которые все больше покидают материковую массу Евразии, придают все большее значение обоим островам, расположенным на востоке и на западе от Евразии: Японии и Великобритании, в качестве стратегических баз для обеспечения стабильности Европы и Азии. Японский флот, следовательно, играет роль посредника, которой он снова мог бы воспользоваться для своей собственной выгоды.

Итак, Япония - наследница столетия военной и торговой морской мощи на Тихом океане. Но демографическое положение архипелага сегодня возбуждает притязания соседних государств.

СКРЫТОЕ ВОЗРОЖДЕНИЕ ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА

Как и многие другие промышленные страны, Япония страдает от старения населения, которое в среднесрочной перспективе угрожает ее существованию. Эта структурная хрупкость пробуждает агрессивность ее соседей. Рост числа морских инцидентов вынуждает, таким образом, японский флот усиливать свои средства, чтобы усилить свои способности вмешательства.

Демографические, экономические и стратегические слабости

Сегодняшняя Япония характеризуется некоторыми слабостями. В первую очередь, демографическая слабость составляет главную проблему для Японии XXI века. Японское население стареет; трудоспособное население соответственно уменьшается. Нарушение равновесия между поколениями и секторами деятельности вызывает серьезные социальные проблемы, особенно нехватку рабочей силы; похоже, нельзя исключать и краха нынешней пенсионной системы. В экономическом плане, даже если Япония вышла из кризиса недвижимости, сумев оздоровить свою банковскую систему, мировой экономический спад 2008 года представляет собой трудный вызов для этой сильно зависимой от экспорта экономики. Как нация, со всех сторон окруженная морем, Япония до Второй мировой войны обладала важным преимуществом: в сравнении со странами, имеющими наземные границы, она была менее чувствительной к угрозам военного вторжения. Но развитие военной авиации и ракет дальнего действия уменьшает это преимущество. Япония, кроме того, страдает от еще одной структурной слабости: она слишком зависит от США в обеспечении безопасности и обороны очень длинного маршрута судоходства, соединяющего Ближний Восток с Японией, который проходит через Индийский океан, Малаккский пролив и Тайваньский пролив. Теперь этими тремя слабостями: демографической, экономической и стратегической, воспользовались соперничающие страны тихоокеанского региона.

Восстановление военного флота

Несколько морских спорных вопросов вынуждают японский флот развертывать все более и более технологически совершенные средства для защиты японских интересов. Некогда страдавший под властью Империи восходящего солнца Китай вызывает самое большое беспокойство у Японии, поскольку является ядерной державой. Потому с 1996 года пересмотр японо-американского договора о безопасности, осуществленный после роста напряженности в китайско-американских отношениях вокруг Тайваня, предусматривает усиленную поддержку со стороны Японии в случае конфликта, в который вмешались бы США в ее «пограничной зоне». Эта «пограничная зона» должна была бы включать Тайвань, если учитывать экономическую зону в 200 морских миль вокруг Японских островов. С другой стороны, скалы Лианкур, маленькая группа островков, расположенная в Японском море, являются предметом спора между Японией и Южной Кореей. Япония претендует на эти южнокорейские владения. Помимо политического символа, эти острова представляют собой важный экономический объект, так как в 1985 году вокруг них было выловлено двенадцать миллионов тонн рыбы. Курильскими островами, которые в прошлом неоднократно

меняли свой статус, сегодня управляет Россия, хотя на некоторые из них претендует Япония. Эти острова представляют интерес с точки зрения, как рыболовства, так и стратегии: пока ими обладала Япония, российские корабли, базирующиеся в порту Владивостока, не имели свободного выхода в Тихий океан, поскольку зимой Охотское море замерзает. Другая главная цель – принадлежность окружающей острова зоны рыбной ловли, поскольку эти воды очень богаты рыбой. Эти проявления морской напряженности вызвали увеличение японского флота. К 2015 году японский военно-морской флот будет организован вокруг четырех классических оперативных групп («task forces»), которые, в свою очередь, будут сформированы вокруг четырех кораблей. Эти корабли строятся по проекту, сходному с проектом английских авианосцев типа «Invincible». (Речь идет о т.н. эсминцах-вертолетоносцах, а фактически – легких авианосцах, в строй уже введены два корабля типа «Нууга» полным водоизмещением 16 500 тонн, ведется строительство двух кораблей аналогичного класса, но значительно большего водоизмещения (24 000 тонн) типа «Izumo». – прим. перев.) Эти корабли будут сопровождаться всеми необходимыми для их защиты и снабжения кораблями - эскадренными миноносцами, фрегатами, танкерами снабжения и средствами противолодочной борьбы. Противовоздушную оборону будут обеспечивать эскадренные миноносцы типа «Kongô», относящиеся к наиболее мощным кораблям такого класса в мире. Япония обладает уже четыремя такими кораблями и собирается удвоить это количество.

На японской орбите острова Сенкаку, как их называют японцы, или Дяоюйдао на китайском языке, создают другую узловую, символическую и посредническую точку морской напряженности, в которой друг другу противостоят Япония и Китай. Этот маленький архипелаг, включающий пять островов и три скалы, располагается в Восточно-Китайском море, на северо-востоке от Тайваня. С 1960 года Китайская Народная Республика претендует на суверенитет над этими островами. Этот архипелаг действительно представляет и экономический, и стратегический интерес: воды вокруг него богаты рыбой; там возможны также месторождения углеводородов. Для Японии, как и для США, эти острова - полезные и ценные опорные пункты у границ морской территории, контроль которой является задачей Флота Восточного моря ВМС КНР. Напряженности, до тех пор сдержанные и косвенные, уже несколько месяцев назад приняли неприличный оборот. Если китайцы внезапно стали вести себя агрессивнее, то это потому, что их военно-морские силы понемногу все более развиваются. Следует заметить, что усиление китайских территориальных претензий произошло как раз в то время, когда единственный плавающий под китайским флагом авианосец, корабль советского проекта, купленный Китаем у украинцев, только что закончил период ходовых испытаний и был официально включен в состав флота. Скромное японское возрождение военно-морского флота, следовательно, вписывается в азиатский морской контекст, характеризующийся экономическим

и морским взлетом Китая. Пусть даже развертывание японских ВМС всегда останется ограниченным, японский флот отличается, между тем, большим динамизмом: его корабли всегда отличаются самым современным технологическим уровнем и регулярно заменяются. Японский флот намеревается, начиная с 2020 года, объединить под своим флагом четыре эсминца-вертолетоносца, каждый из которых может нести от 11 до 14 летательных аппаратов (два уже построенных типа «Нууга» и два еще строящихся типа «Izumo» – прим. перев.) три корабля поддержки, шесть ракетных эсминцев противовоздушной обороны класса DDG, от 22 до 24 эсминцев класса DD, и шесть малых эсминцев.

В соответствии с перемещением мировой экономики в Азию и ростом морского могущества Китая Япония сохраняет бдительность в отношении господства над своими морскими подступами. Скрытная модернизация Японией своих сил самообороны показывает, что японцы предчувствуют уход американцев из Тихого океана, и готовятся осуществлять там свое собственное влияние и гарантировать свою безопасность, как это предусматривает японская конституция. В более длительной перспективе, даже если враждебное отношение японского общественного мнения к ядерной энергетике, очевидно, только усилилось после аварии на Фукусиме, гипотеза, которую защищал при жизни генерал Пьер-Мари Галуа, согласно которой демографически слабеющая, но технически передовая Япония придет к тому, чтобы создать собственный ядерный арсенал устрашения для сдерживания китайской угрозы, не может быть окончательно отвергнута.

Распространение влияния Европы, США, как и Японии, следовательно, было возможно только вследствие значительного внимания к мореплаванию и крупных капиталовложений, вкладываемых в развитие морской мощи. Сегодня эти три старые океанские культуры остаются хозяйками морей, но быстро теряют свою силу: европейский флот лишен реального проекта; американский военно-морской флот безнадежно пытается опереться на самых разнообразных союзников; что касается японского флота, то он переживает фазу относительного восстановления в рамках упадка в более долгосрочной перспективе. Непрочные государства чересчур обеспокоены своими внутренними проблемами для обеспечения полного господства в океанских просторах, их военно-морской флот порой оказываются жертвой переменчивой внешней политики. Однако их роль имеет решающее значение, тем более что войны сегодня в большинстве случаев бушуют вокруг цивилизаций, отказавшихся от моря.

СПЯЩАЯ ОСЬ КОНТИНЕНТАЛЬНЫХ КНЯЖЕСТВ

Хотя океанский авантюризм и представляется как одна из исторических черт Запада, он затронул растущее количество цивилизаций, поскольку интернационализация торговли сделала море неизбежным. Все-таки, в центре мира осталось широкое пространство, в котором государства упорно отвергали любое завоевание морей. Это пространство отказа от моря соответствует Северной и Центральной Африке так же как целому Ближнему Востоку. Большая часть этих территорий принадлежит исламскому миру, на этих землях в настоящее время располагается т.н. «дуга кризисов», определенная «Белой книгой обороны» 2008 года.

Отсутствие постоянных и значимых флотов, как и настоящей военно-морской стратегии, объясняется тем, что технологические нововведения, столь существенные для господства на море, были заблокированы там уже давно. Что касается шиитского мира, сердца исламских нововведений, то он уже на протяжении веков был заточен в континентальном пространстве, в центре которого оказывается иранская крепость.

Цивилизации, отказавшиеся от моря, своими богатыми месторождениями нефти, полезных ископаемых или сельскохозяйственными землями возбуждают аппетит морских держав. Большая часть войн концентрируется в этом неустойчивом пространстве. Именно вокруг этой мертвой оси происходит океанский поворот от Запада к развивающимся странам.

ИРАН: АТОМНОЕ ЗАТОЧЕНИЕ ВМЕСТО РАСПРОСТРАНЕНИЯ МОРСКОГО ВЛИЯНИЯ

С геополитической точки зрения, иранское плато представляется высокой крепостью, изолированной от цивилизаций, соседствующей с ней со всех сторон. Эта географическая конфигурация выражается в сильном комплексе превосходства персов по отношению к окрестным народам, будь то русские, индийцы, арабы или турки. Однако Иран никогда не был осажденным замком. На протяжении своей многотысячелетней истории Персия была способна оказывать сильное влияние на весь мир, когда она владела окрестными морскими пространствами. Сегодня это даже более справедливо ввиду того, что Каспийское море и Персидский залив являются самыми большими на планете резервуарами углеводородного топлива. Только овладение этими богатыми морскими пространствами позволит Ирану когда-то достигнуть уровня региональной державы. В древности Персия династии Ахеменидов решительно повернулась к ближ-

ним морским пространствам при посредничестве народов моря, таких как финикийцы, греки или арабы. Века иностранного господства, заморозившие технологические достижения на море, все-таки сделали напрасными любые морские приключения между VII и XVII веками. Сегодня Иран, восходящая региональная держава, упорно замкнулся в своем ядерном выборе вместо того, чтобы сделать решительный выбор в пользу моря.

ДРЕВНОСТЬ: ЭПОХА МОРСКИХ ПРИКЛЮЧЕНИЙ ЧЕРЕЗ ПОСРЕДНИЧЕСТВО

Между VII и IV веками до н.э. Персия династии Ахеменидов завладевает окрестными морями благодаря поддержке завоеванных ею морских народов. При Сасанидах Иран опирается исключительно на арабских мореплавателей, чтобы овладеть морскими потоками Персидского залива.

Завоеванные народы мореплавателей приобщают Персию времен Ахеменидов к морю

Персия времен Ахеменидов не является морской цивилизацией: ее экономика только очень косвенно основывается на морской торговле. Континентальная империя, Иран приходит к морю только случайно, в процессе своего территориального расширения. Торговля осуществляется исключительно по суше. Наиболее длинный из караванных путей - это Царская дорога, которая тянется почти 2400 километров от Сардов в Малой Азии через Месопотамию до Суз. Станции для смены лошадей размещаются на ней через каждые 25 или 30 километров. Расширяясь на запад, Персидское царство завоевывает между тем несколько морских цивилизаций, которые, в конечном счете, резко меняют его отношение к морю. Изучение политики правителей эпохи Ахеменидов очень ярко показывает рост внимания персидских правителей к морским делам. Царь Кир (560-530 до н.э.) использовал исключительно сухопутные войска. Когда он пытался покарать раздражавших его своим вызывающим поведением островитян, то зачастую не мог этого сделать, потому что при приближении его войск жители приморских городов убегали на кораблях. Покорение Вавилонии в 539 году н.э. незамедлительно дает понять персам все те преимущества, которые они могут извлечь из мореплавания. Реки и каналы действительно занимают очень значительное место в экономической деятельности вавилонян. Геродот, который проявляет живой интерес к судоходству на Евфрате, упоминает кожаные круглые корабли, которые спускаются по течению реки. Что касается Тигра, то эта река судоходна и для крупных транспортных судов. Таким образом, вавилонские реки и каналы находятся в тесной связи со средиземноморскими берегами. Царь Камбис II (530-522 до н.э.), сын и преемник Кира, использует флоты союзников: финикийцы и жители острова Кипр, с которыми он заключает союз, предо-

ставляют ему военный флот. Быстрый рост совместных операций (осуществляемых сухопутной армией и флотом – прим. перев.) позволяет ему взять город Пелусий в устье Нила и захватить эту территорию. Разгромленные египтяне отступают к Мемфису. В Египте Камбис, проявляющий большую заботу о речной сети, приказывает содержать в должном порядке плотины и каналы. Дарий (521-485 до н.э.) демонстрирует еще более живой интерес к морю, приказав разведывать приморские земли Греции. Затем он руководит морской экспедицией против острова Самос, который завоевывает. Когда Дарий приступает к завоеванию Фракии, то одной из причин этого являются ее леса, необходимые для строительства кораблей. Финикия играет важнейшую роль в обращении Персии к морю. В стратегической системе Ахеменидов финикийский берег вместе с Кипром действительно является исключительной базой для набора моряков для военного флота, о чем свидетельствует состав персидского флота в 334-332 годах до н.э. Наконец, Малая Азия усиливает морскую мощь персов. Среди контингентов военного флота Великого царя Геродот называет киприотов (50 кораблей), киликийцев (100 кораблей) памфилов (30 кораблей) и ликийцев (50 кораблей). Города киликийского берега были включены в военную организацию Персидской империи, и каждый из них должен был направлять в царский флот определенный контингент. Персидские военно-морские базы и судоверфи, наконец, множатся на средиземноморском побережье и доходят до северного берега Персидского залива, где город Ампе служит базой для флота Великого царя. Следовательно, привязанность и интерес к морям у персов не были непосредственными. Лишь завоевание и интегрирование цивилизаций, обращенных лицом к морю, позволяют Великому царю овладеть окрестными морскими пространствами. Если мы так мало знаем о морских учреждениях Ахеменидов, то это потому, что организация их была очень децентрализованной. Впрочем, персидские корабли тоже отличались большой разнородностью.

На севере мы можем отметить относительное равнодушие Персидской империи по отношению к Каспийскому морю. Гористые и лесистые берега на южном побережье Каспийского моря отнюдь не являются непреодолимым препятствием для создания портов: и если империя Ахеменидов не поворачивается к этому северному морю, то лишь потому, что там до прихода персов отсутствует какой-либо народ мореплавателей. На юге, даже если порты Персидского залива представляют собой главные центры торговли Ахеменидов, эта торговля остается исключительно в руках финикийских купцов, вскоре вытесненных греками. Следовательно, Персия Ахеменидов только постепенно заинтересовалась морем, наученная этому завоеванными или соседними народами.

Потеря западных морских берегов и рост торговли в Индийском океане

Победитель на море, начиная с 333 года, Александр Македонский включил в свой собственный флот последние остатки Персидского флота. В 330 году до н.э. Александр преследует Дария III до берегов Гирканского моря (так греки называли Каспийское море по имени Гиркании, греческого названия области вдоль юго-восточного берега Каспийского моря, в бассейне современных рек Гурган и Атрек, входившей в состав Персии – прим. перев.), где Дарий затем был убит его приближенными. С греческим завоеванием Персия теряет половину своих морских берегов. После смерти Александра в 323 году, его преемники разделили Персидскую империю на несколько царств, отделив центральные земли от Черного моря и большей части восточного Средиземного моря. Царство Селевка I Никатора сохраняет только тонкую полоску средиземноморского побережья. Селевк отправляет своего главнокомандующего Патрокла в разведывательную экспедицию на Каспийское море. Патроклу не удается полностью оплыть вокруг этого моря, после чего он распространяет версию, согласно которой Каспийское море якобы является только заливом внешнего океана. В эту эпоху торговая деятельность начинает развиваться на южном берегу Каспийского моря. Парфянское царство, которое сменяет династию Селевкидов, теряет средиземноморское побережье. Между III и VII веками купцы Сасанидов добиваются восстановления господства персов над обоими морскими путями: Персидским заливом и Каспийским морем. Эти пространства становятся даже внутренними морями в империи, так как их берега почти полностью в руках персов. Развитие торговли через Персидский залив играет существенную роль в экономике Сасанидов. Оно частично объясняется конфликтами с Римской империей, а именно войнами 502-506 и 527-561 годов, которые, ограничивая движение по Великому шелковому пути, стимулируют морскую торговлю. Персы, приобщенные к морю арабами, строят порт в Маскате и завязывают связи с Цейлоном, Малайзией и добираются даже до Китая, где присутствуют персидские колонии. Кодекс Мани – «Codex Manichaicus Coloniensis» - свидетельствует о морских связях, поддерживавшихся между Персией и Индией в начале правления династии Сасанидов. Контролирующие Персидский залив персидские купцы непосредственно угрожают торговле римлян, которые призывают на помощь христиан-эфиопов.

Таким образом, даже если Персия явно отступила от морей в сравнении с эпохой Ахеменидов, она и теперь играет очень активную роль в единственном открытом для нее доступе к морю, связывающем ее с большими торговыми потоками. Но интерес, проявлявшийся персами к морю, был приведен в полное расстройство мусульманским завоеванием.

ВТОРЖЕНИЯ В ПЕРСИЮ: ВРЕМЯ ОТКАЗА ОТ МОРЯ

Как только Персия была завоевана, она утрачивает свое господство над окружающими морскими пространствами, что усиливает ее упадок. Моря, отданные персами в Средние века туркменам и арабам, были завоеваны русскими и англичанами с XVII века. Западное давление усиливается в XIX веке.

В Средневековье моря оставлены туркменам и арабам

Между VII и XVII веками Персия представляет собой арену последовательных вторжений, которые ослабляют центральную власть и оставляют контроль Каспийского моря и Персидского залива в руках других народов. На юго-восточных берегах Каспийского моря развивается морская культура туркменов. (Автор имеет в виду средневековых туркменов или туркоманов, которые, по мнению многих ученых, вероятно, были тюрками-огузами – прим. перев.). Некоторые ученые задавались вопросом, почему персы забросили Каспийское море, в то время как это море вызвало интерес тюркских народов, которые граничили с ним. Для Кристиана Бромбергера эта разница объясняется демографической и социальной структурой туркменов. Страдая от перенаселения на полузасушливой территории, наиболее бедные индивиды, будучи исключенными из этого кочевого общества, по его мнению, обратились к морю, чтобы найти экономический рынок сбыта. Этот морской тропизм туркменов мог быть связан с правилами наследования, при котором имущество передавалось последнему ребенку мужского пола. С персидской стороны зороастрийские княжества, отрезанные своим гористым барьером, долго не покоряются исламу. Как бы то ни было, необычайная разновидность имен, использованных географами для описания и характеристики этого моря, свидетельствует о том, что его характер был малоизвестен. Начиная с XIII века, на Каспийском море развивается торговля шелком, деревом и рабами. Главным образом именно монгольское завоевание превращает Каспийское море во внутреннее озеро. В Персидском заливе судоходство развивают арабы, в особенности оманцы, которые являются хорошими мореплавателями. Кстати, Коран положительно смотрит на морскую торговлю. Остров Киш, живший в невиданном благополучии в XIII веке, был, в конечном счете, поглощен Ормузским государством. После того, как окружающие Персию морские пространства оказываются в руках туркменов и арабов, море становится для персов нереальным пространством, пространством литературы. В иранской мифологии постройка первого корабля приписывается царю Джамшиду. Поэт Амир Хосров Дехлеви (1251-1325) рассказывает о том, как Александр Македонский, сопровождаемый ангелом морской бездны, спустился в глубины моря в стеклянном батискафе. Фирдоуси сообщает, что такие великие легендарные цари как Кей-Кавус или Кей-Хосров плыли на кораблях во время своих от-

важных экспедиций. Со своей стороны, поэт Асади Туси изображает в своем эпическом произведении «Гершасп-намэ» героические бои великих воинов с драконами и демонами Индийского океана. Средневековая литература, следовательно, играет существенную роль, поддерживая в персах живую память о былой морской мощи Персии. В действительности Персия уже ощущает себя окруженной водами.

С XVII века начинается двойное морское давление русских и англичан

С началом Нового времени морской мощи туркмен и арабов бросает вызов двойное европейское наступление. После взятия Константинополя в 1453 году султаном Мехмедом II, европейские купцы ищут новые коммерческие пути на Восток, в обход Османской империи. Путь Волга - Каспийское море отвечает этим ожиданиям. Начиная с 1557 года, русские укрепляют Астрахань. Английские искатели приключений очень быстро следуют за ними в поисках прямой дороги в Индию. В 1564 году царь предоставляет английским купцам торговые привилегии. В конце XVI века попытки турок обосновываться на Каспийском море оканчиваются провалом. Начиная с XVII века, русские начинают систематически продвигаться вперед в регионе Каспийского моря. Усилия русских сравнительно неспешны. В 1667 год флот казаков, насчитывающий 2000 человек, выходит из устья Волги и располагается на персидском берегу. Казаки уничтожают персидский флот. Такие рейды постепенно парализуют активность персов на Каспийском море. Настоящий стремительный натиск русских на Каспийском море осуществляется благодаря активности Петра I. Начиная с 1722 года, российская гидрографическая служба приступает к систематическим исследованиям Каспийского моря. В 1734 году англичане пытаются начать торговлю на Каспии с разрешения царицы Анны Иоанновны. В 1742 году Джон Элтон, вследствие несогласия, предлагает свои услуги Надир-шаху, чтобы построить для него флот. Это было последней попыткой сформировать персидский флот на Каспийском море. Российское господство на Каспии было формально признано Гюлистанским мирным договором (1813), в котором персы признали включение Закавказья в состав России. Религиозные факторы сыграли важную роль в той легкости, с которой русские берут Каспийское море под свой контроль: Персия прекращает проявлять интерес к рыбной ловле, поскольку жесткие религиозные нормы во времена династии Сефевидов запрещают потребление осетра, рыбы без чешуи. На Юге несколько держав обеспечивают себе стратегический контроль Персидского залива, выталкивая прочь арабских моряков, чьи суда почти не изменились со средневековых времен. В начале XVI века португальцы захватывают несколько островов в Персидском заливе и в Ормузском проливе. 4 мая 1515 года португальцы окончательно обстраиваются на острове Ормуз, который служит главной базой для их сил в регионе. Порту-

гальцы со временем контролируют все острова и восточные порты Персидского залива. Шах Исмаил III назначает Хадим-бека главнокомандующим военно-морскими силами Персидского залива. Но это название чисто формально, ввиду того, что на самом деле этого флота нет. В течение шести лет португальцы захватывают все иранские острова, среди которых Бахрейн и стратегический порт Бендер-Аббас в Ормузском проливе. Португальская оккупация длится до царствования шаха Аббаса I Великого (1571-1629). Так как в то время персидский флот все еще практически отсутствует, шах поддерживает присутствие английских военно-морских сил в Персидском заливе, чтобы прогнать португальцев из региона. Во времена его правления завязываются первые торговые связи с английской Ост-Индской компанией. Французская Ост-Индская компания здесь тоже присутствует, даже если она не так активна. Персия, которая сама почти ничего не инвестирует в море, активно регулирует деятельность английских и голландских торговых компаний. Вследствие этого между европейцами начинается жесткая конкуренция.

Торговля с Индией развивается во вторую половину XVII века. В 1615 году англичанин Ричард Стил отмечает, что контроль Персидского залива португальцами ведет к уменьшению морских перевозок и к синхронному увеличению сухопутной торговли: караваны, которые следуют транзитом через Кандагар, насчитывают от 3000 до 12000 верблюдов. Европейцы, которые все более и более присутствуют в Персидском заливе, должны объединиться с арабами Маската, которые приобретают себе несколько военных кораблей. В начале XVII века могущественный флот имама Омана, базирующийся в Маскате, усиливает свои атаки против купеческих судов. Надир-шах, правитель Персии с 1736 по 1747 годы, понимает стратегическую пользу от отвоевания Персидского залива и Аравийского моря и решает создать флот. Он выбирает порт Бушер, чтобы разместить в нем свои военно-морские силы. Он пытается сначала купить суда у иностранных торговых компаний, но они отказываются. Надир-шах начинает строительство важной судовой верфи в Бушере. Тем не менее, разрастающиеся мятежи срывают проект. Слабая заинтересованность Персии в морском деле отражается в титуле «Daryabeugi» - повелитель моря - которым жаловали адмирала, командовавшего персидским флотом. Это военно-морское звание, османское по своему происхождению, было впервые использовано в XVIII веке, когда Надир-шах строит свой флот, и пережило уничтожение персидского флота. Таким образом, правители Сефевидов приняли эстафету у литературы, скрывая за пышными морскими титулами отсутствие персидского флота.

Усиление российского и английского давления в XIX веке

В течение XIX века морская слабость Персии становится тем более беспокоящей, что торговля осуществляется отныне в большинстве своем морским путем. Морская торговля, которая составляла только 25 % экспортных поставок Персии в 1821 году, достигает в 1900 году уже 75 %. Европейское морское присутствие становится настолько ощутимым, что кажется, будто Персия совсем утратила интерес к своим морским берегам. В Каспийском море усиливается господство России. Общество «Кавказ и Меркурий», основанное в 1858 году, перевозит товары по Каспийскому морю и по смежной речной сети. После начала добычи и использования нефти развивается устойчивый торговый поток между Азербайджаном и Россией. В конце XIX века 80 % произведенной нефти, то есть шесть миллионов тонн, доставляется морским путем. Развитие российской морской активности доходит до того, что душил любую морскую деятельность на южном берегу за значительным исключением туркменского мореплавания. Во времена правления шаха Мохаммед-шаха Каджара (1834-1848), все права на ловлю рыбы в Каспийском море предоставлены Абдалу, российскому подданному из Азербайджана. Активность персов на море практически упала до нуля.

Положение в Персидском заливе существенно не отличается. В 1853 году Великобритания заключает постоянное морское перемирие с княжествами Персидского залива. Шейхи обещают прекратить досматривать английские суда и признают Великобританию в качестве господствующей державы в Заливе. Персидское присутствие остается очень ограниченным, несмотря на покупку Персией в 1883 году двух немецких кораблей, названных «Persepolis» и «Suse». В организационном отношении по-прежнему непрерывно используется титул «Daryabeugi». Им чаще всего жалуют губернатора Фарса, губернатора Бушера и, время от времени, других местных высокопоставленных лиц. Например, в 1823 году Хосейн Али Мирза Фарманфарма присваивает этот титул шейху Шаржи, чтобы удостовериться в его помощи для захвата Бахрейна. Когда английский флот угрожает берегу Персидского залива в 1840 году в ответ на осаду персами Герата, Мохаммед-шах (1834-1848) присваивает титул «Daryabeugi» губернатору Бушера. Потому что у персов нет ничего, кроме военно-морских званий, что можно было бы противопоставить росту могущества России и Великобритании в их водах.

Лишенный доступа к морям сначала арабской и туркменской, затем русской и английской цивилизациям, Иран, следовательно, был заточен в континентальных пространствах. В современную эпоху отсутствие господства на море ставит под угрозу само выживание иранского государства.

МОРСКОЕ ЗАТОЧЕНИЕ И ЯДЕРНЫЙ ВЫБОР

С конца XX века Персидский залив стал стратегическим пространством, где западные флоты стараются обеспечить свободу движения и гарантировать этим снабжение своих стран нефтью. Ввиду отсутствия соглашения с Китаем иранская морская стратегия в этой зоне остается асимметричной и оборонительной.

Иран, заблокированный морем

В XX и XXI веках стратегическое значение Каспийского моря и Персидского залива снова направляет внимание Ирана к морю. Распад СССР и появление новых государств снова ставят под вопрос юридический статус Каспийского моря. За дебатами географов об озерной или морской природе этого водоема Иран и, сегодня, Россия, Казахстан, Азербайджан и Туркменистан спорят о разделе ресурсов, которые он содержит или на которых располагается. При этом их не столь интересуют доходы от рыбной ловли в Каспийском море, сколько та манна небесная, которая исходит из эксплуатации богатых углеводородами недр на его дне. В Персидском заливе открытия крупных месторождений нефти вызывают интерес великих держав, начиная еще с 1930-х годов. Нефтяные поля, которые эксплуатируются со Второй мировой войны, оказались наиболее производительными в мире. Практически 50 % всех мировых запасов нефти находятся в водах Персидского залива. Начиная с 1960-х годов, англичане уступают здесь место американцам и русским.

Иранское правительство, осуществляя мероприятия в целях усиления своего морского могущества, обогащает свой флот современными американскими и английскими эсминцами, фрегатами и многочисленными малыми кораблями, среди которых быстроходные катера и суда на воздушной подушке. После свержения шаха в 1979 году Соединенные Штаты Америки вводят экономические санкции против Ирана, ограничивая этим его возможности вооружать свои вооруженные силы и поддерживать их обеспечение на должном уровне. Флот пострадал от этих санкций еще больше, чем сухопутные войска или военно-воздушные силы, так как ему пришлось недосчитаться нескольких заказанных кораблей. (Речь идет в первую очередь о заказанных правительством шаха в США в 1974 году шести ракетных эсминцах. После свержения шаха правительство США аннулировало это соглашение, и четыре корабля из шести, которые были к тому времени уже почти готовы, были достроены и включены в состав ВМС США как эсминцы типа «Kidd», два оставшихся корабля, ввиду низкой стадии готовности, были разобраны на стапеле. – прим. перев.)

Кроме того, иранский флот несет потери от иракцев во время Ирано-иракской войны и терпит еще более значительный ущерб во время операции «Earnest Will» (осуществлявшееся с 1987 года конвоирование американским флотом кувейтских танкеров в Персидском заливе – прим. перев.) в 1988-1989 годах.

Центральное положение Персидского залива, рассматриваемого в качестве инертной оси происходящего ныне океанского и экономического поворота, выражается в определенной степени в интересе, который к нему проявляют мировые державы. Франция, выполняя договор, заключенный в 2008 году, открыла в 2009 году военную базу в Абу-Даби, находящуюся под командованием ALINDIEN, адмирала, ответственного за морскую зону Индийского океана. С помощью этого развертывания, сопровождавшегося, впрочем, закрытием базы в Дакаре, Франция переместила свою стратегическую структуру на восток, по направлению к индийскому бассейну, стараясь занять позицию прямо в осевом регионе Залива, напротив иранской крепости. Если мысленно соединить прямой линией Каспийское море с Абу-Даби, то можно с удивлением заметить, что эта линия проходит точно через Исфахан, историческое сердце персидской цивилизации.

Поддерживая свое господство, с одной стороны, в Джибути на выходе из Красного моря, и, с другой стороны, в Абу-Даби между Персидским заливом и Оманским заливом, Франция смогла опередить нынешний великий стратегический поворот: она заняла исключительно важные стратегические позиции, дающие ей превосходство и силу. Великобритания, в свою очередь, готовится к переговорам о создании базы на территории Султаната Омана. Этим она открыто и смело положит конец тому отступлению, которое она осуществила в 1971 году, оставив свои базы к востоку от Суэцкого канала и выведя свои вооруженные силы из Залива.

Выбор в пользу атома вместо выбора в пользу моря

Сегодня Иран возрождает свой интерес к морю, на военно-морской флот выделяются достаточно большие бюджетные средства. Но иранская морская стратегия все равно остается асимметричной и оборонительной. Она состоит в том, чтобы смочь осуществить блокаду Персидского залива в случае израильской атаки. Иран, во-первых, располагает техническими возможностями, чтобы заминировать Ормузский пролив с использованием либо регулярных, либо нерегулярных средств (например, торговых, рыболовецких судов, или даже небольших рыбацких лодок – прим. перев.) и, вероятно, обладает соответствующими навыками. Согласно недавней оценке иранский флот мог бы создать в Ормузском проливе минное поле из 700 мин, прежде чем они могли бы быть

нейтрализованы. Эти мины российского, китайского или местного изготовления. Сознательный эту угрозу американский флот 16 марта 2012 года заявил, что удвоит количество базирующихся в Персидском заливе кораблей-тральщиков и вертолетов-тральщиков, чтобы отреагировать на вероятные действия Ирана, направленные на блокирование Ормузского пролива. В настоящее время четыре корабля-тральщика размещены в Манаме, Бахрейн, штаб-квартире Пятого флота ВМС США. С другой стороны, Иран обладает возможностью начать сконцентрированный обстрел (в частности, противокорабельными ракетами – прим. перев.) с берега или со своих скоростных катеров. В 2008 году, кстати, лишь в последний момент удалось избежать столкновений между пятью катерами морских сил Корпуса стражей Исламской революции и тремя американскими военными кораблями.

Морское заточение Ирана, следовательно, остается реальностью и потребовалась бы технологическая поддержка Китая, чтобы персидская крепость была в состоянии прорвать свою изоляцию от океанов.

За долгий срок отношения Персии с соседними морями на самом деле прошли циклическое и несколько переменчивое развитие. Приручая океан при помощи покоренных народов-мореплавателей, Иран в действительности никогда не теряет памяти о своей утраченной морской империи. Иностранцы завоевания, лишившие его доступа к морю, сделали ненужным любое морское приключение, которое является весьма важным элементом для того, чтобы заново сформировать Персию, начиная с ее континентального центра. В современную эпоху Иран снова поддается искушению мечты о море. Если вновь обретенная морская мощь станет ключевым элементом для регионального распространения влияния Ирана, то она потребует решительного стратегического выбора, противоречащего персидской культуре двусмысленности.

ОСМАНЫ И АРАБЫ МЕЖДУ ОТКАЗОМ ОТ ОТКРЫТЫХ МОРЕЙ И ВНУТРЕННИМ СОПЕРНИЧЕСТВОМ

С исторической точки зрения самая существенная слабость флотов турок и арабов на Средиземном Море состояла в их более низком уровне технологического развития. Вместе с многообразным соперничеством, которое раскалывает эти нестабильные княжества, эта слабость выражается в отказе от открытых морей. Наследница неизменной и континентальной исламской культуры, практика военного каботажа последовательно мешает любому реальному контролю моря.

НАСЛЕДИЕ ОТКАЗА ОТ ОТКРЫТЫХ МОРЕЙ

С XI века ввиду технического прогресса христианских флотов на Средиземное море, турки-османы и берберы начинают уступать своим противникам и ограничивают свою активность морским разбоем и развивают маневр в ущерб стратегии.

От мусульманского озера до христианского Средиземного моря, переворот XI века.

До X века на Средиземном море политически и экономически доминируют мусульмане. Находки обломков мусульманских кораблей в Провансе свидетельствует о господстве мусульман в этом регионе в то время. Только Южная Италия может развивать свои торговые и культурные связи с Сицилией и Ифрикией Фатимидов ценой экономического интегрирования с Дар аль-исламом (мусульманским миром). (Ифрикия, «Ifriqiya», арабское название Африки, так в Средние века называли земли, входившие в римскую провинцию Африка и управляемые династией Аглабидов. Ныне средневековая Ифрикия лежит в пределах Туниса, западная часть — в составе Алжира, восточная — в Ливии. Столицей арабской Ифрикии был Кайруан. Южнее Ифрикии лежали княжества Джеридской впадины – прим. перев.)

Но в начале XI века начинается перелом этой тенденции. Мусульманские рейды на север выдыхаются. После взятия Сардинии флотами Пизы и Генуи начинается фаза морской экспансии итальянских городов-государств и норманнов. Морские операции становятся главным элементом конфликта между мусульманскими странами и латинским (католическим) миром на Иберийском полуострове, в Ифрикии и Леванте. Одновременно католические флоты пытаются искоренить мусульманское пиратство, чтобы заменить его мирной морской торговлей. Мусульманское присутствие устраняется, и, начиная со второй половины XII века, мы можем видеть молчаливый раздел морского и сухопутного пространства между католиками и мусульманами. На Востоке морское господство католиков становится очевидным после провала морских усилий Саладина и завоевания Акры флотами Третьего крестового похода. Однако на Западе превосходство латинян менее очевидно. Флот Альмохадов, способствует, например, изгнанию норманнов из Ифрикии. В Средиземном море, где господствуют христианские флоты, сохраняются, тем не менее, несколько мусульманских морских очагов.

Берберы и османы между пиратством и робкими попытками вторжений

Мусульманские берега западного Средиземного моря долго были в руках берберов. Эти мусульманские пираты действуют в средиземноморском бассейне с самой ранней эпохи ислама. Берберы иногда захватывают порты в Провансе, затем осуществляют набеги на окрестные берега. Мальорка становится важной базой для пиратов, которые неоднократно грабят берега Прованса. В Сицилии господство берберов заканчивается с приходом норманнов. Берберский берег, то есть побережье Северной Африки, позже переходит под контроль турок-османов. Портовые города остаются очагами пиратства до XIX века. Морские города берберов ведут себя как клептократии, получающие свою долю богатства от средиземноморской торговли. Этот период заканчивается с операциями американского флота, осуществленными у этих берегов с 1801 по 1805 годы, а затем в 1815 году, и главным образом с установлением колониальной опеки. Со своей стороны, в Восточном Средиземноморье господствуют османы. Османская империя (1299 - 1922) развивает флот с XIV века. Он состоит главным образом из галер, которые прославились на Средиземном море такими знаменитыми адмиралами как, например, Хайр ад-Дин Барбаросса. Тем не менее, этот флот был разбит испанским и венецианским флотами в битве при Лепанто в 1571 году. Османский флот и после этого остается опасной силой, но все более значительная часть средиземноморской торговли осуществляется под контролем Венеции, Генуи, Португалии и Испании. В действительности ни берберы, ни османы не разработали настоящей морской стратегии.

Отсутствие морской стратегии

Берберы больше мастера маневра, чем стратеги: с VII по XIX век арабы проводят пиратские рейды, но не настоящие морские операции. Для этой цели арабы призывают христиан, которых западные тексты представляют как ренегатов или рабов. Из 36 алжирских корсаров в 1581 году 26 были испанскими, итальянскими, греческими и корсиканскими ренегатами. Цепи и мачты закупаются у генуэзцев и венецианцев. Берберы, не имея реального контакта с внутренней территорией страны, занимаются пиратством, которое в действительности является формой навязанной торговли в средиземноморском пространстве. Они, конечно, тонкие мастера маневра, но в их действиях никогда нельзя увидеть хоть какую-то стратегию. Турки-османы же, со своей стороны, являются людьми суши: морская война, которую они ведут своими галерами, представляет собой методы наземной войны. По сути, речь идет о полицейских действиях в морях, близких к их берегам. Впрочем, Лепанто демонстрирует такой военно-морской маневр, на который турки не могут ответить. Все морские сражения после «Дхат эль-Савари» («Битва мачт», «Битва при Фениксе» в 655 году между арабами и ви-

зантийцами, закончившаяся поражением византийцев) представляют один и тот же сценарий: корабли практически не маневрируют. Четыре человека, Ибн Саид, Саладин, Сулейман и, наконец, Мухаммед Али, пытались дать морскую мощь миру людей суши без склонности к морскому делу. Но их действия не нашли продолжения. Именно поэтому мы напрасно ищем на Средиземном море проявления мусульманской военно-морской мысли. Фернан Бродель, впрочем, признает, что: «Империя османов – это компактная совокупность земель, где вода морей, чужеродная, подобна узнику».

Ослабленные отсутствием морских нововведений и в течение веков ограниченные лишь осуществлением вынужденного пиратства, флоты берберов или османов не были способны ни приступить к завоеванию океана, ни разработать настоящую морскую стратегию. И вот это наследие отказа от моря продолжает оказывать сильное воздействие на нынешние геополитические процессы.

МНОГООБРАЗНЫЕ МОРСКИЕ НАПРЯЖЕНИЯ

Несмотря на проекты средиземноморского союза, которые, какими бы щедрыми и дальновидными они ни были, не вызвали, особенно у европейцев, того резонанса, на который рассчитывали, Средиземное море все больше и больше представляется пропастью между двумя берегами с противоположными демографическими, религиозными и политическими процессами.

Демографические различия как фактор миграции морскими путями

В 1950 году Европейский союз на его нынешней территории насчитал примерно 350 миллионов человек, а население ближней мусульманской периферии составляло 163 миллиона, то есть в 2,2 раза меньше. Спустя пятьдесят лет европейское население увеличилось лишь на 100 миллионов, в то время как его южные соседи увеличились на более чем 220 миллионов человек. С 2000 по 2050 годы мы станем свидетелями уменьшения населения 25 стран Евросоюза на 50 миллионов жителей, в то время как прилегающий к нему мусульманский мир увеличит свое население на 700 миллионов: тогда его население в три раза превысит население Европейского союза. Старение европейцев противостоит исключительной молодости южного побережья Средиземноморья. Это различие приведет к усилению миграции: по подсчетам с 1988 года более 8000 «людей в лодках» (пытающихся на лодках и самых примитивных судах иммигрировать из Северной Африки в Европу – прим. перев.) лишились жизни в своем единственном путешествии через Средиземное море. Каждый день множество граждан

африканских стран преодолевают Гибралтар или Сицилийский пролив или еще пытаются добраться до Канарских островов.

Исламская весна на южных и восточных берегах Средиземного моря

Очаги нестабильности очень многочисленны на южных и восточных берегах Средиземного моря. Это вовсе не новое явление, так как половина конфликтов в мире происходила именно на берегах этого внутреннего моря. В западном бассейне следует отметить сильное соперничество между Марокко и Алжиром по поводу судьбы Западной Сахары. К этому добавляются периодически повторяющиеся усиления напряженности между Марокко и Испанией по поводу анклавов Сеута и Мелилья или с Великобританией из-за Гибралтара. В восточном бассейне существуют многочисленные замороженные конфликты. Бывшая Югославия предлагает несколько больше примеров замороженных территориальных конфликтов, чем тех, которые были урегулированы благодаря вмешательству НАТО и Европейского союза. Можно также упомянуть греко-турецкую напряженность вокруг Кипра и вокруг Эгейского моря, столкновения между турками и курдами в восточной части Анатолии или еще замороженные конфликты в Молдавии и на Южном Кавказе. (Так как Черное море тоже относится к средиземноморскому бассейну, здесь теперь можно добавить и российско-украинский конфликт, в частности, вокруг Крыма. – прим. перев.)

На сирийском перешейке тесно переплетены израильско-палестинский конфликт, региональное и нефтяное соперничество и проецирование силы США. Иранская стратегия агрессивного превращения Ирана в ядерную крепость и фактическая претензия на региональную гегемонию заставляют взвешивать все опасности и угрозы на всем этом пространстве. Возрождение ислама происходит в самой яркой форме во всей этой зоне: оно выражается в распространившихся преследованиях христиан и в прорыве исламского терроризма внутри авторитарных режимов. Одновременно существует и сильное стремление к потреблению и к большим свободам. Однако акклиматизация западной демократической модели сталкивается с противодействием любой форме равенства мужчин и женщин или равенства мусульман и немусульман.

Флоты, зависимые от западной технологии

Расколы мусульманского мира проявляются в сильном морском соперничестве. Марокканский флот был основательно усилен в результате приобретения двух патрульных фрегатов (французских типа «Floral» - прим. перев.), поставленных верфями Сен-Назера в 2002 и 2003 годах, и трех вертолетов «Panther»; далее он посвящает себя только модернизации существующих патрульных ка-

теров на верфях Лорьяна. Со своей стороны, алжирский флот, кажется, пользуется некоторым бюджетным приоритетом в сравнении с другими видами вооруженных сил, так как в ближайшее время в России должна начаться модернизация нескольких его кораблей. Это касается двух подводных лодок типа «Kilo» (здесь и далее авторы пользуются принятыми в НАТО обозначениями советских кораблей, в данном случае имеется в виду дизельные подводные лодки проекта 877 «Палтус» и проекта 636 «Варшавянка», у Алжира есть по две лодки каждого из этих проектов – прим. перев.), двух фрегатов типа «Konig» (сторожевые корабли проекта 1159 – прим. перев.) и двух ракетных корветов типа «Nanuchka» (малые ракетные корабли проекта 1234 – прим. перев.). Еще один фрегат «Konig» и еще один корвет «Nanuchka» уже были модернизированы в России в 2000. Помимо этого, алжирский флот начинает укреплять связи и с западными флотами; об этом свидетельствует присутствие трех алжирских кораблей в Тулоне на морском параде 15 августа 2004 года. Что касается Египта, то проекты закупки новых кораблей египетским флотом все еще не приобрели конкретные формы за неимением бюджетных средств, идет ли речь об обеих подводных лодках нидерландского типа «Moray» или о четырех ракетных катерах типа «Ambassador» американской разработки и производства. Наконец, турецкий флот пользуется сильной поддержкой США, которые должны передать ему два эскадренных миноносца типа «Spruance». Таким образом, Турция стала единственной страной, которая согласилась включить в свой флот эти большие эсминцы противолодочной обороны. По всей видимости, флоты, проходящие полное переформирование, как ливийский флот, могли бы приобрести французские патрульные корабли дальнего плавания нового поколения типа «L'Adroit», испытания которого продолжаются.

Извлекающие пользу из сильного демографического роста страны южного побережья Средиземноморья могут столкнуться с идеологической радикализацией, которая способствует существенному усилению морских миграций. С этими миграциями они не смогут справиться, тем более потому, что вооруженные силы оставят море ради поддержания внутреннего порядка. Таким образом, «исламская весна», которая развивается на южных и восточных берегах Средиземного моря, вероятно, приведет к прекращению военно-морских усилий государств, борющихся, прежде всего, уже за свое собственное выживание. Потому в этой зоне высокой конфликтности не стоит надеяться на какой-либо поворот к океану. Напротив, вероятнее всего, технологическая пропасть здесь будет и дальше углубляться. Следовательно, западным флотам, и особенно французскому флоту придется решительно посвятить свои усилия обеспечению безопасности в этом море.

МОРСКИЕ БЕРЕГА АФРИКИ: ДВЕРИ, ОТКРЫТЫЕ ДЛЯ ИНОСТРАННЫХ ИНТЕРЕСОВ

В своем «Кругосветном путешествии на фрегате «La Boudeuse» и транспорте «Etual» Луи-Антуан де Бугенвиль с восхищением описывает возможности африканского берега. Его замечания о плодovitости почвы совсем не утратили своей актуальности и сейчас, когда многие страны приобретают сельскохозяйственные земли этого континента, все еще на 80% неиспользуемые. Континентальная Африка преимущественно поворачивается спиной к океану. Море, которое африканцы в подавляющем большинстве отвергали, до того как им воспользовались европейцы, облегчило колонизацию. Сегодня, более чем когда-либо, контроль морских подступов Африки позволяет иностранным державам извлекать доход из африканских ресурсов.

АФРИКАНСКОЕ МОРЕ, ОТВЕРГНУТОЕ ИЛИ ОТОБРАННОЕ

Даже если большая часть африканских цивилизаций поворачивается спиной к морю, на атлантическом берегу появлялись некоторые морские очаги. С началом европейской колонизации эти разбросанные морские культуры были разрушены, так как именно вокруг береговых линий концентрировалось основное внимание европейцев.

Отказ от моря и разбросанные очаги мореплавания

Атлантический океан, еще больше чем Индийский океан, известен тем, что отвергает людей. По словам Фернана Броделя, «океан, как Сахара был (...) непреодолимой преградой, намного больше, чем простой границей». С другой стороны, у Африки «почти совсем нет полуостровов, и, следовательно, нет тех глубоких заливов, через которые мореплавание и торговля проникают внутрь континента». Слабый африканский морской тропизм можно объяснить изоляцией береговых регионов, явлением бара (отмели и каменные гряды у входов в бухты и устья рек), торнадо, трудным соединением между морем и реками, барьером из субтропических лесов, гористым рельефом около берега, незначительностью континентального шельфа, благоприятного для рыбной ловли, или еще присутствием мангровых лесов, сильно способствовавших тому, чтобы ассоциировать с африканскими берегами образ «могилы белого человека».

Но это не помешало рождению разбросанных морских очагов. В конечном счете, главным образом именно богатство вод пригодной для ловли рыбы объясняет локализацию самых древних африканских очагов мореплавания. Также нельзя пренебрегать обеспечением продуктами, необходимыми для изготовления

средств рыбной ловли и мореплавания. Авторы XV века, впрочем, свидетельствуют о существовании в момент прибытия португальцев на побережье активного прибрежного мореплавания и рыбной ловли в море. Методы ловли эти источники почти не уточняли. Применение на море сетей наверняка было обязательным. В самые большие лодки помещалось тридцать восемь человек. У некоторых пирог был даже «маленький домик» в носовой части. Эти лодки сосуществуют с маленькими пирогами. Речь тут идет о прибрежном мореплавании, которое служило для ловли рыбы и для грузоперевозок, например, соли из Гамбии. Древние очаги мореплавания расположены на берегах Сенегамбии, на побережье Гвинеи-Бисау, в Сьерра-Леоне, на либерийском побережье и на ганском участке побережья между Аксимом и Аккрой. В XX веке эти же участки берега остаются главными поставщиками «труженников моря».

Португальское проникновение и отбирание моря

В XV веке португальцы пытаются обогнуть Африку, чтобы найти новый путь в Индию, позволяющий ускользнуть от монополии на пряности, которой владела Венеция в Средиземном море. Генрих (Энрике) Мореплавателю (1397-1460) кладет начало политике постепенного и систематического открытия берегов Западной Африки. В 1460 году португальцы достигают Гвинеи и монополизируют африканскую торговлю золотом, слоновой костью и рабами. После смерти принца Генриха в 1460 году его племянник Альфонс V продолжает его амбициозные планы. Исследовано устье Нигера. В 1475 году пересечен экватор. В 1487 году Бартоломеу Диаш достигает берегов нынешней Анголы, затем мыса Доброй Надежды в 1488 году. Рост этой прибрежной торговли производит переворот в прилегающих к берегам внутренним территориям: в Западной Африке португальцы внедрились в уже существующие торговые каналы, чтобы развивать эту торговлю дальше и с выгодой для себя предоставлять ее в пользование другим европейским морским нациям. Все-таки, их присутствие оказывает глобальное воздействие, придавая западноафриканскому побережью новую стратегическую значимость. Результатом этого становится борьба за влияние между политическими и экономическими компонентами «hinterland» (буквально «тыла», прилегающей с суши местности), чтобы обеспечить себе доступ к морю или даже прямой контроль одного из участков берега.

В современную эпоху: активно используемые и высоко ценимые берега Африки

В XIX и XX веках африканское побережье становится стратегическим. Для осуществления перегрузочных работ европейские моряки оказываются в зависимости от технологии и навыков африканцев до появления пароходов и строитель-

ства пирсов и искусственных портов во второй половине XIX века. Проблемы с барами (отмелями в устьях рек и в бухтах) никогда не были полностью решены маленькими европейскими весельными лодками (такими как барки, шлюпки, позднее китобойные вельботы), и до середины XIX века обычно использовались пироги. С другой стороны, технические заимствования африканцев у европейцев были значительны: от употребления паруса до использования таких типов небольших европейских судов как шхуна. В Восточной Африке завоевание восточного побережья является важной территориальной целью. Буры закрепляются в Капской провинции под прикрытием порта голландской Ост-Индской компании, но в начале XIX века их прогоняют англичане, прибывшие туда с большой силой. После этого буры пытаются завоевать новые территории внутри страны, а также получить новый доступ к морю, необходимый им, чтобы экспортировать некоторые из своих сельскохозяйственных производств и утолить свою страсть к ловле рыбы. В XIX веке британские колонисты пытаются присвоить себе все пространства южных африканских берегов, начиная с Мыса Доброй Надежды, создавая на «индийском» побережье несколько больших промышленных портов, которые служат для погрузки полезных ископаемых, добываемых на рудниках внутри страны. Имеются в виду, например, Порт-Элизабет, Ист-Лондон и Дурбан.

Следовательно, Африка, повернувшись к морю спиной, открыла свои берега только со времен колонизации. **[Прим. ред. ВС: Африканцы были просто не в состоянии освоить море из-за своего низкого уровня интеллекта. По мнению Бейкера, они не отвечают ни одному необходимому критерию для самостоятельного построения цивилизации. См. таблицу на стр. 205, приведенную в книге: Ричард Фёрле. Эректус бродит между нами, — М.: АСТ, 2014]** Сегодня, более чем когда-либо, контроль африканского моря приобретает стратегическое значение.

КОНТРОЛИРОВАТЬ АФРИКАНСКОЕ МОРЕ

Ввиду попыток великих держав контролировать африканское море такие большие африканские страны как Нигерия прилагают усилия для обеспечения морского господства у своих берегов. Но только Южная Африка, наследница голландской и английской талассократий, сумела развить настоящий военно-морской флот.

Море, неправоное пространство, привлекает аппетит чужих государств

Африканское море представляется пространством конкуренции и отсутствия действия закона, характеризующимся усилением американского и китайского

влияния. «Оффшорные зоны» склонны приводить к кристаллизации конфликтов ввиду отсутствия национальных законодательств и очень произвольного использования международного права. Исключительные экономические зоны государств также становятся объектом конкуренции за доступ к ресурсам, будь то полезные ископаемые или возобновляемые ресурсы, например, рыбные. Морские пространства и береговые линии также характеризуются жесткой конкуренцией за контроль этих пространств и их эксплуатацию. Параллельно с этим море оказывается неправовым пространством. Это объясняется путаницей юридических и институциональных систем, упадком государственных аппаратов и отсутствием средств контроля. Диапазон проявлений беззакония простирается от деятельности, связанной с незаконным оборотом наркотиков, контрабандой и торговлей людьми, до международного пиратства. Пиратство, впрочем, связано с внутренними конфликтами, например, в дельте Нигера, или на Африканском Роге.

За последнее десятилетие маршруты судоходства между Китаем и Африкой стали жизненно важными для развития китайской экономики. Китайское участие в борьбе с пиратством вблизи от африканских берегов хорошо показывает интерес Пекина к этой зоне. США, со своей стороны, в 2006 году заявили, что их безопасность зависит от партнерства с Африкой для того, чтобы укрепить нестабильные или несостоявшиеся государства. Тремя целями этого партнерства, которое проявляется в создании объединенного военного командования AFRICOM (Африканского командования вооруженных сил США), действующего с октября 2008, являются управление, безопасность и защита экономических интересов. Что касается военно-морских вопросов, то «Maritime Civil Affairs Group» - MCAG – маленькая группа, размещенная на борту корабля ВМС США «Nashville» (десантный транспорт-док типа «Austin»), будет развернута на западном берегу Африки, чтобы оказывать помощь различным странам, таким как Сенегал, Гана, Нигерия, Камерун или Габон.

Несмотря на свои доходы от нефти, Нигерия лишь с большим трудом обеспечивает безопасность на море.

С населением, составляющим по оценкам около 140 миллионов жителей, то есть 20 % от всего населения Африки южнее Сахары, (по данным Всемирной книги фактов ЦРУ население Нигерии в 2013 году насчитывало даже 177,155 миллиона человек, это восьмое место по численности населения в мире – прим. перев.) и с валовым внутренним продуктом, превышающим половину совокупного валового внутреннего продукта всей Западной Африки, Нигерия выступает в роли гиганта субконтинента. Ее экономика большей частью основывается на нефти - 81 % доходов в 2006 году, и, несмотря на все усилия по диверсификации, ее

сельское хозяйство все еще мало ориентировано на экспорт. Тем не менее, в настоящее время создано разумное управление государственными финансами и дополнительными доходами, получаемыми от продажи нефти. Так, дополнительная прибыль, получаемая из разницы между базисной ценой барреля нефти и его реальной ценой на мировых рынках, накапливается на счетах в качестве положительного сальдо от нефтяных доходов, которое является одной из составляющих внешних резервов страны.

У многих африканских стран нет денег для покупки топлива, еще меньше техники, чтобы обеспечить должное наблюдение в море и безопасность портов. Им нужны системы раннего предупреждения, эффективные разведывательные службы, достаточно надежные силы сдерживания и вмешательства, обладающие высокой мобильностью и способные вести продолжительные операции. Нигерия, богатая нефтью страна, обладает наилучшим военно-морским флотом в Западной Африке; однако там процветает пиратство. В 2005 году бывший командующий нигерийскими ВМС заявил в местных средствах информации, что «в их современном состоянии» ВМС неспособны защитить территориальные воды страны, так как они «плохо оснащены и недостаточно финансируются».

Восстановление военно-морского флота Южной Африки подорвано кризисом

Южноафриканский флот, наиболее значительный в Африке, недавно пережил свое возрождение. Южноафриканские ВМС насчитывают 6100 человек и их главная база расположена в Саймонстауне. Они состоят из примерно шестидесяти надводных кораблей, катеров и вспомогательных судов. Так как эти корабли преимущественно старые и ветхие, флот проходит полное восстановление. Приобретение с 2003 по 2007 год четырех фрегатов типа «Меко А200», каждый из которых может нести по одному вертолету типа «Super Lynx 300», и трех подводных лодок U-209 (и фрегаты, и подлодки немецкого производства – прим. перев.), дает флоту возможность действовать вдали от своих берегов и придает ему региональный масштаб. Он еще не располагает достаточными десантно-высадочными средствами, чтобы обладать соответствующим его амбициям потенциалом для морских десантных операций.

Ввиду недостатка финансов флот с большим трудом набирает квалифицированный личный состав для экипажей новых кораблей, которые из-за этого не могут быть развернуты одновременно. Кроме того, флоту тяжело удержать свои кадры. После нескольких лет высокого экономического роста: 5,4 % в 2006 и 5,1 % в 2007, начало ощущаться его замедление, начиная с 2008 года, когда рост упал до 3,1 % без учета инфляции. Кризис привел к консервации одной под-

водной лодки. Распределение торговли ЮАР в последние годы сильно изменилось в пользу Азии, которая отныне вытесняет Европу с места первого торгового партнера: странам Азии в 2007 году принадлежало 43 % доли на рынке, тогда как 33 % внешней торговли Южной Африки выпадало на европейские государства.

Таким образом, за исключением бывшей южноафриканской протестантской переселенческой колонии, Африка сегодня оставила свои берега либо пиратам, либо иностранным государствам.

Маргинализации африканского флота способствовали несколько факторов: в культурном контексте, характеризующемся отказом от моря, эксплуатация африканского побережья колонизаторами не сопровождалась реальным морским развитием. Сегодня инвестиции, предоставляемые африканским портам, являются делом иностранных государств, заинтересованных в более легком вывозе богатств Черного континента. Массовая скупка африканских земель арабскими или азиатскими государствами со временем приведет к укреплению существующих морских путей. У берегов Африки Франция, со своими союзниками или без них, продолжает играть стабилизирующую роль. Ее корабли регулярно присутствуют в Гвинейском заливе в соответствии с миссией «Corymbe». Французские ВМС принимают очень активное участие в борьбе с пиратством в рамках европейской морской операции «Atalante» вблизи сомалийских берегов. С включением Майотты в состав Республики в качестве заморского департамента, и опираясь на острова, которыми она владеет у берегов Мадагаскара, Франция также обеспечивает себе стратегический контроль Мозамбикского пролива.

По всей видимости, Франция не могла бы отказаться от таких обязательств, которые, способствуя умиротворению целых бассейнов и обеспечению безопасности судоходных путей, позволяют ей также, благодаря присутствию и действиям ее флота, подготовить почву для соответствующего современным тенденциям повсеместного присутствия, являющегося привилегией великих держав.

Континентальные цивилизации Ближнего Востока или Африки не смогли воспользоваться растущей маритимизацией торговли, чтобы осуществить свой поворот к океану. Причины этого отказа от моря очень разнообразны: суннитский ислам почти не поощрял морские нововведения, политические расколы бывшей Османской империи разделили финансовые средства, необходимые для строительства военных флотов, и, наконец, Черная Африка - за исключением морского «черенка», как бы «привитого» в Южной Африке - была слишком дестабилизирована внутренними конфликтами, чтобы стать хозяйкой своих берегов: ее древние морские очаги не смогли провести модернизацию, необходимую для своего сохранения.

Пространство Африки и Среднего Востока, которое удивительно богато углеводородами, прочими полезными ископаемыми сельскохозяйственными землями, следовательно, представляет собой территорию, разоруженную со стороны моря и потому открытую для любого хищничества. Почти нет сомнений в том, что развивающиеся страны, осуществив свой поворот к океану, смогут этим пользоваться.

ПРЕВРАТЯТСЯ ЛИ СУХОПУТНЫЕ ДЕРЖАВЫ В МОРСКИЕ?

Морская торговля пережила после Второй мировой войны удивительный рост. В 1955 году торговые флоты перевезли 550 миллионов тонн грузов; в 2008 году этот показатель достиг 8 миллиардов тонн. В этих обстоятельствах большие развивающиеся страны осознали всю ту выгоду, которую они получают, обратившись к морю, чтобы решительно освободиться от западных стран. Этот морской переворот не был легким ввиду континентального тропизма этих новых стран. К этим странам принадлежат Бразилия, Индия, а также Китай, которые вопреки их длинной истории земледельческой колонизации, стремятся, несмотря ни на что, повернуться лицом к морю. Этот потенциальный подъем выходящих на первые роли торговых флотов, естественно, сопровождался ростом военных флотов. Обеспечивая безопасность морских направлений, эти военные флоты собираются стать неустрашимыми действующими лицами на новой океанской сцене.

МОРСКОЕ ПРОБУЖДЕНИЕ БРАЗИЛИИ

Попытки европейцев пробудить у их южноамериканских колоний интерес к морю долго были безрезультатны. В октябре 1520 года Фернан Магеллан погрузил несколько патагонцев на свой корабль, чтобы сделать из них матросов. Эти странненькие моряки, которые каждый день ели живых мышей, даже не снимая с них шкуру, в конце концов, умерли еще до того как попали в Европу. После нескольких веков сельскохозяйственной эксплуатации внутренней части своих земель, большие страны Латинской Америки осознали выгоду от поворота к морю. Именно Бразилия в настоящее время переживает настоящий морской подъем. Несмотря на притязания многочисленных иностранных морских держав, эта страна решительно повернулась лицом к открытому морю.

ПРИТЯЗАНИЯ ИНОСТРАННЫХ МОРСКИХ ДЕРЖАВ

Южноамериканские берега возбуждают вожелания нескольких морских великих держав. Во-первых, речь идет о США, желающих господствовать на своих

южных морских подступах, о России, которая осуществляет заметное возвращение в пространство, отмеченное Холодной войной, и главным образом, о Китае, суда которого отныне уже привычны для бразильцев.

Морское присутствие Соединенных Штатов

Флот США сегодня концентрируется в «Американском Средиземноморье». Хотя в настоящее время он переживает фазу рационализации, сложный военный механизм США по-прежнему располагает военными базами повсюду в Мексиканском заливе, в Карибском море, так же как на подступах к Панамскому каналу. Со строго военной точки зрения, Панамский канал, конечно, с конца Второй мировой войны в значительной степени утратил свое стратегическое значение: строительство судов очень большого размера фактически привело к падению его значимости. Морской гигантизм судов, перевозящих грузы навалом, и особенно танкеров, в конце 1960-х и в начале 1970-х годов исключает этот канал из главных сетей морских грузоперевозок. Канал уже не в состоянии пропускать самые большие, самые современные и потому самые прибыльные суда контейнеровозных флотов мира. Панамское правительство, между тем, приступило к осуществлению честолюбивой политики, направленную на то, чтобы сделать из зоны канала первую транспортную платформу Латинской Америки. На входе в канал в Колоне на Карибском море правительство создало вторую наиболее важную зону беспошлинной торговли мира после Гонконга. Зона принимает уже 1 350 компаний. США, которые вторглись в Панаму в 1989 году, еще десять лет после этого контролировали канал, прежде чем вернуть его правительству Панамы в 1999 году. Тем не менее, они сохраняют свое присутствие в этой зоне, в особенности для того, чтобы держать под наблюдением наркобизнес в этом регионе.

Российское морское присутствие

С 2003 года Россия снова интересуется Латинской Америкой. Она использует те сферы, в которых она располагает сравнительным преимуществом. Речь идет об энергетике, продаже оружия, о космических ракетах-носителях и о ядерной энергии. Современная внешняя политика России, которая касается многочисленных стран, таких как Никарагуа, Бразилия и Боливия, стремится к тому, чтобы побудить страны континента систематически противостоять США в ответ на активность американцев в бывших республиках Советского Союза. Опорами российской политики являются Венесуэла и Куба. Венесуэла с помощью покупки новых подводных лодок могла бы стать перворазрядной военно-морской силой в Южной Америке. Подлодки здесь очень полезны и для перевозки наркотиков. Россия могла бы, кроме того, располагать временными военно-морскими

базами на Кубе и в Венесуэле. Например, 26 ноября 2008 года президент Дмитрий Медведев нанес ответный визит президенту Венесуэлы Уго Чавесу. Оба главы государства посетили корабли российского флота, зашедшие в венесуэльские воды. Атомный ракетный крейсер «Петр Великий», эскадренный миноносец (большой противолодочный корабль) «Адмирал Чабаненко», танкер «Иван Бубнов» и спасательный буксир «Николай Чикер» стояли на якоре в Ла-Гуайре, примерно в тридцати километрах к северу от Каракаса. Корабли и 1600 военнослужащих на их борту оставались в Карибском море до 2 декабря для совместных маневров с венесуэльским флотом, стремящимся к обмену технологиями и к различным учениям для борьбы с наркобизнесом. Эти учения были восприняты как вызов, брошенный традиционному влиянию США в регионе, в контексте напряженности между Москвой и Вашингтоном. Президент Чавес по этому поводу перед прибытием российского флота повторял, что эта операция представляла собой «не провокацию», а «обмен». В энергетической области, должно было быть подписано соглашение о создании конгломерата для производства и переработки углеводородов между венесуэльской государственной нефтегазовой компанией «Petroleos de Venezuela» (PDVSA) и российским консорциумом, объединяющим «Роснефть», «Лукойл», «ТНК-ВР», «Сургутнефтегаз» и «Газпром». Как мы видим, военно-морское сотрудничество и сотрудничество в нефтяной области тесно связаны.

Китайские намерения в Южной Америке

Связи Китая с Южной Америкой восходят до XVI века. В XVIII и XIX веках они укрепились в связи с эмиграцией кули, организованной колониальными государствами.

Образование Китайской Народной Республики стало поворотным моментом. После отсутствия дипломатических отношений с 1950 по 1960 год Куба стала первой страной региона, которая восстановила их 28 сентября 1960 года. В 1980-х годах китайские реформы и открытость стимулируют усиление сотрудничества. Последующее десятилетие было свидетелем увеличения числа государственных визитов. У Китая на самом деле есть тройной интерес к поддержанию хороших отношений с латиноамериканскими странами. Во-первых, речь идет о получении прибыли от большого рынка с ненасытными потребностями в товарах текстильной промышленности, тракторах или других изделиях, на производстве которых специализируются китайцы. С другой стороны, континент богат сырьем. С 111,2 миллиардами баррелей латиноамериканские запасы нефти представляют 10,6 % мировых запасов. Южная Америка богата серебром: наиболее важны серебряные рудники Перу и Мексики, которые одни вместе составляют 27 % общемировой добычи. Третий китайский интерес - дипломатический: Пе-

кин желает ограничить в Латинской Америке влияние стремления Тайваня к независимости. Таким образом, Китай завязал тесные отношения с Венесуэлой, одним из крупнейших в мире производителей нефти.

В итоге небескорыстное морское присутствие трех великих держав: США, России и Китая побуждает южноамериканские государства к развитию своих собственных флотов. Бразилия, огромное и активно развивающееся государство, намеревается стать великой морской державой.

МОРСКИЕ АМБИЦИИ БРАЗИЛИИ

Вопреки своему континентальному тропизму, но благодаря своей способности к плавным изменениям, Бразилия сегодня развивает военно-морской флот, который должен будет обеспечить безопасность южноамериканской морской торговли.

Заселить Америку, прежде чем попытаться завладеть ее морскими берегами.

Южноамериканцы сталкиваются с географией, состоящей из огромных земель, где количество жителей крайне невелико. Пространство здесь обладает смыслом, совершенно отличным от того, которое есть у него в Европе. Именно в Европе, крайне перенаселенной, родилось, в конечном счете, такое весьма спорное выражение как «Lebensraum», жизненное пространство, за которое надо бороться и которое представляется условием выживания и развития. Абсолютно по-другому обстоит ситуация в Южной Америке, где нет дефицита пространства и проблема которой состоит, скорее, в том, чтобы занять огромное свободное пространство, часто обладающее чертами настоящего «Unbewohnungsraum» (незаселенного пространства).

Хуан Баутиста Альберди, отец аргентинской конституции, который также интересовался геополитикой в 1860-х годах, использовал поразительное выражение, которое было бы почти невысказанным с точки зрения европейского политика: «Управлять – значит заселять». Бандейранты, которые в XVII и XVIII веках отправлялись в экспедиции из Сан-Паулу и Минас-Жерайс в поисках золота, алмазов, и индейцев, являются символом этого духа пионеров и континентального духа бразильцев. Существенный вызов для страны континентального размера это действительно занятие внутреннего пространства. Острота этой основополагающей характеристики объясняет, почему бразильцы сравнительно мало внимания уделяли флоту. Военно-морские силы Бразилии были созданы в 1822 году императором Педру I. Они, конечно, принимали участие в различных

конфликтах Бразильской империи, но командовал ими тогда гражданин США. В действительности непрерывные войны XIX века отодвигают флот на второстепенное место.

Плавное развитие

За своим континентальным тропизмом бразильская сила основывается на способности к плавному, постепенному изменению: когда Наполеон в 1806 году захватывает Португалию, двор португальского короля Жуана VI уезжает в изгнание в Бразилию. С ним переезжают около десяти тысяч человек. Столицей вместо Салвадора становится Рио-де-Жанейро. Двор создает учреждения, основывает музеи и библиотеки. И вот, когда Наполеона изгоняют с Иберийского полуострова, король Португалии больше не хочет возвращаться домой. Португальская элита все-таки вынуждает его к этому, угрожая его отстранить. Потому король возвращается в Португалию и оставляет своего сына в Бразилии. Похоже, что при отъезде он оставил своему наследнику инструкцию оставаться в Бразилии в случае дальнейшего конфликта с Португалией. И точно, в 1822 году, в ответ на конфликты исключительно торгового характера, сын короля Португалии провозглашает независимость Бразилии. При переходе от колонии к независимости никто всерьез не протестует ни против существующих структур, ни против людей. Собственно говоря, и революции не было. В отличие от того, что происходило в других странах Латинской Америки, эта революция проходит без каких-либо беспорядков. Бразилия получает свою независимость, сохраняя структуры португальской монархии, и сама становится монархией. В целом, элита остается на месте. В 1889 году бразильская республиканская элита захватывает власть, свергая императора. По правде говоря, они только то и делают, что просят его уехать: государственный переворот не мобилизует ни улицу, ни армию.

Республика, провозглашенная в 1889 году, это режим, в котором элите тоже никогда серьезно не бросали вызов. В конце XIX века Бразилия входит в период социальной модернизации и принимает массовое прибытие миллионов европейцев, так как тогда, если так можно выразиться, хотели «побелить» страну. Бразильский национализм появляется в 1920-х годах. Он задается вопросами об истоках Бразилии и ее идентичности, но не отвергая ее двойного наследия. Некоторые комментаторы представляли Луиса Инасиу Лулу как нового революционера обеих Америк. В действительности Бразилия управляет своими внутренними процессами с мягкостью: и именно в этом бразильская нация черпает свою стабильность и свою силу. Таким образом, морское преобразование Бразилии, если оно должно произойти, могло бы быть, в любом случае только постепенным и действенным.

В 2007 году бразильский флот насчитывал приблизительно 90 военных кораблей, среди которых один авианосец «São Paulo», бывший французский «Foch» (тип «Clemenceau»), пять подводных лодок, одиннадцать фрегатов, шесть тральщиков, четыре десантных корабля и около пятидесяти сторожевых кораблей и патрульных катеров прибрежного действия. С личным составом, насчитывающим в общей сложности 48 000 мужчин и женщин, он располагал морской авиацией численностью 1150 человек, организованной вокруг авианосца «São Paulo» и использующей легкие штурмовики типа Douglas A-4 «Skyhawk». Флот также включает в себя Корпус морской пехоты численностью приблизительно 24000 человек. Его бюджет в 3,6 миллиардов бразильских реалов в 2008 году был самым большим в сравнении с двумя другими видами вооруженных сил этой страны.

Исследовательская программа, направленная на приобретение технологии для строительства ударных (многоцелевых) атомных подводных лодок - S.N.A. – была начата в 1988 году, приостановлена в 2006, затем снова продолжена в 2007. На период с 2007 по 2015 год на эту программу из бюджета было выделено 400 миллионов евро. Соглашение, подписанное с Францией 23 декабря 2008 года, предусматривает французскую помощь при проектировании этих кораблей. Последние известные характеристики S.N.A. указывают ее подводное водоизмещение 2700 тонн, что делает эту подлодку самой компактной в мире. Ее миссия будет состоять в патрулировании вдоль берегов, между городами Сантус, главным и самым важным в Бразилии портом Сан-Паулу и Виторией в штате Эспириту-Санту, в регионе, где были обнаружены месторождения нефти и газа Тупи.

В течение последних месяцев бразильский флот сообщил о начале программы строительства эскортных кораблей, океанских патрульных кораблей, судов тылового обеспечения войск и одного авианосца. Поэтому адмиралтейство в Рио-де-Жанейро является верфью для строительства и ремонта кораблей, где находятся наиболее важные промышленные и технические мощности Латинской Америки. Эта верфь, на которой работают 5000 человек, располагает, среди прочего, достроечным бассейном, куда могут поместиться корабли водоизмещением 70 000 тонн. Бразильский флот собрал там четыре подводные лодки с поддержкой немецкого концерна «HDW». Четыре фрегата типа «Inhaúma», фрегат «Barroso» (по другим данным «Inhaúma» и «Barroso» классифицируются как корветы – прим. перев.), учебное судно «Brasil» и некоторые патрульные катера, в частности типов «Grajaú» и «Piratini», тоже были построены там.

В этой сфере, как и во многих других, бразильская культура спокойного, плавного перехода позволила изменить в обратном направлении континентальный тропизм страны, позволив ей заняться морскими приключениями.

В общем и целом, присутствие американского, российского и китайского флотов у берегов Южной Америки свидетельствует об интересе, проявляемом этими странами к контролю морских потоков южного полушария. В этой ситуации военно-морской подъем Бразилии представляется как настоящий океанский переворот, последствия которого выходят за рамки собственно Южной Америки. В феврале 2011 года Бразилия, кстати, возглавила боевую оперативную группу («task force») военно-морских сил, патрулирующую в стратегической зоне Ближнего Востока. (Речь о том, что фрегат «União» ВМС Бразилии с более чем 200 моряками на борту 22 ноября 2011 года возглавил военно-морские силы ООН в Ливане. – прим. перев.)

Эти новые амбиции, если они будут подтверждены, могли бы придать глобальный масштаб этому молодому военно-морскому флоту.

ИНДИЯ В ЗАВОЕВАНИИ СВОЕГО ОКЕАНА

Индийский ученый и дипломат Сардар Кавалам Мадхава Паниккар писал в 1940 году: «Для Индии Индийский океан - море жизненного значения. Ее свобода зависит от свободы этого жизненно важного моря. Никакое промышленное развитие, никакой экономический рост, никакая политическая устойчивая структура не могут быть возможны, если ее берега не защищены». Перенесение мировой экономики в Азию, сопровождающееся перемещением больших потоков морской торговли, делает это замечание более актуальным, чем когда-либо. Сильная своим географическим положением, Индия сегодня намеревается овладеть океаном и не сможет это сделать иначе, нежели обеспечив себя эффективным военно-морским флотом. Это огромное государство совершило настоящий океанский поворот, даже если его флот требует частичного преобразования.

ПОВОРОТ ИНДИИ К ОКЕАНУ

Частично повернувшись к морю спиной, Индия увидела, как ее берега ожили с европейской колонизацией. Сегодня вся значимость индийского флота основывается на географическом положении субконтинента.

Постепенный поворот Индии к океану

Индия медленно поворачивалась лицом к океану. В действительности отношение народов Индии к морю было двойственным. Если влияние Индии в Юго-Восточной Азии и на Шри-Ланке является доказательством морских традиций южан, то слабая морская или военно-морская активность северных индийцев

свидетельствует, до какой степени узким было у их правителей видение моря. Во всяком случае, эти отношения были перевернуты колонизацией. Желая освободиться от традиционной монополии, которой обладали мусульмане в прибыльной торговле между Европой и Индией, португальцы прерывают дорогу с Ближним Востоком благодаря артиллерии, которой вооружены их большие суда. Это приводит к серьезным экономическим и коммерческим последствиям для торговых компаний Индии. Впоследствии соперничество между английской Ост-Индской компанией и Португалией приводит к сражению при Свалли (Сували) в 1612 году, которое привело к предоставлению Английскому королевству права на торговую монополию в Индии. Европейские державы, создавая сильные сухопутные войска и даже обучая местные народы применению современного вооружения и тактике наземной войны, доверяли им очень мало крупнотоннажных судов и никогда не преподавали им морскую тактику. Именно португальцы, голландцы и французы, а также англичане эффективно господствуют над Индией и над значительной частью берегов Индийского океана больше одного века. В 1947 году Великобритания предоставляет Индии около тридцати небольших кораблей, а также два фрегата для наблюдения и контроля за индийскими территориальными водами. Первую свою интервенцию индийский флот осуществляет в 1961 году в рамках операции «Vijaya», кодовое обозначение вторжения в Гоа, в то время португальскую колонию, вклиненную в индийскую территорию. В ходе третьего конфликта между Индией и Пакистаном в 1971 года индийский флот успешно осуществляет блокаду пакистанских портов. Тогда Индия уже обладала настоящей океанской силой.

Индийский океан: стратегическая зона

Особенностью Индийского океана, третьего по площади в мире, является то, что среди стран на его берегах нет перворазрядных держав. Маленькие или средние государства, имеющие прямой доступ к его водам, часто, как Мадагаскар, впутаны в нескончаемые экономические, социальные и политические кризисы. Однако большая часть недавних больших международных кризисов, в Афганистане, в Ираке, во время индо-пакистанского конфликта, в Индонезии, происходит на его берегах. Каждый новый международный кризис помогает Индийскому океану стать стратегическим сердцем мира, но в нем по-прежнему господствуют внешние силы, которые заблокировали морские пути и проливы. Начиная с 1990-х годов, Китай усиливается на Индийском океане. Внедрение китайских военно-морских баз в Бирме, в Бангладеш, в Пакистане и на Шри-Ланке можно воспринимать как попытку морского окружения или, в более широком понимании, как материализацию противостояния, возникшего между континентальной и авторитарной Азией, объединяющей Китай и Северную Корею, и морской и демократической Азией, состоящей из Японии, Таиланда, Южной

Кореи. В этом контексте Япония и США пытаются сдерживать китайскую стратегию «Жемчужного ожерелья». Таким образом, соглашение о гражданской ядерной энергетике с Индией можно рассматривать как первый камень в здании стратегического партнерства между Индией и США.

Ограниченные прежде английскими колонизаторами, индийские ВМС (Indian Navy) значительно усилились и сегодня развивают многочисленные инициативы военно-морского сотрудничества, в частности, с Францией. Это усиление вписывается в общую стратегию, стремящуюся сделать из Индии настоящую региональную державу.

МОРСКАЯ СТРАТЕГИЯ, ОПИРАЮЩАЯСЯ НА ФЛОТ В ПРОЦЕССЕ ПЕРЕМЕН

У Индии сегодня есть настоящее океанское стратегическое видение. Чтобы успешно завершить свои честолюбивые проекты, ей надо будет частично модернизировать свой военный флот.

Стратегические интересы, которые требуют двойной модернизации.

Индия осознала свое стратегическое положение между Персидским заливом и Малаккским проливом. Все больше и больше рассматривая Индийский океан как внутреннее море в ее сфере влияния, Индия усиливает свой интерес к Азии в рамках ее политики взгляда на Восток («Look East policy»). Она также по-прежнему внимательно следит за положением с безопасностью путей снабжения энергоносителями из Персидского залива. Амбиции индийского флота состоят в том, чтобы стать главным океанским флотом региона. У него три основные задачи: речь одновременно идет о том, чтобы блокировать невоенные угрозы, такие как незаконная торговля оружием и наркобизнес, защищать свои водные пути для своего снабжения энергоносителями и своей внешней торговли и, наконец, о том, чтобы патрулировать в своей огромной исключительной экономической зоне площадью 2 305 143 км². Индия уже долго пытается обеспечить безопасность страны, договариваясь о своем месте в мире сверхдержав. Она хочет обладать флотом, предназначенным для действий в океане, или «blue water navy». Правительство должно будет в десять ближайших лет инвестировать 2 миллиарда евро в 228 проектов, позволяющих увеличить возможности портов и улучшить инфраструктуру.

Военно-морские силы на седьмом месте в мире, но стареющие.

Насчитывая 55 000 мужчин и женщин, из которых 5000 относятся к морской авиации и 2000 к морским командос (MARCOS), индийский флот по суммарному водоизмещению боевых кораблей занимает седьмое место в мире и четвертое место по численности кораблей. Индийские ВМС располагают в настоящее время более 155 кораблей и судов, среди которых 1 легкий авианосец «Viraat» (бывший английский «Hermes»), 16 подводных лодок, 8 ракетных эскадренных миноносцев, 17 фрегатов, 28 ракетных корветов, 23 ракетных катера, 12 малых минных тральщиков, 3 танкера снабжения и 1 океанографическое судно. Это седьмой флот в мире, следующий после французских ВМС. Бюджет флота в настоящее время недостаточен для финансирования программы обновления. Также индийский флот вынужден продлевать срок службы части своих кораблей, поддерживая сохранение темпа отечественного производства и приобретения за границей. Индийский капитан-лейтенант зарабатывает 400 евро в месяц, то есть на 50 % меньше, чем в частном секторе. Индийский флот, сильно зависящий от иностранных государств в строительстве кораблей и производстве боевых летательных аппаратов, предусматривает широкомасштабную модернизацию своего вооружения при уменьшении этой зависимости. Находящаяся сейчас в эксплуатации на флоте техника действительно на 60 % российского происхождения. Программа предусматривает вступление в строй в 2014 году второго авианосца «Vikramaditya», который в настоящее время строится в Индии. (Продан Россией, бывший «Баку», затем «Адмирал Горшков» - прим. перев.)

Индийские военно-морские амбиции не смогут материализоваться, если субконтинент не модернизирует свой военно-морской флот.

В общем и целом Индия располагает многочисленными преимуществами, позволяющими ей контролировать стратегический океан, который ее окаймляет. Обладая динамичной демографией, инновационной экономикой и, главным образом, настоящим океанским проектом, Индия сможет в среднесрочной перспективе контролировать стратегический маршрут, который проходит вдоль ее берегов. Впрочем, не стоит преувеличивать и противоречия Индии с Китаем, поскольку эта переживающая бурный рост страна сегодня вкладывает большие инвестиции в индийские порты.

КИТАЙСКИЙ ПОВОРОТ К МОРЮ

Когда император Китая в XIV веке захватил монгольскую провинцию Юньнань, он казнил ее руководителя и кастрировал его сына Чжэн Хэ, которому тогда

было девять лет. Ставший двадцать лет спустя адмиралом императорского флота, Чжэн Хэ приказал срубить пятьдесят миллионов деревьев для того, чтобы построить флот на Голубой реке (Янцзы). Но можно ли было ему доверять? Он никогда не был на море. В течение всей своей долгой истории Срединная империя чаще всего поворачивалась к океану спиной, чтобы эффективнее бороться против вторжений с севера. В этом контексте китайский военно-морской подъем представляется подлинным переворотом. Ограниченное на протяжении многих веков бременем вторжений, недавнее открытие Китая к морю свидетельствует о его новом отношении к миру.

БРЕМЯ ВТОРЖЕНИЙ: ЗАКРЫТИЕ МОРЯ

Приоритет китайских императоров состоял в том, чтобы поддерживать единство этого населенного бесчисленным множеством людей государства в борьбе против опасностей внутренних раздоров и внешних вторжений. Поэтому открытость по отношению к морю была редким явлением, за исключением тех случаев, когда Срединная империя была вынуждена пойти на это, и потому даже сегодня ее континентальный тропизм сохранился.

Китай, центр мира, выходит на море только из-за необходимости.

Вначале Китай видел себя как мир как таковой, как единственный мир, который существует. Это единственная страна под небом. Это центр, вокруг которого вращаются чужие, странные люди. Потому необходимо защищать столицу от вторжений с севера. Для этой цели с III века до н.э. до V века н.э. строилась Великая китайская стена. Затем Китай распространяет свое культурное влияние на такие страны как Корея, Япония и Вьетнам. Китай властвует; у него есть связи с Западом по Великому шелковому пути; но сам он туда не идет. Он находится на своей территории, пытается господствовать над людьми, которые не являются ханями (этническими китайцами). Он тогда располагает флотом, вооруженным боевыми машинами, которые катапультируют человеческие головы или раскаленные ядра. В XI веке варвары вынуждают китайцев открыться морю: они завоевывают север и центр Китая, который оказывается оттолкнутым на берег, в Ханчжоу, который посещает Марко Поло. Китай развивается на юг. Оттуда он действительно начинает отправлять купцов по морям, омывающим Китай с юга, чтобы завоевывать новые пространства. Китай в то время был открыт к морю, но утратил свой Север, часть своей территории. С 1368 по 1644 годы Китай снова закрывается. Период династии Мин был временем, когда хани снова стали хозяевами своей территории. Они пытаются восстанавливать центр, таким, как он был в древности; и для этого они восстанавливают Великую стену. С другой стороны, они закрывают берег, чтобы не допустить доступа к мо-

рям. Например, нельзя было отправиться на Тайвань. Если кто-то туда поплывет, то это незаконно. И даже столица из Нанкина, южной столицы, в 1421 году переносится в Пекин, северную столицу. Открытие Китая к морю, которое происходит в Древности, затем в короткий период в Средневековье, следовательно, было достаточно редким явлением, так что Китай можно охарактеризовать как континентальную цивилизацию. В XX веке, тем не менее, это китайское позиционирование претерпело переворот.

Море, сначала запрещенное, затем отвернутое, прежде чем быть завоеванным.

Китай решительно поворачивается к морю только в конце XX века. Колониальный период (1840-1949), по сути, характеризуется Опиумными войнами. В этот период Китай полностью лишается своего центра. Центр мира перемещается в Европу, Россию и Японию. Китайская территория полностью завоевана на юге, особенно ее прибрежные участки, где закрепляются колониальные концессии. Китай подвергнут тройному давлению: на юго-западе это натиск англичан, исходящий из Индии; на северо-западе - давление русских из Сибири; на северо-востоке - завоевание Манчжурии японцами. Между 1949 и 1972 годами маоистский Китай восстанавливает свое единство. Вначале он опирается на Советский Союз между 1949 и 1957 годами, но замечает, что хочет быть единственным в мире. Потому он порывает с Советами: это - разрыв 1962 года. В то время он понимает, что должен повернуться к США, откуда следуют перемены 1972 года. Никсона приглашают в Пекин за год до смерти Мао. (Ричард Никсон посетил Китай в 1972, Мао Цзэдун умер в 1976 году. – прим. перев.)

Сегодня у Китая есть реальная территория с народами, которых он должен усмирить: тибетцами, уйгурами, тюрками и монголами. Одновременно Китай пытается снова отвоевать синосферу, «китайский мир», идет ли речь об обеих Кореях, о Вьетнаме или о Японии. С глобализацией торговли экономический центр Китая переместился к берегу. Однако, несмотря на свой поворот к морю, Китай остается обусловленным своей континентальной историей.

Континентальный тропизм сохраняется

Маритимизация Китая сталкивается с некоторыми препятствиями. На протяжении своей истории Китай охотнее поворачивался к суше, чем к морю. Доступ к открытому океану действительно преграждает Япония и ее острова на севере, Тайвань и Филиппины на юге. История Китая подчинена ритму военных столкновений с его континентальными соседями, которые до XIX века были единственными, кто угрожал стабильности китайских царств, а позднее империи.

Сегодня континент не воспринимается как внутренняя территория прибрежного фасада. Центральный и западный Китай остается в центре национального проекта, несмотря на свою относительную географическую изоляцию. Пекин не прекратил продолжать свою традиционную политику колонизации и «ханнизации» западных регионов – Внутренней Монголии, Синьцзяна, Тибета. Не надо забывать также, что главным вызовом для Китая остается континентальная борьба с терроризмом: исламизм действительно значительно усилился в результате успехов талибов в Афганистане и поддержки Пакистана - мусульманской республики, которая, с другой стороны, является союзником Китая в геополитическом контексте индийского субконтинента. Эта исламская угроза существует, в глазах Пекина, в нескольких проявлениях: она угрожает дестабилизировать правящие режимы в Центральной Азии, признанных партнеров Китая, и подпитывать внутри китайской территории протесты уйгуров в Синьцзяне.

По причинам одновременно военным и культурным Китай культивировал свой континентальный тропизм. Возможный океанский поворот, следовательно, выглядит как настоящий перелом.

НОВЫЕ ОТНОШЕНИЯ С МОРЕМ

Маритимизация Китая осуществляется через организованное усиление его торгового и военного флотов. Это усиление является частью стратегии, направленной на обеспечение благополучия державы.

Китай решительно поворачивается к морю

Поворот Китая к морю осуществляется по инициативе централизованного режима. Китайские ответственные лица, среди прочего, считают, что Китай станет богатой и ответственной страной только при условии сохранения сильного режима, который заставляет держаться вместе 1,3 миллиарда, а скоро уже 1,5 миллиарда людей. Лозунги стабильности и мирного развития являются необходимостью, если хотите превратиться в океанскую державу. Китайский торговый флот напрямую зависит от пекинского правительства. Структура торгового флота в очень значительной степени концентрируется вокруг нескольких судовладельческих компаний, осуществляющих международные перевозки. Доминируют, по сути, два главных судовладельца.

Настоящее обновление военного флота началось в 1970-х годах. В 1980-х годах китайский военно-морской флот концентрируется больше на качестве своего вооружения, чем на количестве. В 1987 году он все еще значительно отстает по средствам противолодочной обороны, минно-тральным средствам, и, ввиду от-

сутствия авианосцев, располагает очень ограниченной военно-морской авиацией. С личным составом, насчитывающим около 250 000 человек, и с более чем 500 военными кораблями (в 2007 году), китайский военно-морской флот является самым большим в Азии и третьим флотом в мире по суммарному водоизмещению: оно достигает 800 000 тонн. ВМС Народно-освободительной армии Китая полагаются, прежде всего, на большие корабли. Это 27 эсминцев и 48 фрегатов, 60 подводных лодок, 55 средних и 160 малых десантных кораблей - они предназначены для гипотетического десанта на Тайвань. Он поддерживает отношения со своими ближними соседями.

Сегодня китайские портовые города представляют собой основные окна для интегрирования с развитым миром. Регионы настоящих мегаполисов дополняют портовые города и включают их в более широкую прибрежную структуру. Это региональное интегрирование китайских метрополий наводит на мысль о возникновении здесь своего рода Средиземного моря, только в пределах Восточной Азии.

Уже несколько лет Китайская Народная Республика стремится к явному усилению своей активности на морях. В марте 1998 года Китай купил у Украины недостроенный авианосец «Варяг» (проект 1143.6), аналогичный типу «Адмирал Кузнецов» (проект 1143.5), строившийся в СССР еще с 1985 года. После окончания длительной программы испытаний, очень обширной, тщательной и умело представленной в прессе, бывший советский корабль, приписанный к порту Далянь, получил, наконец, китайское имя «Liaoning» (прежде планировалось назвать его «Shi Lang» в честь китайского флотоводца семнадцатого века, потом это название было отвергнуто – прим. перев.) и был включен в состав флота в конце сентября 2012 года. Китай подчеркивает этим свои амбиции, даже если его воздушно-морской опыт еще остается слабым. Весьма значительно, в любом случае, то, что официальный ввод в строй бывшего «Варяга» сопровождался обострением споров между Китаем и Японией вокруг архипелага Сенкаку.

Содержание китайских военно-морских амбиций проявляется в организации китайского флота. ВМС КНР разделяется на три оперативных флота, каждому из которых выделен в качестве театра деятельности определенный бассейн омывающих Китай с севера на юг морей. Полем деятельности Флота Северного моря (штаб в Циндао) является морское пространство, доходящее до Первой цепи островов, Желтое море и Корейский пролив. Флот Восточного моря (штаб в Нинбо) действует в южной части Желтого моря и в Восточно-Китайском море: его бдительность должна распространиться до Тайваня и покрыть Вторую цепь островов. («Первая цепь островов», как ее называют китайцы, тянется от Камчатского полуострова до Малайского полуострова и включает в себя крупные

архипелаги восточноазиатского региона, в том числе Курильские острова, Японский архипелаг, острова Рюкю, Тайвань, северную часть Филиппинских островов и Борнео. «Вторая цепь островов» тянется от севера Японии (Йокосука) на юг через Бонинские острова, Гуам, Микронезию (Марианские острова, Палау) и заканчивается у Новой Гвинеи. - прим. перев.) Флот Южного моря (штаб в Чжаньцзян) должен контролировать Южно-Китайское море, в пространстве, ограниченном полуостровом Индокитай, Индонезией и Филиппинами. Пространство, доставшееся военно-морской экстраверсии Китая, следовательно, оказывается ограниченным ожерельем различных островов, от Японии до Индонезии.

У китайского флота, между тем, все еще остается несколько слабых мест: его системы связи сравнительно отсталые, средства противоракетной обороны ненадежны; противовоздушная и противолодочная оборона в значительной степени ограничена; авианосец, на самом деле, все еще не способен к полноценной боевой службе; да и сам подход китайских ВМС все еще опирается больше на количество, чем на качество. Потому Китай с помощью поиска сотрудничества с Мьянмой, Бангладеш, Шри-Ланкой или Пакистаном, по периметру своего «жемчужного ожерелья», стремится сгладить эти ограничения. Эти реальности, таким образом, в их тенденции подтверждают, если это потребовалось, правильность теории контроля прибрежных вод («offshore control»), которую развивает американский исследователь Роберт Арт, когда упоминает о гипотезе, в конечном счете, маловероятной, прямого столкновения между Китаем и США: вместо того, чтобы пытаться уничтожить живую силу противника, американский флот должен, в конце концов, только изгнать его с берегов, осуществляя с моря суровый контроль прибрежной зоны с помощью значительно превосходящих противника по эффективности средств.

Китайская стратегия: побеждать без боя

Китай, по сути, повернулся к морю, чтобы обеспечить свое снабжение и экспортные поставки. Располагая малым количеством сырья, Китай вынужден его импортировать. Но безопасность маршрутов морского торгового судоходства сегодня зависит от США, единственной страны, обладающей флотом, способным осуществлять контроль моря. По мнению китайцев, это положение может быть изменено. Но в военном плане американская мощь настолько сильна, что китайцы, несмотря на их достижения, и не думают о том, что смогут соперничать с нею раньше 2100 года. И ни один другой народ в мире тоже не сможет.

Следовательно, чтобы не оставаться под властью этой мощи, нужно обеспечить себя такими средствами, чтобы можно было действовать иным путем. С 1980

года и с конца маоизма, китайцы отошли от прямой конфронтации, чтобы по «капиталистическому» пути развития заняться «открытостью и реформами», как говорил Дэн Сяопин. Это значит, что для того, чтобы выиграть войну на море, ее нельзя развязывать до тех пор, пока враг не заметит, что сражение стало бесполезным, потому что он уже проиграл. Для этой страны, столь далекой от всех схем мышления Клаузевица, речь идет о том, чтобы действовать постепенно и непрямыми методами, как поступает хороший игрок в го. Вот почему Китай пытается создать для себя сеть военно-морских баз в Индийском океане: с запада, на подступах к Персидскому заливу и к Красному морю, на востоке, в Малаккском проливе. Эти появления военно-морских баз в Бирме, в Бангладеш, в Пакистане – как предполагается, именно на базе глубоководного порта Гвадар, торжественно открытого в 2007 году, и на Шри-Ланке, Индия воспринимает как попытку морского окружения. Стремление континентального Китая присоединить Тайвань отвечает той же стратегической потребности: такое присоединение обеспечит Китаю свободный и прямой выход в открытое море.

Недавнее открытие Китая к морю объясняется, следовательно, исключительно экономическими причинами: Китай, всемирная фабрика, должен ввозить сырье и прочие ресурсы и экспортировать свои товары морским путем.

Поворот Китая к морю соответствует, таким образом, экономическим потребностям страны, ставшей всемирной фабрикой и старающейся ею оставаться. Но этот поворот можно также понять и с точки зрения геополитики. В борьбе за мировое главенство Китай, ситуационный союзник России или Ирана, страдает от отсутствия достаточной силы и влияния на океанах, что не может компенсировать никто из его партнеров. Потому ему приходится в одиночку осуществлять свои морские усилия, которые могут позволить ему добиться подъема.

ОКЕАНСКИЙ ПОВОРОТ И ГЕОПОЛИТИЧЕСКАЯ РЕКОНФИГУРАЦИЯ

Итак, в наше время происходит настоящий океанский поворот от Запада к Востоку, вокруг инертного энергетического сердца уснувших морских цивилизаций. Влияние Европы, лишенной амбициозного морского проекта, уменьшается на морских просторах. На Тихом океане американские и японские флоты разрабатывают политику многообразного сотрудничества, чтобы компенсировать свой собственный упадок. Исторический отрыв, которого добились старые морские державы относительно народов, отвергнувших море, сокращается. Но именно на море слабеющие западные государства могут наиболее легко осуществлять свое господство. И действительно, именно на океане, то демографическое нарушение равновесия, которое является одним из главных недостатков Европы, отступает на второй план перед ее уникальными техническими дости-

жениями. Некоторые континентальные цивилизации, веками раздробленные или вытесненные на обочину прогресса по причине отсутствия интереса к морю и вкладывания в него сил и средств, ограничились оборонительными позициями на своих землях. Иран не воспользовался возможностью, которую дает ему экономический поворот к Китаю, чтобы начать честолюбивую морскую политику. Ведь в отличие от «ядерного бегства», отвоевание морских пространств, расположенных на севере и на юге от Ирана, стало бы для него лучшим средством для утверждения своего регионального превосходства. Опирающиеся на свой экономический подъем, Бразилия, Индия и Китай сделали выбор в пользу привыкания к морю, вопреки всей их долгой истории.

Океанский поворот, который сейчас вырисовывается, будет ли он ускоряться? Понятно, что Китай и Индия, благодаря их неумолимому росту, собираются изменить мир, придавая ему все менее и менее западный характер. Ведь происходит гигантское перемещение активности, следовательно, и богатств, с Востока на Запад. Причины этого, в первую очередь, лежат в людях. Демография сама по себе ответственна за 60 % экономического роста. Демографическое ослабление США, Европы, как и Японии, приведет в среднесрочной перспективе к замедлению роста экономики. На самом деле европейским государствам потребовалось бы увеличить на 60 % свою производительность труда, чтобы надеяться скомпенсировать этим свой демографический упадок. Простая адаптация политики иммиграции к уменьшению населения была бы только крайним средством, ввиду того, что непосредственным следствием массового притока мигрантов стало бы ослабление общей идентичности. **[Прим. ред. ВС: Не только ослабление идентичности, но и понижение среднего уровня интеллекта, т.к. иммиграция происходит в основном не из европейских стран, США и Канады, а из таких стран, как Турция, Сомали, Иран, Ирак, Ливан и др. Читайте: Ричард Линн. Расовые различия в интеллекте. Эволюционный анализ. — М.: Профит Стайл, 2010.]** Итак, рост индивидуализма в Европе со временем создаст наиболее мощный тормоз для открытости к морю, так как выбор моря основывается одновременно на технологических нововведениях и на духе авантюризма. Можно с очень большой уверенностью предсказать, что резкий отход от океанов выразится в слабеющих государствах в приватизации безопасности, а у усиливающихся наций – в ее милитаризации.

Во всяком случае, нынешние военно-морские процессы остаются очень неустойчивыми. Например, решение США об использовании своих собственных запасов энергоносителей, освобождаясь этим от зависимости от Ближнего Востока, может в особенной мере потрясти существующее равновесие. В более длительной перспективе сокращение нефтяных ресурсов и синхронный рост добычи и использования угля изменят географию океанских транспортных пу-

тей, и, может быть, еще больше переместят на Восток центр тяжести нашей планеты.

* * *

Дополнение 1: Военно-морские флота стран мира по состоянию на 2011 год (источник http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_with_warships)

Место (по тоннажу)	государство	АВ	ДВ, УДК	АТД	ТАК, АТ	КР	ЭМ	ФР	КРВ	БКА	МТК	ПЛАРБ	ПЛА. НАПЛ	Всего	Тоннаж, т
	Всего в мире	20	18	53	262	28	170	391	305	832	432	39	436	2986	
1	США	10	9	22	0	22	62	11	3	48	13	14	57	271	3,382,959
2	Россия	1	0	0	22	5	13	4	74	0	34	11	38	202	927,120
3	Китай	1	0	3	26	0	25	42	15	131	67	6	61	377	899,106
4	Япония	0	2	3	0	0	26	11	6	0	29	0	16	93	405,800
5	Индия	2	0	1	15	0	9	15	24	59	7	0	14	145	369,575
6	Великобритания	0	2	5	0	0	6	13	0	4	15	4	7	56	367,850
7	Франция	1	3	1	2	0	0	22	9	12	18	4	6	78	321,855
8	Италия	2	0	3	0	0	4	13	9	17	10	0	6	64 (80 вкл. вспомог.)	295,000
9	Южная Корея	0	1	0	4	0	12	10	21	9	10	0	13	80	195,910
10	Бразилия	1	0	0	3	0	0	9	5	30	6	0	5	59	172,190
11	Тайвань	0	0	0	2	0	4	22	0	12	8	0	2	50	168,662
12	Испания	1	1	2	0	0	0	11	0	18	6	0	3	42	148,607
13	Турция	0	0	0	4	0	0	16	8	29	20	0	14	91	148,448
14	Индонезия	0	0	4	21	0	0	11	23	56	10	0	5	130	142,094
15	Греция	0	0	0	9	0	0	13	0	25	4	0	11	62	102,431
16	Австралия	0	0	1	4	0	0	12	0	14	6	0	6	43	95,696
17	Канада	0	0	0	0	0	3	12	0	12	0	0	4	31	94,000
18	Нидерланды	0	0	2	0	0	0	6	0	4	6	0	4	22	88,508
19	Германия	0	0	0	2	0	0	11	5	8	17	0	4	47	83,165
20	Перу	0	0	0	3	1	0	8	6	6	0	0	6	30	80,162
21	Таиланд	1	0	1	11	0	0	8	7	22	7	0	0	57	77,691
22	Северная Корея	0	0	0	100	0	0	3	0	23	10	0	62	198	76,135+
23	Чили	0	0	1	4	0	0	8	0	6	0	0	4	23	72,804
24	Сингапур	0	0	4	0	0	0	6	6	12	4	0	6	38	72,040
25	Египет	0	0	0	3	0	0	11	0	18	15	0	4	51	64,376
26	Дания	0	0	0	0	0	0	7	0	9	0	0	0	16	51,235
27	Пакистан	0	0	0	0	0	0	10	0	4	3	0	8	25	46,586
28	Вьетнам	0	0	0	6	0	0	7	9	21	8	0	1	52	43,562
29	Норвегия	0	0	0	0	0	0	5	6	0	6	0	6	23	36,578
30	Португалия	0	0	0	1	0	0	5	6	6	0	0	2	20	34,686
31	Алжир	0	0	0	1	0	0	3	6	19	1	0	4	34	29,060
32	Польша	0	0	0	0	0	0	2	3	3	20	0	5	33	19,779
33	Швеция	0	0	0	0	0	0	0	6	12	11	0	5	34	14,256
34	Израиль	0	0	0	0	0	0	0	3	8	0	0	3	14	13,185

35	Новая Зеландия	0	0	0	0	0	0	2	0	6	0	0	0	8	12,360
36	Ирландия	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	8	10,306
37	Бельгия	0	0	0	0	0	0	2	0	1	6	0	0	9	10,009
38	Словения	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	375
39	Иран	0	0	0	19	0	0	5	3	22	5	0	31	85	
40	Аргентина	0	0	0	0	0	4	0	9	8	3	0	3	27	
41	Южная Африка	0	0	0	0	0	0	4	0	4	4	0	3	15	
42	Колумбия	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	2	6	
43	Украина	0	0	0	0	0	0	1	4	0	5	0	1	11	
44	Мексика	0	0	0	0	0	2	6	0	38	6	0	0	52	
45	Малайзия	0	0	0	0	0	0	4	4	31	4	0	2	45	
46	Венесуэла	0	0	0	0	0	0	6	4	4	0	0	2	16	
47	Болгария	0	0	0	0	0	0	4	3	1	10	0	0	18	
48	Румыния	0	0	0	0	0	0	3	7	3	5	0	0	18	
49	Ливия	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
50	Саудовская Аравия	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
51	Объединенные Арабские Эмираты	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
52	Филиппины	0	0	0	0	0	0	3	11	38	0	0	0	52	
53	Кувейт	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
54	Финляндия	0	0	0	0	0	0	0	0	10	14	0	0	24	

Сокращения: АВ – авианосцы (тяжелые, средние и легкие), ДВ – десантные вертолетоносцы, УДК – универсальные десантные корабли, ДТД – десантные транспорты-доки, ТДК – танкодесантные корабли, ДТ – десантные транспорты, КР – крейсера, ЭМ – эсминцы, ФР – фрегаты, КРВ – корветы, БКА – боевые катера, МТК – минно-тральные корабли, ПЛАРБ – подводные лодки атомные с ракетами баллистическими, ПЛА – подводные лодки атомные – многоцелевые, в т.ч. с крылатыми ракетами, НАПЛ – неатомные подводные лодки.

Дополнение 2: Торговые флоты стран мира по состоянию на конец 2012 года
(источник http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_merchant_marine_capacity_by_country)

	Мир и Европейский союз всего	брутто-валовой млн.т.	тоннаж,	Дедвейт, млн.т.
	Весь мир	1,034.30		1,552.20
	Европейский Союз	205.1		293.2
Номер по порядку	Государство или территория	брутто-валовой млн.т.	тоннаж,	Дедвейт, млн.т.
1	Панама	215.8		330.8
2	Либерия	123.8		193.3
3	Маршалловы острова	81.1		133.3
4	Гонконг	78.5		130.3
5	Сингапур	59.2		91.7
6	Багамские острова	48.3		63.3
7	Мальта	45		70.3
8	Греция	41.1		72.9
9	Китай	38.8		61.2
10	Великобритания	30		40.7
11	Кипр	19.7		31.1
12	Италия	18		21.1
13	Япония	17.8		25.4
14	Норвегия	14.4		18.3
15	Германия	13.7		15.3
16	Дания	11.3		13.8
17	Южная Корея	11.1		17.7
18	Бермудские острова (Великобритания)	10.9		10.9
19	Антигуа и Барбуда	10.6		13.8
20	Индонезия	10.1		13.8
21	США	9.9		11.2
22	Индия	8.5		14.6
23	Нидерланды	6.6		7.2
24	Турция	6.4		9.7
25	Малайзия	6.2		8.4
26	Франция	5.6		6.9
27	Россия	5.1		6.4
28	Филиппины	4.3		6
29	Каймановы острова (Великобритания)	3.2		3.8
30	Тайвань	3		4.6
31	Швеция	2.8		1.4
32	Сент-Винсент и Гренадины	2.8		3.9

33	Таиланд	2.6	4.1
34	Испания	2.5	2.3
35	Канада	2.4	3
36	Кувейт	2.4	4.1
37	Иран	2.1	2.9
38	Бразилия	1.9	2.9
39	Камбоджа	1.3	1.6

Велесова Слобода, 2014 г.

Посетите [Библиотеку Велесовой Слободы](#), где вы можете скачать все публикации с 2003 года, а также [Архив](#) сайта!

Русский Интеллектуально-Познавательный Ресурс
«ВЕЛЕСОВА СЛОБОДА»



Если вы хотите автоматически получать информацию о всех обновлениях на сайте, подпишитесь на рассылку --> [Новости сайта Велесова Слобода](#).