Билл Хэйтон

Карты и линии. 1500–1948

Bill Hayton

Maps and Lines. 1500–1948

A • N • 拉季舍夫

关于中国市场的信

От редакции

Данная публикация представляет собой перевод[1] *второй главы книги британского журналиста и исследователя Билла Хэйтона «Южно-Китайское море: борьба за власть в Азии»*[2]*, до сих пор представляющую собой наиболее полный анализ истории и современного состояния территориального конфликта в этом регионе.*

В январе 2008 года, в пяти с половиной тысячах морских миль от островов Спратли, в подвале Бодлианской библиотеки Оксфордского университета[3], где круглосуточно поддерживаются постоянная температура и влажность, Роберт Бэтчелор развернул документ, радикально изменивший наши представления об истории Южно-Китайского моря. Это была карта около полутора метров в длину и метра в ширину, изображавшая территории, которые мы сейчас назвали бы Восточной и Юго-Восточной Азией: от Японии на северо-востоке до Суматры и Тимора на юге. Карта эта – настоящее произведение искусства. В течение 350 лет она хранилась в библио-

[1] Перевод А.Д. Дикарева, к.и.н, в.н.с Института международных исследований МГИМО МИД России.

[2] Оригинал: Bill Hayton, The *South China Sea*: The Struggle for Power in Asia (New Haven and London: Yale University Press, *2014).*

[3] Старейшая в Европе библиотека Оксфордского университета носит имя Томаса Бодли (1545–1613) – известного собирателя старинных манускриптов.

теке, вызывая восхищение изящными рисунками в стиле «горы и воды»: бледно-зеленое море, обрамленное бамбуком, соснами и сандаловыми деревьями; холмы, реки и растения выглядели как настоящие. Но Бэтчелор заметил на карте то, на что никто никогда не обращал внимания: паутину тонких линий, сходящихся в южнокитайском порту Цюаньчжоу. Эти линии соединяли Цюаньчжоу почти со всеми портовыми городами региона: от Нагасаки до Манилы, Малакки и далее. Еще более удивительно, что каждый маршрут сопровождался навигационными инструкциями: азимутом согласно китайскому компасу и цифрами расстояний.

Американский историк Бэтчелор обнаружил не что иное, как карту торговых путей Азии. Это открытие разрушило традиционный образ Китая XVII века как замкнутой в себе изоляционистской державы. Напротив, находка показала, что Китай имел выход к морю, а через море – во внешний мир. Это было изображение региона, не разделенного формальными границами, где царства и уделы были связаны между собой. Карта была продуктом эпохи, когда правители делили между собой территории при помощи совершенно иных линий, нежели те, что разделяют страны региона сегодня. Она была нарисована в то время, когда границы в другой части света начали меняться из-за столкновений между империями и споров между учеными. Эти сражения и дебаты заложили основы современного международного права и породили новые представления о границах, которые продолжают и поныне волновать воды Южно-Китайского моря.

Сама история этой карты тому доказательство. Она демонстрирует, как тесно были связаны Европа и Азия, даже в XVII веке. Карту передали в Бодлианскую библиотеку в 1659 году, после смерти ее владельца Джона Селдена, одного из крупнейших правоведов Англии семнадцатого века. В своем завещании Селден указал, что карта ранее принадлежала «английскому военачальнику», но не уточнил, кому именно. После многих лет неустанных изысканий Бэтчелор решил, что отгадал эту загадку. Летом 1620 года шхуна «Элизабет», принадлежавшая английской ост-индской компании, бросила якорь на Тайване, где обнаружила судно (китайское или японское) –, среди пассажиров которого были португальский капитан и два испанских священника. Капитан Элизабет Эдмунд Ленмайес под этим предлогом захватил судно, весь груз и, как полагает Бэтчелор, карту [Batchelor, 2013, p. 37–63][4]. Селден пишет в своем завещании, что английского капитана (кто бы он ни был) «усиленно вынуждали вернуть карту за большой выкуп» но он отказался уступить ее владельцам. Должно быть, Ленмайес сразу понял ее ценность.

Нам неизвестно, как карта попала к Селдену, но тот был членом парламента и знал ключевых инвесторов английской Ост-Индской компании [Berkowitz, 1988]. Роберт Бэтчелор полагает, что карта появилась в Англии в 1624 году, проделав долгий и трудный путь. Возможно, она была продана в качестве трофея или вручена в виде ценного подарка влиятельному патрону. Джон Селден идеально подходил на эту роль. Он принадлежал к самому ядру политической и торговой элиты Англии и был пионером юридической мысли. Нам он более всего известен как человек, сформулировавший для государств первые правовые основания на обладание территориальными

[4] Иную версию того, как карта могла оказаться в Англии см.: Timothy Brook's Mr Selden's Map of China: the Spice Trade, a Lost Chart and the South China Sea (Rotterdam, 2014).

водами вокруг своих берегов. Менее известно, что закладывание Селденом основ международного права началось со споров о маленькой жирной рыбе. Судьба европейской селедки будет решаться в борьбе за доступ в Азию, в схватке за свободу мореплавания, торговли и экономическое господство, порожденной открытиями, сделанными веком ранее.

* * *

Пребывание Васко да Гама в Индии в мае 1498 года началось хорошо, но последующие события означали быстрое ухудшение отношений. Статус первого человека, проложившего путь по морю из Европы, поначалу сделал его знаменитым, но португальские дары не впечатлили Каликутского заморина[5]. По сравнению с шелками, слоновой костью и золотом, к которым привык заморин, подношения да Гамы (яркокрасные плащи, шляпы, масло и мед) выглядели скорее как оскорбление. Хуже того, арабские и персидские купцы, державшие в руках торговлю Каликута с Европой, осознали угрозу, которую представлял для них Васко да Гама, и сговорились изгнать его из города. Заморин велел ему убираться восвояси, и Васко да Гама, плохо знакомый с муссонами, отправился в мучительное плавание, в котором потерял две трети своей команды. Тем не менее он привез достаточно пряностей, чтобы с лихвой компенсировать затраты на экспедицию, и его спонсор, король Мануэль, остался доволен. Плавая вокруг Африки, португальские купцы теперь могли миновать территории неверных арабов, а также разрушили прежнюю торговую монополию венецианских купцов, контролировавших восточное средиземноморье.

Перевозка пряностей и прочих роскошных диковинок из Азии в Европу морским путем оказалась значительно дешевле и безопаснее по сравнению с традиционным арабо-венецианским маршрутом, сочетавшим плавания на короткие расстояния с сухопутными караванами. Португальцы с их современными галеонами, способными вместить как грузы, так и пушки, быстро заняли господствующее положение в торговле. Уже через несколько лет португальцы оборудовали форпост в Гоа и проложили путь мимо Каликута, через Бенгальский залив к Малаккскому проливу – воротам к островам пряностей. К несчастью, султан Малакки не желал пропускать их через свою территорию. Его правление держалось на налогах с торговли, которая проходила между тем, что называется в наше время Малайзией и Индонезией. Малакка являлась новым региональным перевалочным пунктом, унаследовав свою роль от Фунани[6] и Шривиджайя[7], и соперничала с Маджапахитом[8]. Город кишел иностранными купцами, которые вели торговлю чуть ли не со всем миром. В нем проживало около

[5] Титул наследственного монарха королевства Кожикоде (Каликут) на Малабарском побережье Индии (XII–XVII века). Имеющее малайские, по другой версии – санскритские корни название появляется впервые в арабских источниках, затем входит в голландский и прочие европейские языки.

[6] Иначе называется Бапнам. Раннеклассовое государство в Юго-Восточной Азии в I–VI веках. Располагалось в юго-восточной части современной Камбоджи,

[7] Древнее малайское царство с центром на острове Суматра, распространявшееся также на острова Малайского архипелага и на побережье Юго-восточной Азии. Образовалось в 200–500 годах прекратило существование около 1400 года.

[8] Последнее индианизированное королевство в Индонезии в 1293 – ок. 1520 года. Островная империя, столица находилась на восточном побережье Явы

100 тысяч постоянных жителей и приезжих, среди них малайцы, тамилы, гуджараты, яванцы, китайцы и лусонцы – торговцы с остова Лусон.

Португальский посол встретился с султаном в 1509 году, он привез с собой более впечатляющий набор даров, нежели Васко да Гама десятью годами ранее. Его соотечественникам была выделена «фактория», где им надлежало вести торговлю. Однако другие торговцы – в частности гуджараты – стали возражать и уговорили султана арестовать христиан по обвинению в измене. В июне 1511 года сюда прибыли португальские вооруженные галеоны под командованием адмирала Альфонсо де Альбукерка. Пока продолжались переговоры, его шпионы собрали сведения о городских укреплениях и нашли сторонников в лице китайских купцов. Султан отказался отпустить пленников, и тогда в праздник святого Джеймса (Иакова)[9] Альбукерк начал военные действия. Через две недели султан бежал и 10 августа 1511 года Малакка сдалась португальцам. В течение следующих 130 лет она будет находиться под их управлением.

В команде Альбукерка нес службу 31-летний офицер по имени Фернан Магеллан. Возможно, после сражений он гулял по улицам города, встречался с лусонцами и слушал их рассказы. Десять лет спустя он перешел на службу к Испании и отправился в плавание с целью добраться до Лусона и его золотых приисков с востока. В 1521 году он стал первым европейцем, добравшимся в Азию через Тихий океан. Как и в предыдущих случаях, экспедицию приняли поначалу вполне дружелюбным: правитель острова Себу и большинство его подданных, очевидно, приняли христианство. Согласно Антонио Пифагетта, ученому, который сопровождал Магеллана, островитяне продемонстрировали гостям тончайший фарфор, явившийся доказательством их торговли с Китаем в это время. Магеллан, придя с крестом и мечом, недооценил нежелание других островитян подчиняться как Иисусу, так и Испании. Всего лишь месяц спустя, 27 апреля 1521 года, Магеллан был убит на острове Мактан

Португальцы были настроены не более дружественно. Они отправили флотилию на перехват Магеллану и в конце концов обнаружили нескольких выживших на борту Тринидада[10] близ Тидора, одного из Островов пряностей, и взяли их тут же в плен. Упорно пытаясь добраться до Островов пряностей (теперь мы знаем их как Молуккские острова) с запада, португальцы были не склонны уступать конкурентам, пришедшим с другой стороны. Это было всего лишь одно из многих разногласий между двумя христианскими империями. Чтобы урегулировать ситуацию, король Испании Карл Пятый выдал свою сестру замуж за своего португальского визави, а тремя годами позже женился на сестре своего нового зятя Изабелле. Результатом этих династических союзов стал Сарагосский договор 1529 года. Впервые пришельцы извне провели через Юго-Восточную Азию линию, разделив ее между европейскими империями. Хотя картографирование не отличалось точностью, португальцы сохранили за собой Острова пряностей, ставшие потом Индонезией, а испанцам досталось то, что впоследствии стало называться Филиппинами. Пять веков спустя результаты этого разделения то и дело сказываются. Мусульманские восстания на юге Филиппин и продолжающиеся притязания Филиппин на малазийскую провинцию Сабах, которые

[9] День святого апостола Иакова празднуется 25 июля.

[10] Название одного из кораблей экспедиции Магеллана.

мешают двум странам достичь соглашения о границе в Южно-Китайском море, проистекают в конечном счете из Сарагосского договора.

Португальцы приплыли в Малакку в поисках мускатного ореха, гвоздики и прочих пряностей, но по счастливой случайности оказались у самых ворот в таинственную страну, которую европейцы называли «Катай». После покорения Малакки не осталось военной силы, которая могла бы воспрепятствовать дальнейшему продвижению португальцев на восток, включая, разумеется, и минский Китай. После 30-летней дипломатии канонерок, проводившейся адмиралами-евнухами столетием ранее, китайский флот пришел в упадок. Двор был больше обеспокоен угрозами северным границам и внутренним финансовым кризисом. Экономика Мин была первой в истории, выпустившей в обращение бумажные деньги, и первой, пострадавшей от гиперинфляции[11]. Обесценившиеся деньги не могли поддерживать флот на плаву.

В последующие десятилетия по мере деградации правительственного флота на смену ему начал приходить частный кораблестроительный сектор, призванный обеспечивать спрос Китая на импортные товары и поставлять на рынки Себу и других близлежащих островов шелк и фарфор. В то время китайская торговля считалась государственным делом и была опутана ритуалами «подношения дани». Юго-восточная провинция Фуцзянь, впрочем, прославилась контрабандой. Ее корабли развозили товары по всему региону, тысячи фуцзяньцев отправлялись заключать торговые сделки в отдаленные порты. Таким образом по берегам Южно-Китайского моря начали возникать первые небольшие чайнатауны [Ptak, 1998, p. 157–192]. Некоторые из этих торговцев шли на службу к португальцам в Малакке, иногда принимая участие в сражениях и последующих акциях

Вдохновленные фуцзяньцами португальцы усиленно искали источники шелка и фарфора. Именно португальцы дали водному пространству к востоку от Малакки название, под которым они сегодня нам известны: Маре да Чина, или Китайское море. Впоследствии, двинувшись в направлении Японии, они поняли, что нужно отличать «Южное море Китая» от других морей у восточного побережья. Для обычных китайцев это было просто «море», а для образованных – южное море – Наньхай.

У местных штурманов не было карт в европейском понимании этого слова – накопленные ими знания записывалось в форме лоции, то есть инструкций по перемещению от пункта к пункту. Эти лоции содержали изрядную долю мифологии – особенно это касается веры в Ваньли Шитан. Согласно китайскому тексту 1178 года под названием «Сведения о том, что находится за проходами» (автор Чжоу Чуфэй) – это длинный уступ в океане, с которого воды обрушиваются в подземный мир. Поверившие своим штурманам португальские исследователи также начали верить в Ваньли Шитан, обширный архипелаг, состоящий из опасных рифов и островов, протянувшийся вдоль берега, который нам известен теперь как вьетнамский. Португальцы владели лучшими навигационными приборами, которые только могла предоставить им наука эпохи Ренессанса, но и они пали жертвой заблуждения. Имеющий форму паруса Ваньли Шитан в течение последующих 300 лет вновь и вновь воспроизводился на

[11] Первая часть этого утверждения, а вероятно, и вторая – явная ошибка. Впервые бумажные деньги появились в X–XI веках в сунском Китае. В конце XIV века династия Мин выпустила банкноты единого номинала, которые использовались в течение двух сотен лет.

любой карте этого региона, пока изыскания конца XVII – начала XIX века не выявили, что он на самом деле не существовал, если не считать Парасельских островов на его северной оконечности. Целых триста лет ошибочная вера в существование этого архипелага удерживала моряков от экспедиций в центр Южно-Китайского моря.

«Китай», до которого в начале XVI века добрались португальцы, не был единым государством [Ptak, 2012, p. 225–244], значительные участки южного побережья не контролировались минскими правителями в Пекине. Португальцы обнаружили, что им гораздо проще иметь дело с купцами-индивидуалами из Фуцзяни, чем с враждебными государственными чиновниками из официальных ворот в страну – порта Гуанчжоу. Китай того времени отчаянно нуждался в одном характерном товаре, который как раз были в состоянии поставить португальцы. Случившаяся ранее гиперинфляция вынудила торговцев отказываться от бумажных денег и требовать оплаты серебром. Ближайший источник серебра находился недалеко – в Японии, но отношения между двумя странами были столь плохими, что в 1549 году минский двор запретил прямое морское сообщение с Японией. Португальцы появились как раз вовремя, чтобы стать посредниками – они курсировали между Нагасаки и Макао, меняя японское серебро на китайский шелк [Blussé, 1996, p. 51–76].

В 1567 году минский император окончательно признал невозможность поставить контрабанду под контроль и снял – в провинции Фуцзянь – официальный запрет на частную торговлю. В результате начался торговый бум – с каждым муссоном на юг отплывали до 200 джонок [Blussé, 1996, p. 51–76]. Впервые большие частные торговые флотилии Китая начали превышать числом морские караваны из Юго-Восточной Азии которые господствовали в «китайской торговле» в предыдущее тысячелетие. Немецкая исследовательница Анжела Шоттенхаммер показала, как эти изменения отразились на языке: впервые в китайских текстах стал появляться термин «хай шан» – морской купец – и даже само китайское слово, обозначающее море – «хай» – стало употребляться по-иному. В прежние времена оно обозначало место встречи цивилизации с неизвестностью. С середины XVI века оно теряет мистические коннотации и превращается в простой географический термин [Schottenhammer, 2006, pp. 3–13].

Дальнейшие реформы династии Мин изменят не только Китай, но и весь мир. В 1570 году правительство смирилось с неизбежным и объявило, что отныне все налоги должны уплачиваться серебром. Но в Китае и Японии вместе просто не было достаточно серебра, чтобы удовлетворить спрос на него. Цена на него поднялась до заоблачных высот. Правительство Мин спасло открытие крупнейшего в мире месторождения серебра в Потоси, в 20 тысячах километрах от Китая высоко в Андах, контролируемых испанцами.

Сарагосский договор позволил испанцам сохранить свой форпост на Филиппинах и в 1571 году наследники Магеллана основали торговую факторию в Маниле. Они узнали о стремительно растущей цене на серебро на другом берегу моря, и таким образом началась «Торговля Акапулько». Больше ста лет галеоны перевозили через Тихий Океан из Мексики в Манилу около 150 тонн серебра в год, в Маниле оно обменивалось на золото, керамику, шелк из Китая. Похожим образом крупные партии серебра шли в восточном направлении из Потоси через Европу. Цена серебра в Китае – в золотом эквиваленте – была вдвое выше, чем в Европе. Простая переправка

добываемого в Андах серебра в Китай, обмен его на золото и продажа золота в Европе позволяли испанской империи получать огромный доход и финансировать свои войны в Европе [Flynn and Giráldez, 1995, p. 201–221]. В то же время у европейской аристократии быстро появился вкус к роскошному китайскому фарфору и шелку.

Имея подобные «серебряные перспективы», китайское население Манилы разрослось, за 30 лет достигнув 30 тысяч человек. Большая часть его – выходцы из всего лишь трех поселков округа Цзиньцзян в Фуцзяни [Blussé, 1999, p. 107–129]. Манила превратилась в главный перевалочный пункт на торговом пути вокруг Южно-Китайского моря. Наряду с серебром фуцзяньцы отправляли домой семена будущего процветания южного Китая – в буквальном смысле. Испанцы привезли из Южной Америки кукурузу, батат и арахис, и крестьяне обнаружили, что все это хорошо растет на почвах южного Китая. В результате началась сельскохозяйственная революция, за которой последовал быстрый рост населения.

Может, к лучшему, а может, и к худшему, китайское побережье оказалось теперь тесно вовлеченным в глобальную экономику. Сообщества китайцев, малайцев, арабов и европейцев распространили влияние оружия и денег на весь мир. К концу XVI века объединенная испано-португальская империя доминировала в европейской торговле с Азией. Но империя уже начала разлагаться изнутри. В 1581 году после двух десятилетий восстаний и репрессий правители семи голландских провинций объявили независимость от своих правителей – испанского дома Габсбургов. В отместку португальцы попытались перекрыть канал поставки азиатских специй. Реакция голландцев обернется потрясением для всего мира. Им нужна была лишь хорошая карта.

Тем, кто откликнулся на кальвинистские молитвы голландцев, оказался некий Ян Хюйген ван Линсхотен, оказавшийся в Испании подростком и плававший вместе с португальцами между их факториями в Гоа, Малакке и Макао (ближайшая к Гуанчжоу бухта, которую португальцам удалось взять в аренду у китайских властей). Он тщательно копировал их карты и лоции, пока в его личном рундуке не оказались, по сути, ключи ко всей Азии. В 1594 году, проделав полный опасностей путь обратно в Голландию, он передал карты своему соотечественнику Корнелису де Хоутману, который организовал на следующий год первую голландскую экспедицию в Юго-Восточную Азию. Это была катастрофа. Две трети его команды погибли, сам Хоутман умудрился оскорбить султана Бантама[12], «прославился» вместе с подельниками убийствами и изнасилованиями и чудом вернулся живым. Тем не менее он доказал, что голландцы могут вести независимую торговлю с островами пряностей.

В 1596 году Ян Хюйген поделился своими знаниями со всей Европой. Написанная им «Итинерарио» – история его странствий вместе с картами (быстро переведенная на английский и немецкий) покончила с португальской монополией на знание маршрутов, ведущих к пряностям [Koeman, 1984]. Для предпринимателей северной Европы это была двоякая возможность: нанести удар Габсбургам и попытать удачу в бизнесе. 31 декабря 1600 года английская королева Елизавета объявила 216 аристократам и торговцам королевский указ об образовании Восточно-Индийской компании. Два года спустя в Амстердаме шесть мелких компаний объединились и создали гол-

[12] Султанат Бантам (1526–1687) — средневековое мусульманское государство в западной части острова Ява. Образовалось после распада империи Маджапахит.

ландский аналог – Ост-Индскую компанию (VOC)[13]. Это была торговая компания, но с государственными полномочиями – ей была выдана лицензия на борьбу с португальцами. Но те так легко сдаваться не собирались. Соперничество голландцев с португальцами в конце концов приведет к первой «мировой войне», перекроит карту Юго-Восточной Азии и породит систему международного морского права, которая по сей день лежит в основе конфликта в Южно-Китайском море.

* * *

К концу 1602 года Ост-Индская компания заняла на южной оконечности малайского полуострова торговый и военный плацдарм. Султан Джохора, являвшийся потомком свергнутого правителя Малакки[14], не любил португальцев столь же сильно, сколь и голландцы. В сентябре 1601 года португальцы захватили в плен и казнили 17 членов команды голландского корабля, который пытался проплыть в Гуанчжоу (известный европейцам как Кантон) и встрять в торговлю с китайцами. Узнав о союзе голландцев с Джохором, португальцы заблокировали побережье Джохора и начали обстрелы.

В феврале 1603 года голландцы и джохорцы нанесли ответный удар. Адмирал Якоб Ван Хеемскерк со своим новым союзником вышли на перехват тяжело груженного португальского судна, плывшего из Макао в Малакку. По тем временам «Санта Катарина» считалась огромным кораблем. Ее груз состоял из тысячи двухсот тюков шелка-сырца, сундуков с камкой и тафтой, 70 тонн золота, 60 тонн фарфоровых изделий и большого количества хлопка, парусины, сахара, специй и деревянной мебели. На борту предположительно находилось около тысячи человек: 700 солдат, 100 женщин с детьми, множество торговцев и экипаж. Удивительно, что этот огромный приз защищен был очень слабо. Португальцы имели обыкновение продавать офицерские должности высокопоставленным претендентам, но отнюдь не тем, кто отличался способностями. Голландцы же, напротив, были хорошо обучены [Borschberg, 2002, p. 31–62; Borschberg, 2011; van Ittersum, 2006].

Вскоре после восхода солнца флотилия Ван Хеемскерка (два голландских корабля и несколько джохорских) обнаружили «Санта Катарину» стоящей на якоре в устье реки Джохор (близ аэропорта Чанги в современном Сингапуре). Первыми же залпами они изрешетили паруса «Катарины» так, что она была лишена возможности двигаться, и до конца дня изредка обстреливали корпус корабля (следя за тем, чтобы выстрелами не повредить серьезно груз). Обнаружив течь и растущее число жертв, капитан Себастьян Серрао сдался. Пассажирам и команде сохранили жизнь, обменяв ее на корабль и его содержимое.

Когда в конце концов Санта Катарина с грузом доплыла до Голландии, уже само количество драгоценных металлов, шикарных тканей и тонкого фарфора вызвало сенсацию. У торговцев разгорались глаза от очевидных возможностей, которые таил в себе Восток. На аукционе весь груз был продан за 3,5 млн гульденов – что составляло примерно половину всего капитала Ост-Индской компании. Но возникла про-

[13] От голландского Veerenigde Oostindische Compagnie

[14] Султанат основан в начале XVI века сыном Махмуд Шаха, последнего султана Малакки, после бегства от португальских завоевателей.

блема. Некоторые из акционеров компании полагали, что ей следует сосредоточиться на увеличении прибыли, а не ввязываться в войну, требующую больших затрат. Голландская политическая элита желала своей молодой державе и того и другого: как прибылей, так и войны. Им нужен был тот, кто бы убедил их в правильности такой позиции. Этим человеком оказался 21-летний Гуго Гроций.

Гуго Гроций (латинизированная версия имени Хуиг де Гроот) был на самом деле выдающимся юристом. Выходец из влиятельной семьи, он считался вундеркиндом, поскольку окончил колледж в возрасте 11 лет, а в 15 лет удостоился аудиенции у французского короля. Он сделался присяжным поверенным, а затем – официальным историографом Голландии (на этой должности требовалось быть скорее специалистом по пиару, нежели кабинетным ученым). В 1604 г директоры Ост-Индской компании наняли его, поручив оправдать захват «Санта Катарины». Представленная им апология не только станет обоснованием двойственной роли компании как торговой и военной силы одновременно, но также предтечей одного из основополагающих документов международного права. Трактат Гроция превратится в теоретическую платформу голландской колониальной политики и породит «столкновение цивилизаций», то есть европейских и восточноазиатских концепций политической власти и соответствующих территориальных притязаний.

Большинство привычных представлений о Гуго Гроции недавно было пересмотрено двумя историками – Мартиной Джулией ван Иттерсум и Питером Боршбергом. Тщательное изучение личных писем и публичных выступлений Гроция позволило показать, что он отнюдь не являлся неангажированным политическим мыслителем, но был лоббистом Ост-Индской компании и убежденным защитником торговых и политических прав Голландии. Гроций выбирал аргументы, подходящие к конкретному случаю, опровергал позиции оппонентов и полагался на сомнительные свидетельства. Тем не менее его сочинения имели далеко идущие последствия.

Португальцы настаивали, что имеют исключительные права на торговлю с Азией, поскольку открыли морской путь туда. Согласно испанскому католическому мировоззрению, открытия, сделанные не-христианами, попросту не имели значения. Гроций же придерживался кардинально иной концепции: азиатские правители – тоже люди и потому могут выбирать, с кем им торговать. Португальские правители полагали, что имеют право решать, кому дозволено плавать по морям, находящимся в их владении. Гроций же утверждал, что море, как и воздух, не может принадлежать ни одному государству и потому должно быть доступно для общего пользования. Эти идеи могут показаться современными и прогрессивными, но в их основе также лежал определенный интерес. Их цель заключалась в том, чтобы обосновать право Ост-Индской компании подписывать договоры с азиатскими правителями. Впоследствии Гроций будет настаивать, что подобные соглашения могут на законных основаниях исключать из сделок любые третьи стороны и оправдывать применение силы против тех, кто осмелится препятствовать движению грузов или будет нарушать договоры.

Гроций был удачливым мастером закулисного лоббирования, но его аргументы оставались частным мнением до тех пор, пока не были опубликованы в анонимном содержательном памфлете «Маре Либерум» («Свободное море»). Как и прежде, его сочинение имело политическую цель – повлиять на мирные переговоры между гол-

ландцами и испанцами. Ост-Индская компания опасалась, что голландское правительство уступит Испании и Португалии право не допускать суда компании в Азию. Политтехнолог Гроций как специалист по пиару принялся за дело. Ему сопутствовал успех: Антверпенский договор, подписанный 10 апреля 1609 года, предоставлял голландским купцам право торговать везде, где Испания и Португалия не имели факторий-поселений.

У Гроция была и другая цель: селедка. По его мнению, воспрепятствование рыбному промыслу было даже хуже введения запретов на мореплавание. В одном месте в «Маре Либерум» он расценивает это как «безумную алчность». Английский Король Джеймс (Яков) Первый (он был также Джеймсом Шестым шотландским)[15] разгневался на то, что голландский флот курсировал вдоль английских и шотландских берегов в попытках перехватить косяки ежегодной миграции селедки, которой питались в сотнях английских поселений. Джеймс хотел, чтобы голландцы не заходили в воды, которые он полагал «своими», но в то же время не был готов вступать в борьбу с одним из немногих союзников в Европе. 16 мая 1609 года, вскоре после публикации «Маре Либерум», он запретил иностранцам заниматься рыбной ловлей у английских берегов без официального разрешения. Но при этом Яков ощущал необходимость подкрепить свой указ юридическим обоснованием. Профессор права Вильям Велвуд написал в 1613 году трактат, где использовал библейское, римское право и привел – как бы мы назвали это теперь – экологические аргументы, обосновывающие право короля ограничивать иностранную рыбную ловлю. Яков, вероятно, не счел трактат достаточно убедительным, поскольку в 1619 году обратился к другому юристу – Джону Селдену.

Памфлет Селдена был закончен летом того же года и отправлен на одобрение королю. Но в последний момент Яков забеспокоился, что его шурин, датский король Кристиан[16] будет недоволен притязаниями англичан на моря и затеет спор по поводу всей Северной Атлантики. Памфлет тихо положили на полку и выдвигать правовые аргументы временно не стали. В последующие десятилетия и Гроций, и Селден активно участвовали в государственной политике, лишились благосклонности каждый в своей стране и даже какое-то время провели в тюрьмах. К середине 1630-х годов Селдену потребовалось снискать расположение нового английского короля Карла 1, который занял более жесткую позицию по морским спорам по сравнению со своим предшественником. В 1635 году Селден выдвинул ряд правовых аргументов, оспаривающих притязания Гуго Гроция. Даже само название его сочинения – «Маре Клаузум» («Закрытое Море») представляло собой прямой вызов голландцу.

Хотя Селден соглашался с Гроцием в том, что корабли должны иметь право «мирного прохода» через территориальные воды других стран, он настаивал на предоставлении государствам также права ограничивать доступ в свои воды при определенных обстоятельствах. Он утверждал, что правители должны иметь возможность претендовать на особые зоны – даже в отдаленных морях – на основании их длительного использова-

[15] Король Шотландии (Яков Шестой) и первый король Англии из династии Стюартов (1566–1625). Под именем Якова Первого с 1603 по 1625 год правил обоими королевствами Британских островов.

[16] Имеется в виду Кристиан IV – король Дании и Норвегии с 1588 года, при котором датское государство достигло вершины своего могущества. Занимал престол 59 лет – дольше, чем кто-либо в датской истории. Его сестра Анна в 1589 году стала женой Якова Первого.

ния [Fassbender et al., 2012, p. 369]. Открытое море может быть «оккупировано» и потому не обязательно являться открытым для всех, особенно если в нем живут большие стада сельди [Gordon, 2009]. Должно быть, именно в это время, когда Селден играл ведущую роль в политике королевского двора, в его владении оказалась китайская карта.

Спор между Гроцием и Селденом – открытое море против закрытого моря – продолжается и по сей день. Селден определенно выступал за то, чтобы провести на картах морей воображаемые линии, и в результате даже Гроций согласился, что бухты, заливы и проливы могут находиться в собственности государства. Однако, придя к общему заключению о возможности и правомерности проведения через морское пространство разделительных линий, они разошлись в том, где именно должны быть проведены такие линии. К концу XVII века европейские страны достигли компромисса, который иногда называют правилом «пушечного выстрела», позволяющим стране контролировать свои прибрежные воды на расстоянии в три-четыре морских мили от берега. В течение нескольких веков казалось, что Селден утратил свои аргументы – в основном потому, что Англия (с 1707 года – Британия) стала морской державой. С тех пор интересам Лондона лучше отвечала аргументация Гроция, нежели Селдена. Британская империя основывалась на изначальном праве страны – в особенности одной определенной страны – свободно торговать по всему миру. Прекратив претендовать на расширение территориальных вод с целью сохранить поголовье сельди, Британия теперь выступала за сокращение размера территориального моря, чтобы контролировать большие пространства открытых вод. Для этого требовалось минимизировать права других правителей накладывать ограничения на мореплавание. Любые крупные расхождения по этому пункту юридических норм обычно решались с помощью королевского военно-морского флота, демонстрировавшего свое понимание правила «пушечного выстрела».

Во все времена глобальные гегемоны – Нидерланды, затем Англия, а теперь США – выступали за свободу мореплавания и применяли военную силу для противодействия тем, кто покушался на эту свободу. Но точка зрения Селдена по-прежнему имеет своих приверженцев, особенно тех, берегам которых может угрожать «пушечный выстрел» с моря. Вопрос о том, могут ли прибрежные государства и как именно подтвердить суверенитет вне своих берегов, по-прежнему стоит перед нами, и мало где на планете этот вопрос стоит более остро, чем в Южно-Китайском море.

* * *

Захват «Санта Катарины» может считаться первым залпом первой «мировой войны». Большую часть первой половины XVII века голландцы и португальцы воевали между собой в Европе и Латинской Америке, Африке и Азии. На какое-то время английская и голландская Ост-Индские компании заключили между собой союз, вследствие чего в 1620 году капитан Эдмунд Ленмайес, командовавший фрегатом Элизабет, под предлогом того, что на корабле находились португальские и испанские пассажиры, счел себя вправе захватить китайский корабль у берегов Тайваня, конфисковать весь груз и, возможно, прекрасно иллюстрированную карту. Голландцы доминировали в Южно-Китайском море большую часть XVII века – равным образом в качестве как торговцев «дальнего плавания», так и посредников в сношениях между странами

Азии. Имея превосходящую огневую мощь, они вытеснили португальцев из японской торговли серебром и из большинства портов, где велась торговля пряностями, и даже сокрушили своих английских союзников в 1623 году во время «Резни купцов в Амбойне» на острове Амбон (ныне индонезийском).

К 1625 году и в последующие 50 лет голландская республика господствовала в мировой торговле. На пике могущества торговый флот Голландии числом в 6 тысяч кораблей и 50 тысяч моряков, превосходил флоты Испании, Португалии, Франции, Англии, Шотландии и Германии вместе взятые. Амстердам был торговой столицей мира, а Батавия (современная Джакарта) стала восточным форпостом Голландии, откуда велась торговля с Тайванем и Японией. В 1641 году Ост-Индская компания совершила решающий прорыв в Юго-Восточную Азию – была завоевана Малакка, и Голландия получила контроль над проливами.

Господство не было, однако, тотальным. Ост-Индская компания всегда зависела от поддержки местных союзников, таких как султан Джохора. Компания оказалась сильнее вовлечена в региональную политику и постепенно приращивала территории. Используя аргументы Гроция о нерушимости договоров, она обеспечивала жесткие условия сделок силой оружия: преследуя, а иногда и уничтожая тех, кто осмеливался сопротивляться. Китайские власти, впрочем, имели достаточно сил, чтобы держать Ост-Индскую компанию на расстоянии, поэтому голландцы торговали при посредничестве фуцзяньских купцов. Батавия стала новым региональным перевалочным пунктом, где европейская морская торговля пересекалась с китайской торговлей на джонках.

На протяжении всего этого периода потребность Китая в серебре казалась ненасытной; серебряные монеты из Латинской Америки стали региональной валютой. Но за семьдесят лет торговли Акапулько испанцы ввезли в Китай столько серебряных слитков, что их цена начала падать – на них уже нельзя было купить такое же количество золота или зерна, как прежде. В Китае экономические диспропорции и кризис привели в 1644 году к падению династии Мин, на смену которой пришли вторгшиеся в Китай маньчжуры. Последствия, впрочем, были более существенными. Без дохода, который приносили галеоны Акапулько[17], Испания более не была в состоянии вести тридцатилетнюю войну. В результате в 1648 году был заключен Вестфальский мир, заложивший основы политической структуры современной Европы и межгосударственных отношений, как мы их представляем сегодня[18].

Смена власти в Китае была кровавой и продолжительной. Столкнувшись с сопротивлением независимого фуцзяньского лидера, известного как Коксинга[19], новые цинские власти в 1656 году вновь запретили торговлю и начали одну из самых разрушительных кампаний «выжженной земли» по всему южному побережью. Огромное количество народа было вынуждено переселиться вглубь страны, и впервые в китайских

[17] Манильские галеоны. Тихоокеанский порт Акапулько имел эксклюзивные права на торговлю с Манилой.

[18] Вестфальский мир положил начало новому порядку в Европе, основанному на концепции государственного суверенитета. Главная роль в международных отношениях, ранее принадлежавшая монархам, перешла к суверенным государствам.

[19] Чжэн Чэнгун (鄭成功), более известный в европейских источниках как Коксинга (от кит. 國姓爺) (1624–1662) – китайский пират, боровшийся с маньчжурами под лозунгом верности династии Мин (прим. пер.).

текстах появляется выражение «морская граница» – хай цзян. Политика эта, однако, оказалась контрпродуктивной: людям удавалось изыскать средства к существованию только посредством торговли либо эмиграции. И та и другая поэтому росли.

Жестокая военная кампания в конце концов привела к объединению южного побережья под властью Цин, и в 1684 году новые правители, ощутив себя в относительной безопасности, отменили запрет на частную морскую торговлю. Все купцы южного берега Китая подняли паруса и устремились в море на поиски новых рынков. К концу XVII века имея преимущество «игры на своем поле» и удовлетворяясь низкой маржой торговых операций (не было нужды вести дорогостоящие войны), они быстро оттеснили европейцев на позиции аутсайдеров в Южно-Китайском море. За португальцами оставались Макао и Тимор и мало что еще. Испанцы вели выгодную торговлю между Латинской Америкой и Манилой, но не далее… Голландцы, доминировавшие десятилетиями, были изгнаны с Тайваня, вытеснены из Тонкина (Северный Вьетнам) и Камбоджи и утратили особые отношения с Японией. Английская «империя» в регионе была представлена лишь торговой факторией в Кантоне. Коротко говоря, европейцы стали всего лишь одной из групп иностранных купцов: их терпели, пока они проявляли пиетет к местным обычаям. Так в регионе Южно-Китайского моря начался «век Китая».

Миграционные барьеры были сняты, и массы китайцев отправились на поиски удачи. Некоторые курсировали туда и обратно, другие оседали в дальних краях, чаще всего в качестве торговцев, а иногда даже становились управляющими у местных правителей. Затем за море стали уезжать и люди физического труда. С ростом в Китае спроса на перец, золото и олово тысячи китайцев мигрировали в Юго-Восточную Азию для работы на плантациях или в шахтах. В некоторых местах они создавали самоуправляемые сообщества – гунсы, в других становились частью поселений, основанных европейскими торговыми компаниями. Колониальные города португальского Макао, испанской Манилы или голландской Батавии уже не могли обходиться без китайских работников.

Европейцы боялись своей зависимости от китайцев и прибегали к расистской политике, чтобы держать их на периферии бизнеса. В сочетании со все более несправедливой деловой практикой это часто становилось причиной беспорядков, а иногда и убийств. Тем не менее зарубежные китайские сообщества укреплялись, накапливали богатства, их умения и труд способствовали развитию приютивших их аборигенных сообществ. В результате возникало то, что считается «неформальной империей» по периметру Южно- Китайского моря: «неформальной» в том смысле, что она не подвергалась систематической эксплуатации цинских властей. Они смотрели на нее как на источник дохода, а не как на территорию. И не обращали особого внимания на мир, лежащий за побережьем Китая.

Китайские купцы, плававшие по морю, обычно воспринимали его как опасное неудобство и старались прижиматься к его краям, будучи по-прежнему убежденными, что таинственный 10-мильный архипелаг вдоль побережья Индокитая – Ваньли шитан – препятствует пересечению моря напрямую [Ptak, 2006, p. 191–207]. Об этом ясно говорится в китайских лоциях, таких как Дун Си Ян Као, опубликованной в 1617 году [Blussé, 1996, p. 51–76]. В то же время бестолковые европейцы все пытались отыскать

прямой проход через центр моря. Их успехи и неудачи нашли отражение на морских картах: банка Макклесфилда в центре Южно-Китайского моря впервые была описана Джоном Гарле, капитаном английского судна Макклесфилд, в 1701 году [Bonnet, 2012]. Одна серьезная катастрофа дала имя отмели Скарборо, после того как британский корабль 12 сентября 1748 года потерпел на ней крушение [Hancox and Prescott, 1999][20]. Эти морские катастрофы были трагедиями для европейцев, но обеспечили хороший бизнес тем, кто научился мародерствовать на останках кораблекрушения. Бизнес оказался столь успешным, что династия Нгуенов, владевшая территорией, которая впоследствии станет центральным Вьетнамом, выдала группе моряков лицензию на право утилизировать грузы – эта практика теперь используется Вьетнамом в обоснование притязаний на Парасельские острова [Roszko, 2010, p. 1–28].

В 1795 году британская Ост-Индская компания наняла человека, которому предстояло совершить революцию в навигации по Южно-Китайскому морю. Это был гидрограф Джеймс Хорсбур. Между 1807 и 1810 годами компания нанесла на карты большинство берегов Южно-Китайского моря и окончательно опровергла существование архипелага Ваньли Шитан. В 1809 и 1811 годах Хорсбур издал свой двухтомный труд навигационных инструкций под названием «Индийский Путеводитель», а затем, в 1821 году, карту Южно-Китайского моря, на которую впервые были нанесены более или менее точно группы островов, которые называются теперь Парасельскими и Спратли [Hancox and Prescott, 1995]. Это европейское знание не сразу дошло до китайских географов. Еще в 1843 году литератор Ван Вэньтай сравнивал маршруты европейских мореплавателей с маршрутами китайцев. В своей книге «Хун мао фань ин цзи ли каолюэ» (Изучение иностранцев) он использовал для банки Маклесс-филда название Хунмаоцянь, что буквально означает «отмель красноволосых» – так китайцы переводили название «Английская отмель» (Banc des Anglais), фигурировавшее на французских картах до ее переименования в банку Макклесфилда [Han Zhenhua et al., 1988, p. 163].

Два десятилетия прошло после публикации карты Хорсбура, а Ван Вэньтай все еще был уверен, что Парасельские острова протянулись на тысячу ли (500 километров), а о том, что можно трактовать как упоминание об островах Спратли, он пишет так: «В большом океане (Цичжоу да ян) находятся большие скалы, но нам ничего о них неизвестно [Han Zhenhua et al., 1988, p. 163].

Тем не менее Хорсбуру удалось отыскать нескольких местных моряков, которые знали, как плавать среди рифов и скал. В своем описании Парасельских островов в выпуске «Индийского путеводителя» 1852 года издания он отмечает:

«Многие рыбацкие лодки на Острове [Хайнань] построены из тяжелого и крепкого дерева, а не из елки, которая обычна для китайских лодок, и плывут они быстро, многие из них каждый год отправляются на промысел на два месяца, удаляясь от берега на 700-800 миль, собирают bicho de mer [морские огурцы] и разыскивают высохших черепах и плавники акул, которыми изобилуют многочисленные отмели и песчаные берега юго-восточной части Китайского моря. В плавание они отправляются в марте, заходят на Северные Банки и оставляют там одного-двух человек с несколь-

[20] Испанским картографам уже была известна отмель Скарборо как отмель Маруна, а впоследствии – залив Масинглок.

кими кувшинами свежей воды, после чего моряки направляются на некоторые обширные отмели поблизости от Борнео и ловят там рыбу до начала июня, а затем возвращаются и забирают своих товарищей с их добычей. Мы повстречали много таких лодок, плавая возле отмелей Китайского моря» [Horsburgh, 1852, p. 346].

Почему Хорсбур отличал суда из твердого дерева от «китайских» лодок? Вероятно, потому, что их команда не была китайской в том смысле, в котором он понимал этот этноним. Их полукочевой образ жизни заставляет полагать, что они могли быть «морскими цыганами» – частью народа Танка (У-тсат, Даньцзя) – остатками Нусантао (смотри главу 1), народа, населявшего берега Вьетнама и южного Китая (Даньцзя сохранились и в сегодняшнем Китае, их можно увидеть на Хайнане, где они живут в плавучих поселках на лодках). Другие пришли в этот район из более дальних мест: Баджао – с Филиппин, Оранг Лаут – из Малайзии, известны и другие кочевые группы, промышлявшие рыболовством вокруг островов. Откуда бы ни приплывали морские кочевники, их образ жизни сильно отличался от образа жизни оседлых соседей. На них взирали с подозрением, часто считали разбойниками или пиратами, а власти не рассматривали их как полноценных граждан. По иронии судьбы именно эти люди теперь считаются пионерами предъявляемых ныне претензий на суверенитет в Южно-Китайском море.

Британская Ост-Индская компания была готова выделять средства на исследовательские экспедиции, поскольку китайская торговля казалась весьма перспективной. Начав с малого, она развилась настолько, что стала обеспечивать всю Британскую империю. В первой половине XIX века экспорт Ост-Индской компании в Кантон на 90% состоял из серебра. Но затем, так же, как и век назад, цена на серебро резко упала. После 1775 года на серебро приходилось уже только 65% экспорта компании в Кантон [Flynn, Giráldez, 2002, p. 391–427]. В 1780 году компании внезапно потребовалась другая бизнес-модель. Британское правительство понизило пошлину на китайский чай, что привело к резкому росту спроса на этот напиток. Ост-Индской компании нужно было найти еще какой-нибудь товар, которым можно было бы торговать в обмен на чай. Решение задачи обнаружилось на принадлежащих компании землях Бенгалии: там выращивали опиум. Обмен индийского наркотика на китайский стимулятор вырос до невообразимых размеров: импорт чая в Лондон к 1800 году достиг цифры в 23 миллиона фунтов стерлингов. Таможенные пошлины на чай шли в казну Британского правительства, которое финансировало Королевский флот, который в конечном счете должен был защищать торговцев и всю империю. В основании всей этой конструкции лежал опиум.

Ост-Индская компания, как и ее предшественники, теперь отчаянно нуждалась в базе в Малаккском проливе, в порте, где она могла бы действовать подобно португальцам испанцам, и голландцам, ранее являвшимся связующим звеном торговли на джонках. В 1786 году компания взяла в аренду остров Пенанг на северном конце пролива, но место оказалось не слишком удачным. Лишь с приобретением Сингапура в 1819 году у англичан появилось преимущество. Будучи превосходно расположенным для приема товаропотоков со всех направлений и свободным от традиционных правителей, деспотичной религии и громоздкой бюрократии, Сингапур быстро превратился из малярийного болота в англо-китайский (вернее будет сказать: в китайско-

британский) региональный хаб. Одержав победу над Францией в войне с Наполеоном, Британия стала новым глобальным гегемоном и подобно своим предшественникам начала пытаться контролировать доступ к китайской торговле через Малаккский пролив. Голландцы могли протестовать, но сил сопротивляться у них уже не было.

До XIX века вторжения европейских держав в Восточную и Юго-Восточную Азию были хотя и значительными событиями, но в основном локальными и временными. Ситуация изменилась благодаря промышленной революции. Торговые империи начинают превращаться в территориальные, и эти новые империи устанавливают новые границы и порождают новые конфликты, что хорошо видно из истории двух территориальных споров. В середине XVII века вьетнамский император Ле и лаосский король воевали за один из районов в долине Верхнего Меконга. Конфликт в конце концов разрешился, когда оба правителя согласились, что люди, жилища которых были построены на сваях («лаосцы») являлись подданными короля, а те, кто жил на земле («вьетнамцы») – императора. Маркированная граница была не так важна, как личное подданство тех или иных людей [Chandler et al., 1987]. А вот британцы и голландцы разрешили свой спор XIX века в Малаккском проливе соглашением совершенно другого свойства. По англо-голландскому договору 1824 года по морю была проведена линия – британская деятельность ограничивалась северной частью, голландская – южной. Это означало, что англичане должны были покинуть свое поселение в Бенкоолене на Суматре, а голландцы – убраться из Малакки. Личные отношения ничего не значили: имели значение национальность и местоположение. Этот подход разрешил проблемы европейцев, но создал множество трудностей для туземных малайских племен, которые издавна пересекали туда-сюда воображаемую линию. Те, кто пытался продолжать жить прежней жизнью, стали называться «контрабандистами», пытавшие сопротивляться – «пиратами» [Trocki, 2007].

К началу XIX века европейцы и южноазиаты имели радикально расходящиеся представления о том, что следует называть «страной». Традиционно политическая единица Юго-Восточной Азии определялась по местоположению ее центра, определяемого в свою очередь личным престижем правителя. В этой системе «мандала»[21] власть правителя уменьшалась по мере удаления от центра царства. В Европе, по крайней мере со времени Вестфальского мира, политическая единица определялась ее границами: законы, права и обязанности распространялись на всех в равной степени в пределах территории, но на границах полностью переставали действовать. В азиатской системе власть могла плавно переходить от одного правителя к другому, допускалось даже наличие мест, которыми никто не управлял. Более мелкие единицы могли признавать нескольких суверенов или вообще никого не признавать. Традиционно границы в Юго-Восточной Азии были подвижными, а морские границы – крайне неопределенными. Двусмысленность позволяла передвигать границы в зависимости от развития отношений между правителями: иногда мирно, но чаще все-таки насильственным путем. В европейской системе пустот не было – все в пределах некой территории должно было принадлежать господину, и только одному. Трудности выбора были присущи системе.

[21] Мандала (санскр. maṇḍala – круг) – симметричный рисунок в тантрической йоге буддизма и индуизма, в общем смысле символизирующий мир, вселенную (*прим. пер.*).

В результате споров между Гроцием и Селденом (и их последователями) среди правителей Запада сложился консенсус относительно того, каким образом определенные границы можно распространить на морские просторы. По мере расширения западных империй этот консенсус перемещался в восточном направлении и был навязан территориям, где испокон веков царило совершенно иное представление о морских границах. Переход от подвижной границы к фиксированной пограничной линии заложил основания нынешнего конфликта в Южно-Китайском море.

* * *

Европейские торговые компании вели себя в Восточной Азии не только как купцы, но и как наемники, готовые к вооруженной борьбе за свое право на прибыль. Они получали лицензии от своих правительств, но действовали в собственных интересах. К XIX веку две наиболее успешные из них – британская и голландская – стали, по сути, правительствами, действовавшим по собственным законам. Необходимость вступать в союзы, сокрушать соперников, взимать таможенные пошлины и предотвращать контрабанду вынуждала их произвольно захватывать территории и управлять живущими там народами – зачастую весьма жестоко. Поскольку правительства метрополии пытались контролировать эти злоупотребления и решать финансовые проблемы компаний, интересы бизнеса и государства тесно переплетались. Голландская Ост-Индская компания обанкротилась в 1800 году и ее территории отошли голландскому государству. Британская Ост-Индская компания то и дело оказывалась в трудной ситуации, но выжила благодаря доходам от торговли чаем и опиумом. Цинские власти требовали оплаты серебром, но цена серебра резко выросла вследствие войн за независимость в Латинской Америке. Если бы не было опиума, британская наличность утекала бы из страны в виде платежей за чай и прочий импорт из Китая. Когда Цины попытались воспрепятствовать торговле Ост-Индской компании, они косвенным образом создали угрозу британской экономике из-за возникшего платежного кризиса. Совместный ответ компании и британского правительства состоял в попытке насильственного открытия китайских рынков – не только для опиума, но и для других товаров – и восстановлении торгового баланса. «Опиумные войны 1840 и 1860 гг. окончились именно этим. Канонерки компании и королевского флота с подкреплением в виде опиума оказались сильнее своих цинских оппонентов. Пока корабли блокировали побережье, британские войска вынудили императора уступить Гонконг и открыть еще пять портов для международной торговли. Нанкинский договор стал первым из 26 подобных «неравноправных договоров», которые были вынуждены подписать Цины с десятком других стран в последующие 60 лет.

Опиумные войны стали лебединой песней Ост-Индской компании. К 1874 году банкротство и растущее противодействие ее деятельности привели к принудительной национализации. Но это не стало препятствием к дальнейшему переплетению британских коммерческих и колониальных мотиваций в ЮВА. В 1842 году авантюрист Джеймс Брук стал раджой Саравака, а в 1882 году Промышленная Компания Северного Борнео захватила территорию, известную теперь как Сабах. Они были идентифицированы как «британские» земли, но не сразу стали формальными частями Британской империи.

Имперские проекты Франции и Германии, с другой стороны, с самого начала осуществлялись под эгидой государства. Под предлогом якобы дурного обращения с католическими миссионерами, французский флот в 1858 году обстрелял город Дананг в центральном Вьетнаме. На следующий год французские войска захватили Сайгон и в течение десяти лет «Кохинхина» стала колонией. Вскоре после этого под французский протекторат попали Аннам и Камбоджа, но главное, к чему стремились французы – проложить отдельный путь (по рекам или железной дороге) к потенциально огромному рынку внутреннего Китая. Для этого нужно было обрести контроль над северной провинцией Тонкин – этот план сильно обеспокоил пекинский двор. Китайское правительство финансировало Черные Флаги (одни полагали эту организацию бандой разбойников, другие – полуавтономной политической единицей), чтобы остановить французов. Но в результате войны 1884–1885 годов Китай был вынужден признать контроль Франции над Тонкином и согласиться на установление границы между Тонкином и цинскими владениями.

Примерно в это же время подыскивал себе территории в Азии и германский рейх. Для начала он планировал создать цепь военных баз, которая бы соединяла метрополию с потенциальной колонией в Китае. В период между 1881 и 1884 гг. немецкий флот провел несколько экспедиций вокруг Парасельских островов. На эти экспедиции Германия не запрашивала и не получала никаких разрешений ни от Китая, ни от Франции, и ни одно из правительств попросту ничего не заметило, не говоря уже о каких-либо протестах (Некоторые китайские авторы пишут, что китайский протест имел место, но доказательств явно недостаточно). Германские власти опубликовали результаты обследований в 1885 году, впоследствии они были учтены на французских и английских картах островов, но, что довольно странно, не на китайских [Bonnet, 2012]. В 1897 году плохое обращение с европейскими миссионерами вновь стало предлогом для имперской интервенции. За несколько месяцев Германия захватила район Циндао в Северо-Восточном Китае.

Американский имперский проект в Азии начался в 1853 году, когда коммодор Перри продемонстрировал в токийской гавани образцовую дипломатию канонерок: много стрельбы, но никаких жертв. В отличие от цинского двора японская элита не сопротивлялась, восприняла модернизацию и по прошествии полувека была уже готова присоединиться к расчленению Китая. Американский успех в Японии породил еще б*о*льшие амбиции. В 1890 году Альфред Мэхэн, президент американского Колледжа морских сражений, опубликовал труд «Влияние морской державы на ход истории», 1660–1783», где проанализировал успех Британии, ставшей глобальной империей. Мэхэн утверждал, что для процветания Соединенных Штатов им необходимо закрепить за собой новые внешние рынки и защитить торговые пути к ним посредством создания сети военно-морских баз. Его аргументы нашли отклик у нового поколения политиков. Возможность представилась восемь лет спустя. К концу испано-американской войны США, аннексировав Филиппины, Гавайи и Гуам, стали настоящей тихоокеанской державой.

Все эти территориальные приобретения колониальных держав заложили основу современного размежевания в Южно-Китайском море. Державы создавали государства и устанавливали сухопутные границы между ними, от которых отмеряли грани-

цы морских владений. Филиппины и Индонезия оказались расколоты соглашением между Португалией и Испанией 1529 года, линия разграничения между Малайзией и Индонезией была в основном зафиксирована в 1842 году британцами и голландцами. Китайско-вьетнамская граница была навязана французами Китаю в 1887 году, общие границы Филиппин был установлены США и Испанией в 1898 году, а граница между Филиппинами и Малайзией определена США и Англией в 1930 году.

То была лишь часть гораздо более масштабного процесса установления и демаркации границ между различными колониальными странами, который вызывал сильное возмущение и сопротивление. Голландцам потребовалось почти сто лет, чтобы закрепиться на Борнео и других островах. Еще в начале XX века им приходилось иметь дело с 900 различными политическими единицами [Tagliacozzo, 2005]. Но это были границы, ставшие для новых постколониальных государств священными национальными символами – несмотря на все беды, которые продолжали приносить эти символы. Еще глубже укоренилось к настоящему времени представление о том, что представляют собой границы. Вестфальская система стала настолько доминирующей, что положения о фиксированных границах и территориальном суверенитете представляются существовавшими чуть ли не извечно. Но в Юго-Восточной Азии эта система начала приживаться чуть более ста лет назад, а посему попытки устанавливать современные политические границы на тех линиях, что могли бы существовать при системе «мандала», становятся бессмысленными и опасными.

Основной причиной такой чувствительности к вопросам границ и суверенитета в этом регионе, является, конечно же, опыт, пережитый Китаем в период, который его идеологи называют «столетием национального унижения». Память о бессилии цинского режима перед вторжением промышленно развитой Европы, мотивирует действия современного китайского руководства. Но в отличие от других регионов мира, где имела место физическая оккупация, в Китае западный империализм XIX века не выделялся территориальными захватами: участки земли, захваченные к 1900 году, (Гонконг и прочие иностранные концессии) были лишь крохотной частью территории Китая. Не было и множества жертв. Разумеется, во время опиумных войн 1840–1860 годов погибло немало людей, около 20 тысяч, но гораздо больше жертв– от 20 до 30 миллионов – принесло «Тайпинское восстание» середины века. Унижение носило идеологический характер. В нем сочетались ощущение вторжения «чужаков» и понимание того, что случиться этому вторжению позволили разложение власти, коррупция и упадок. А вот Япония вполне успешно приспособилась к новой мировой системе и оказалась готовой бросить вызов старому восточноазиатскому порядку.

* * *

В 1894 и 1895 годах, словно в ознаменование грядущих перемен, Япония лишила Китай контроля над Кореей и Тайванем. Вскоре после поражения от Японии, в 1901 году началось многонациональное вторжение в Китай для подавления «боксерского восстания». Династия Цин находилась в кризисе и остро реагировала на обвинения в неспособности защитить территорию страны. Такие группировки, как Общество восстановления национальных прав, Общество памяти о национальном унижении, Общество самоуправления призвали к бойкоту английских, американских, япон-

ских и прочих иностранных товаров [Rhoads, 1975]. Вот почему в 1909 году суверенитет над островами Южно-Китайского моря впервые становится предметом национальной гордости. Тогда, как, впрочем, и теперь, на кон была поставлена судьба практически необитаемых клочков суши в далеком море. Вся эта деятельность приведет к появлению линии, которая с тех пор станет основой китайских морских притязаний.

Уже в октябре 1907 года поползли слухи о группе японских исследователей, высадившихся на острове Пратас, коралловом рифе, покрытом птичьим пометом, в 400 километрах к юго-западу от оккупированного японцами Тайваня и в 260 километрах от материкового Китая [Straits Times, 1907, p. 5]. Слухи оставались неподтвержденными, пока один из китайских кораблей не посетил Пратас в марте 1909 года и не обнаружил там Нисидзаву Ёсидзи и около сотни его коллег, собирающих птичий помет. Когда Нисидзаву привлекли к ответу, он объявил, что открыл этот остров, прежде необитаемый, и является теперь его собственником. Его цель была проста. Гуано считалось в Японии ценным удобрением для рисовых полей, и Нисидзава надеялся сделать хороший бизнес.

Когда эта новость дошла до Кантона (Гуанчжоу), Общество самоуправления объявило еще один бойкот японским товарам и потребовало от правительства принять соответствующие меры. Разгневанные представители среднего класса, составлявшего ядро общества, начали собирать свидетельства в пользу того, что Пратас принадлежал Китаю. Националистически настроенные ученые листали древние книги и расспрашивали старых моряков в надежде отыскать доказательства связей острова с материком. Под растущим общественным давлением китайцы решили устранить проблему при помощи твердой наличной валюты. Японское правительство было склонно оказать в этом содействие. Китайский бойкот нанес серьезный ущерб многим японским компаниям, и Япония не видела особого смысла в оккупации Пратаса [Straits Times, 1909a, p. 3]. Власти в Токио предложили признать суверенитет Китая, если его претензии будут подтверждены [Straits Times, 1909b, p. 7].

12 октября 1909 года наместник Кантона и японский консул заключили сделку. Япония обязалась признать китайский суверенитет, а господин Нисидзава покинет остров, получив компенсацию в размере 130 тысяч серебряных долларов [Straits Times, 1909c, p. 7]. Кантонские власти надеялись вернуть эти средства, переняв бизнес-план Нисидзавы. Они даже наняли пару специалистов по сбору гуано в качестве советников. К сожалению, все это кончилось ничем. В отсутствие причала для погрузки на большие корабли весь этот проект оказался экономически несостоятельным. К Рождеству 1910 года на Пратасе уже никого не осталось, и остров вновь был объявлен необитаемым [Straits Times, 1910, p. 7].

Беспокойство относительно китайских морских границ тем не менее нарастало и губернатор Гуандуна Чжан Янцзюнь рассудил, что меч – куда более эффективный инструмент, нежели перо с бумагой, и обратил внимание на Парасельские острова в нескольких сотнях километров к юго-западу от побережья Китая. В то время на официальных китайских картах (общегосударственных, региональных и местных) остров Хайнань был показан как самая южная точка китайской территории. Так было на картах, издававшихся в 1760, 1784, 1866 и 1897 годах [Cao, Zheng, 1997, no. 196; Yan, 1998, p. 247]. По мере продвижения переговоров относительно острова Пратас губер-

натор Чжан отправил один корабль на Параселы в мае 1909 года и еще два – в следующем месяце. Китайские источники повествуют о флотилии, которая три недели крейсировала вокруг островов, проводила обследования и периодически устраивала пушечный салют в ознаменование принадлежности Парасел Китаю. Тем не менее, французский собственник пароходной компании, прокладывавшей маршруты по этому морю, в опубликованной двадцать лет спустя книге предложил иную версию событий этого плавания [Chemillier-Gendreau, 2000, p. 101]. Он утверждает, что экспедиция (которую возглавляли два немца из крупной торговой компании «Карловиц и Ко.») провела две недели на якоре близ Хайнаня в ожидании хорошей погоды, а затем, 6 июня, помчалась на Параселы с тем, чтобы уже на следующий день вернуться в Кантон. Визит этот является теперь основой китайских претензий на суверенитет над островами. После экспедиции была опубликована новая карта Гуандуна, на которой впервые в истории китайской картографии Парасельские острова были показаны частью провинции Гуандун [Bonnet, 2012, p. 15].

Это было одно из последних мероприятий умирающей цинской династии, свергнутой в 1911 году. На первой карте, вышедшей при новой республиканской власти, помещенной в Альманахе 1912 года, вообще не было показано никаких границ. Новое руководство стремилось выглядеть очень «современным», вдохновляясь перспективой стать частью международной системы. Но как заметил географ Уильям Каллагэн, оно не смогло разрешить противоречие между новой китайской самоидентификацией в качестве нации-государства и старой, представлявшей Китай центром круга, связанным с периферией иерархическими отношениями. Первая конституция Китайской Республики прекрасно это проиллюстрировала, когда постановила, что «суверенная территория» Китайской Республики остается «той же самой, которой владела прежняя империя». Это простое приравнивание старых «владений» к новой «суверенной территории» – фундаментальная причина нынешних разногласий по поводу «границ» в Южно-Китайском море [Callahan, 2009a, p. 141–173].

Такова была обстановка, когда китайский частный картограф Ху Цзиньцзе принялся за составление нового путеводителя по исторической территории Китая. Когда в конце концов он был опубликован в 1914 году в «Новом географическом атласе Китайской Республики», появилась первая китайская карта, включавшая линию, проведенную через Южно-Китайское море и указывавшую, какие острова законно принадлежат материку. Ху назвал эту карту «Картой китайской территории в период Цяньлун-Цзяцин» [Zou Keyuan, 2005, p. 28]. Другими словами, линия ограничивала пространство, которое «контролировалось китайским государством» до 1736 года, и характерно, что единственными островами внутри этой линии были Пратас и Параселы [Zou Keyuan, 1999, p. 27–55]. Далее 15 градусов северной широты линия не заходила. В смутную эпоху «милитаризма» 20-х – начала 30-х годов именно эта линия появлялась на китайских картах. Потребовалось еще 20 лет, после чего в результате еще одного международного кризиса на море линия обрела конфигурацию, на которой сегодня настаивает Китай.

Чувство национального унижения усилилось 9 мая 1915 года, когда республиканское правительство было вынуждено принять новые японские требования об уступке ей территориальных и иных прав [Callahan, 2004]. Национальная учительская ассо-

циация объявила 9 мая «Памятным днем национального унижения». В 1916 году Центральное картографическое общество в Шанхае опубликовало «Карту национального позора», на которой были показаны территории, отошедшие иностранцам. Любопытно, что на ней были обозначены Гонконг, Тайвань и Тонкин, но никакого упоминания о каких-либо территориях в Южно-Китайском море не было. Большую часть следующего десятилетия Китай раздирали войны между конкурирующими фракциями и милитаристами, но после того, как в 1927 году к власти пришел гоминьдан, он использовал «национальное унижение» в качестве объединяющей идеи для сплочения всей страны. «Памятный день национального унижения» даже стал официальным праздником.

13 апреля 1930 года французский военный корабль «Малисьез» («Озорник») бросил якорь у острова Спратли, в сотнях километров к югу от Пратаса и Парасел, и салютовал выстрелами из 21 орудия. Единственными свидетелями демонстрации этой имперской мощи были четверо дочерна загорелых и изможденных рыбаков, не подозревавших, что присутствуют при первых залпах не оконченного до сих пор сражения за их рыболовецкие угодья. «Малисьез» был направлен сюда французским губернатором Кохинхины после появления сообщений о том, что японское правительство собирается захватить остров, находящийся в 500 километрах от берега [Tønnesson, 2006, p. 1–57]. Французское правительство объявило об оккупации острова, но, как ни странно, не смогло формально аннексировать его, пока британское правительство не попросило три года спустя копию документа об аннексии. Китайские власти прозевали оккупацию 1930 года, но когда 26 июля 1933 года появилось объявление об аннексии Спратли и еще пяти островов – Амбойна кей, Иту Аба, рифа Норт Дэйнжер (Ле Дё иль), Лоаита и Титу, – реакция была резкой, но с оттенком недоумения.

В день объявления аннексии китайский консул в Маниле господин Квонг запросил у американских колониальных властей на Филиппинах карту островов. Из репортажей влиятельной шанхайской газеты «Шэньбао» стало ясно, что китайское правительство было не в состоянии определить, какие из островов были аннексированы и где именно они расположены. 28 июля газета сообщила, что китайское министерство иностранных дел попросило правительство отправить корабль, чтобы на месте понять, что там происходит. Два дня спустя парижский репортер газеты информировал читателей, что острова эти – необитаемые коралловые рифы, не относящиеся к Парасельской группе. Тем не менее споры о местонахождении островов велись на страницах газеты в течение нескольких недель. Представляется, что китайское правительство уверовало, что французы просто изменили названия островов, чтобы запутать ситуацию. Китаю пришлось поэтому обратиться за советом к иностранным правительствам. 1 августа в Маниле американцы предоставили господину Квонгу карту. Как сообщают, он был удивлен, узнав, что Параселы и Спратли на самом деле – разные места [Bonnet, 2012, p. 15]. К 15 августа карта дошла до правительства в Нанкине, которое продолжало пребывать в нерешительности, несмотря на выплеснувшиеся на улицы протесты.

В итоге первой страной, заявившей протест против действий Франции, стала Япония, 21 августа появилось сообщение, что японская компания «Раса Индастриз» до недавних пор добывала большое количество гуано на этих островах. Но сообще-

ние оказалось ошибочным: «Раса» вела бизнес на острове Пэттл на Параселах. «Шэньбао» на протяжении нескольких недель продолжала сообщать о разногласиях во властных структурах. Несмотря на всю шумиху и общественное негодование, китайское правительство так и не заявило официальный протест против действий Франции [Tønnesson, 2006, p. 24]. Причина в том, что на это время китайское правительство считало своей самой южной территорией Параселы, а не Спратли. Когда-то бывший секретным документ – отчет Военному Совету от 1 сентября 1933 года, как представляется, подтверждает этот вывод:

«Все наши профессиональные географы утверждают, что остров Тритон [на Параселах] – это самый южный остров на нашей территории. Но мы, возможно, могли бы найти какие-либо свидетельства в пользу принадлежности нам девяти островов [группы Спратли] … Мы должны ослабить противостояние с французами, но дать возможность нашим рыбакам продолжать их деятельность и защитить наши права на рыболовство. Наш флот слаб, а эти девять островов не приносят нам пользы в настоящее время… нам следует сосредоточиться только на островах Сиша (Парасельских), поскольку свидетельства нашего суверенитета над ними столь многочисленны, что его признает весь мир, за исключением Японии» [Bonnet, 2012, p. 15].

Будучи неспособным прибегнуть к силовым аргументам, китайское правительство обратилось к своим составителям карт. 7 июня 1933 года, как раз когда стали появляться слухи о французской оккупации Спратли, был создан Комитет ревизии сухопутных и морских карт. Пока комитет совещался, другой картограф по имени Чэнь До опубликовал свой «Обновленный китайский атлас», в котором южная морская граница Китая пошла дальше вниз до 7 градусов северной широты – четко включая как раз те острова, на которые заявила претензию Франция [Zou Keyuan, 1999, p. 27–55]. Возможно, это оказало воздействие на комитет, поскольку после полутора лет изучения вопроса он наконец ответил на провокации Франции. Вместо салюта из 21 орудия комитет опубликовал перечень островов. В первом томе своих трудов, вышедшем в свет, Комитет дал китайские названия 132 островам и островкам в Южно-Китайском море, которые Китай считал принадлежащей ему по праву территорией. 28 островов относились к группе Парасел, 96 – к Спратли. Все перечисленные участки суши не имели традиционных китайских названий, но были транслитерацией и переводами западных названий, напечатанных на навигационных картах. Например, на архипелаге Спратли Норт Дэйнжер стал называться Бэй Сянь (в переводе с китайского – «Северная опасность»), сам остров Спратли стал Сыбалато (китайская транслитерация английского названия). А на Параселах риф Антилопы стал называться Лин Ян («антилопа» по-китайски). Еще один остров на Параселах (самый западный участок группы Амфитрит) назывался по-английски Вест сэнд, и это название, вероятно, распространилось на все Парасельские острова, которые стали называться Си Ша («западные пески» по-китайски). Банка Макклесфилда в центре моря была названа Нань Ша («южные пески»), а Спратли – Туаньша («хаотичные пески») [Bonnet, 2012, p. 18]. Важно, разумеется, что в этом словосочетании банка Макклесфилда считалась «южной».

Ясно, что во многих случаях комитет просто переводил названия участков суши, отмеченных на английских картах, на китайский язык, повторяя многие ошибки и

добавляя новые. Можно привести в качестве примера отмель Джеймса. Комитет дал ей китайское название Цзэнму (транслитерация имени Джеймс) тань. «Тань» в китайском языке означает пляж или песчаную отмель – то, что выдается над поверхностью воды. Однако в английской морской терминологии мель (shoal) – это подводный участок, то есть поднимающаяся к поверхности часть морского дна (само слово взято из староанглийского языка, от него произошло современное shallow (мелкий). Отмель Джеймса на самом деле лежит на глубине 22 метров от поверхности воды. Но из-за того, что комитет не был знаком с этой местностью, она была объявлена участком суши. Таким образом, представляется, что китайские претензии на Южно-Китайское море в определенной степени основаны на ошибке в переводе. То, что преподносится сейчас как «самая южная точка китайской территории», не существует – как не существовал восемь веков назад Ваньли Шитан.

Комитет между тем продолжал исполнять свою миссию относительно территорий. Тремя месяцами позже, в апреле 1935 года, он опубликовал «Карту китайских островов в Южно-Китайском море», отнеся морскую границу страны вниз до 4 градусов северной широты – туда, где расположена отмель Джеймса, всего лишь в 107 километрах от берегов Борнео и в 1500 километрах от китайского материка [Li Jinming, Li Dexia, 2003, p. 287–295]. Затем один из известнейших китайских географов Бай Мэйчу придумал нечто новое. Бай был одним из основателей китайского географического общества, а также убежденным националистом. Он и нарисовал в 1930 году свою версию «Карты национального унижения Китая», продемонстрировав соотечественникам, какие большие территории они потеряли [Callahan, 2009b]. В год, когда Бай стал председателем редколлегии Общества, он провозгласил: «Любовь к стране – главное при изучении географии, а строительство государства – это то, ради чего изучают географию» [Wu Fengming, 2011, p. 2109–2114]. В 1936 году, в возрасте 60 лет, он создал главный вошедший в историю труд своей жизни – карту в «Атласе строительства Нового Китая» с U–образной линией, извивающейся вокруг Южно-Китайского моря и доходящей на юге до отмели Джеймса. Эту карту стали копировать другие атласы. Между 1936 и 1945 годами версии этой линии были опубликованы еще на 26 картах. На некоторых линия доходила до отмели Джеймса, хотя большинство включали в нее лишь острова Спратли [Bonnet, 2012, p. 22]. Десятью годами позже именно линия, нарисованная Баем, была взята на вооружение китайским правительством, размножена и стала служить маркером исторических островных территорий Китая.

Составление перечней островов и рисование карт прервалось после вторжения Японии в Китай в 1937 году. Обязанность защиты китайского суверенитета была делегирована армии, а прежние объекты националистического гнева Китая – Британия, Россия, США – превратились в союзников в борьбе с более страшным врагом. С началом Второй мировой войны, однако, сражения за территории в Южно-Китайском море возобновятся. Поскольку с 1895 года Япония оккупировала Тайвань, а американские войска на Филиппинах в мае 1942 года капитулировали, почти все морское побережье от Тайваня до Сингапура впервые в тысячелетней истории Южно-Китайского моря оказалось под контролем единственной державы и стало «японским озером», которым и оставалось до января 1945 года. Японцы оккупировали Вуди на

Параселах и Иту Аба на Спратли. База на Иту Аба в результате американского авианалета 1 мая 1945 года была стерта с лица земли с помощью напалма и в течение некоторого времени остров был необитаемым, пока 18 ноября 1945 года сюда не прибыла американская разведывательная миссия [United States Pacific Fleet, 1945]. Два австралийских десантника, высадившись 3 февраля 1945 с американской субмарины USS Pargo года на острове Вуди на Параселах, обнаружили двух японцев и европейца, обитавших там под французским триколором. После того как коммандос вернулись на подлодку, Pargo разбомбила все сооружения [Feuer, 2006]. 8 марта американский самолет сбросил бомбы радиостанции на островах Вуди и Пэттл [US Navy Patrol Bombing Squadron 117, 1945], а когда 2 июля еще одна американская субмарина, USS Cabrilla, зашла на Вуди, триколор все еще развевался там, но теперь вместе с белым флагом [US Navy, USS Cabrilla, 1945].

По мере того как ход войны менялся, союзники стали обсуждать, где надлежит провести линии на картах после окончания войны. Еще в мае 1943 года, несколько недель спустя после битвы при Гвадалканале, госдепартамент США выпустил документ Т-324, где обозначались пути решения проблемы островов в Южно-Китайском море. Вариант позволить Японии владеть ими даже не рассматривался, но поскольку они «не представляли никакого жизненного интереса ни для какой страны или территории», американская позиция оставалась неопределенной [Hara, 2006, p. 146]. Позднейшие документы развивали эту тему, доказывая, что ни одна из стран не имеет убедительных претензий на острова. Документ CAC-301, «Спратли и прочие острова», подготовленный 19 декабря 1944 года в преддверии ялтинской конференции, рекомендовал передать острова Спратли под управление «создаваемой международной организации» – будущей ООН, но при этом отмечал, что для этого потребуется согласие Франции. Другой документ, CAC-308, рекомендовал рассмотреть три возможности для Парасел: 1) международная опека, 2) сделка между Китаем и Францией; 3) поддержка претензий Китая, «если Франция не предоставит свидетельство предположительной передачи в 1816 году Парасельских островов от Китая Аннаму» [Hara, 2006, p. 147]. По окончании войны, однако, госдепартамент признал невозможность передачи какого-либо из островов под управление ООН, поскольку это потребует невероятной уступчивости со стороны Франции. В результате позиция США так и осталась неопределенной.

4 июля 1946 года Филиппины обрели независимость от США и менее чем три недели спустя вице-президент Эльпидио Квирино объявил острова Спратли сферой влияния Филиппин. Французские власти, пытавшиеся сохранить Индокитай под своим контролем, отправили на Спратли минный тральщик Шеврей (Косуля). Острова оказались необитаемыми, и 5 октября 1946 года французы водрузили на Иту Аба каменный знак, подтверждающий французский суверенитет. 9 декабря 1946 года китайское военно-морское командование, только что получив от США в свое распоряжение несколько кораблей, опытных моряков и карты этого района, отправило два корабля на Параселы и еще два – на Спратли [Granados, 2006, p. 153–181]. «Тайпин» (ранее американский «Декер») и «Чжунъе» (вероятно, бывший американский ЛСТ-1056) прибыли 12 декабря на Иту Аба, где моряки водрузили альтернативный каменный знак, отмечавший принадлежность острова Китаю. Затем в январе 1947 года китай-

ские и французские войска высадились на разных островах на Параселах – вновь выдвинув пересекающиеся претензии.

В мае 1947 года китайский парламент одобрил акт, призывавший правительство отобрать все Параселы у Франции, при необходимости – вооруженным путем и четко «обозначить нашу территорию». Применение силы в повестке правительства не стояло, делимитация территории была более легким делом. Отдел географии Министерства внутренних дел составил перечень новых названий для всех островов Южно-Китайского моря. Иту Аба был переименован в Тайпин, а остров Титу – в Чжунъе (в честь кораблей, участвовавших в экспедиции 1946 года). Прочим участкам были присвоены похожие патриотические названия: остров Спратли стал называться Наньвэй («Величественный юг»), например. Возможно, признавая свою прежнюю ошибку, комитет переименовал отмель Джеймса из песчаной мели («тань») в риф («аньша»). Названия четырех групп островов также были упорядочены: Параселы остались Сиша («Западные пески»), но Пратас стал Дунша («Восточные пески»). Название Наньша – «Южные пески», которое прежде относилось к банке Макклесфилда, означало теперь группу Спратли, а банка Макклесфилда (ранее называвшаяся Наньша) стала Чжунша («Центральные пески»).

К концу 1947 года департамент окончил составление таблицы, где были указаны как старые, так и новые наименования всех островов, их общее число возросло до 159 [Song, Yu, 1994, p. 83–101]. Перечень был официально опубликован 1 декабря, в тот же день, когда все острова были формально переданы под управление Особого района Хайнань [Zou Keyuan, 1999, p. 27–55]. Примерно в это же время департамент напечатал новую Карту местоположений островов Южно-Китайского моря, которая была официально опубликована министерством в феврале 1948 года как приложение к новой Карте административного деления Китайской Республики. Все новые названия были занесены туда – вместе с линией, впервые изображенной десятью годами ранее на карте Бай Мэйчу. 11 пунктиров шли вниз по восточной стороне Южно-Китайского моря от Тайваня до побережья Борнео, а затем поворачивали на север в Тонкинский залив, образуя букву U. Никакого официального разъяснения значения этой линии представлено не было, хотя один из картографов, Ван Сигуан, вроде бы говорил, что пунктиры просто являются медианной линией между китайской и чужой территорией – другими словами, между каждым островом, на которые претендует Китай, – и территорией его соседей [Li Jinming, Li Dexia, 2003, p. 287–295].

12 июня 1947 года на встрече представителей трех министерств Китайской Республики – Морского, Обороны и Внутренних дел – постановили, что правительство предъявит претензии на все, что находится внутри пунктирной линии, но впоследствии будет договариваться о проведении точных морских границ с соседними государствами и в соответствии с действующим международным правом. Никакие границы не были делимитированы – началась эпоха «стратегической двусмысленности» в Южно-Китайском море, как ее будут называть впоследствии [Bonnet, 2012, p. 22]. Но дни Китайской Республики к тому времени уже были сочтены. Через несколько месяцев ее руководство бежит на Тайвань, а Коммунистическая партия провозгласит создание Народной Республики. Коммунисты приняли на вооружение карты и линии предшественников, хотя в 1953 году в качестве особого расположения к братской

компартии, боровшейся за независимость, картографы КНР уменьшили число пунктиров до девяти, убрав два из них из Тонкинского залива, общего для Китая и Вьетнама [Zou Keyuan, 2005, p. 83]. Граница в этой части моря была окончательно установлена двумя странами в 1999 году. В июне 2013 года китайское государственное картографическое бюро выпустило новую официальную карту страны и добавило десятую линию к востоку от Тайваня, обозначая тем самым, в частности, безусловную принадлежность острова к территории Китая [Graham, 2013].

В мае 2009 года китайские власти приложили карту с U–образной линией к заявлению в Комиссию ООН по границам континентального шельфа, это был первый случай использования линии в официальном международном контексте. Отклик в регионе был гневным и шумным. Стало ясно, как далеко ушли вперед представления о границах с тех пор, как неизвестный китайский картограф почти 400 лет назад нарисовал «карту Селдена». Идея изображения фиксированных линий на картах для демаркации политической принадлежности морской акватории станет с тех пор бессмысленной, а представление о том, что морем можно «владеть», – просто смехотворным. Все эти концепции, появившиеся в Европе XVII века, были привнесены в Азию торговыми компаниями и империями. Европейцы нарисовали новые карты, затем провели на них новые линии и по ходу дела поделились новыми способами осмысления и тех и других. Таков был переход от одного комплекса представлений к другому, от системы «мандала» к Вестфальской системе[22], оставивший нам в наследство историческую неразбериху, а после опубликования U–образной линии вылившийся в лихорадочное оспаривание территорий в Южно-Китайском море.

References

Batchelor Robert (2013). The Selden Map Rediscovered: A Chinese Map of East Asian Shipping Routes, c.1619. Imago Mundi. Vol. 65. P. 37–63.

Berkowitz David Sandler (1988). John Selden's Formative Years: Politics and Society in Early Seventeenth-Century England. Cranbury, New Jersey.

Blussé Léonard (1996). No Boats to China. The Dutch East India Company and the Changing Pattern of the China Sea Trade 1635–1690. Modern Asian Studies. Vol. 30. P. 51–76.

Blussé Léonard (1999). Chinese Century. The Eighteenth Century in the China Sea Region. Archipel. Vol. 58. P. 107–129.

Bonnet François-Xavier (2012). Geopolitics of Scarborough Shoal. Irasec's Discussion Papers. No. 14 (November). URL: http://www.irasec.com (accessed: 01.01.2025).

Borschberg Peter (2002). The Seizure of the Sta Catarina Revisited: The Portuguese Empire in Asia, VOC Politics and the Origins of the Dutch–Johor Alliance (1602–c.1616). Journal of Southeast Asian Studies. Vol. 33. No. 1. P. 31–62.

Borschberg Peter (2011). Hugo Grotius, the Portuguese and Free Trade in the East Indies. Singapore.

Callahan William A. (2004). Historical Legacies and Non/Traditional Security: Commemorating National Humiliation Day in China. Paper presented at Renmin University, Beijing, April.URL: https://www.dur.ac.uk/resources/china.studies/Commemorating%20National%20Humiliation%20Day%20in%20China.pdf (accessed: 01.01.2025).

[22] Признание в качестве одного из ключевых «принципа национального государственного суверенитета», когда каждое государство обладает всей полнотой власти на своей территории.

Callahan William A. (2009a). The Cartography of National Humiliation and the Emergence of China's Geobody. Public Culture. Vol. 21. No. 1. P. 141–173.

Callahan William A. (2009b). China: The Pessoptimist Nation. Oxford.

Cao Wan-Ru and Zheng Xihuang (eds.) (1997). An Atlas of Ancient Maps in China. Vol. 3. Beijing.

Chandler David P. et al. (1987). In Search of Southeast Asia: A Modern History, rev. ed. Honolulu.

Chemillier-Gendreau Monique (2000). Sovereignty over the Paracel and Spratly Islands. Leiden.

Fassbender Bardo et al. (eds.) (2012). The Oxford Handbook of the History of International Law. Oxford.

Feuer A.B. (2006). Australian Commandos: Their Secret War Against the Japanese in World War II. Mechanicsburg, Pennsylvania.

Flynn Dennis O. and Giráldez Arturo (1995). Born with a "Silver Spoon": The Origin of World Trade in 1571. Journal of World History. Vol. 6. P. 201–221.

Flynn Dennis O. and Giráldez Arturo (2002). Cycles of Silver: Global Economic Unity through the Mid-Eighteenth Century. Journal of World History. Vol. 13. P. 391–427.

Gordon Edward (2009). Exhibition notes: Freedom of the Seas, 1609: Grotius and the Emergence of International Law (curated with Mike Widener). Yale Law School, autumn.

Graham Euan (2013). China's New Map: Just Another Dash? Newsbrief of the Royal United Services Institute, 3 September. URL: https://www.rusi.org/downloads/assets/201309_NB_Graham.pdf (accessed: 01.01.2025).

Granados Ulises (2006). Chinese Ocean Policies Towards the South China Sea in a Transitional Period, 1946–1952. The China Review. Vol. 6. No. 1. P. 153–181.

Han Zhenhua, Lin Jinzhi and Hu Fengbin (eds.) (1988). Wo guo nan hai shi liao hui bian [Compilations of Historical Documents on our Nanhai Islands Compilations of Historical Documents on our Nanhai Islands]. Dongfang chubanshe.

Hancox David and Prescott Victor (1995). A Geographical Description of the Spratly Islands and an Account of Hydrographic Surveys Amongst those Islands. Maritime Briefings. Vol. 1. No. 6. URL: https://www.dur.ac.uk/ibru/publications/view/?id=229 (accessed: 01.01.2025).

Hancox David and Prescott Victor (1999). Secret Hydrographic Surveys in the Spratly Islands. London.

Hara Kimie (2006). Cold War Frontiers in the Asia-Pacific: Divided Territories in the San Francisco System. Abingdon.

Hayton Bill (2014). The South China Sea: The Struggle for Power in Asia. New Haven and London: Yale University Press.

Horsburgh James (1852). The India Directory Or, Directions for Sailing to and from the East Indies, China, Australia, and the Interjacent Ports of Africa and South America, 6th edn. Vol. 2. London.

Hydrographic Office, The Admiralty (1889). The China Sea Directory. Vol. 2. London.

Koeman Cornelis (1984). Jan Huygen van Linschoten. Coimbra.

Li Jinming and Li Dexia (2003). The Dotted Line on the Chinese Map of the South China Sea: a Note. Ocean Development and International Law. Vol. 34. P. 287–295.

Ptak Roderich (1998). Ming Maritime Trade to Southeast Asia 1368–1567: Visions of a "System". In: Guillot, Claude; Lombard, Denys and Ptak, Roderich (eds.). From the Mediterranean to the China Sea. P. 157–192. Wiesbaden.

Ptak Roderich (2006). The Sino-European Map (Shanhai yudi quantu) in the Encyclopaedia Sancai Tuhui. In: Schottenhammer, Angela and Ptak, Roderich (eds.). The Perception of Maritime Space in Traditional Chinese Sources. P. 191–207. Wiesbaden.

Ptak Roderich (2012). Portugal and China: An Anatomy of Harmonious Coexistence (Sixteenth and Seventeenth Centuries). In: Jarnagin, Laura (ed.), Culture and Identity in the Luso-Asian World: Tenacities & Plasticities (Portuguese and Luso-Asian Legacies in Southeast Asia, 1511–2011. Vol. 2). P. 225–244. Singapore.

Rhoads Edward J.M. (1975). China's Republican Revolution: The Case of Kwangtung, 1895–1913. Cambridge, Massachusetts.

Roszko Edyta (2010). Commemoration and the State: Memory and Legitimacy in Vietnam. Sojourn: Journal of Social Issues in Southeast Asia. Vol. 25. No. 1. P. 1–28.

Schottenhammer Angela (2006). The Sea as Barrier and Contact Zone: Maritime Space and Sea Routes in Traditional China. In: Schottenhammer, Angela and Ptak, Roderich (eds.), The Perception of Maritime Space in Traditional Chinese Sources. P. 3–13. Wiesbaden.

Song Yann-Huei and Yu, Peter Kien-hong (1994). China's "historic waters" in the South China Sea: An Analysis from Taiwan, R.O.C. American Asian Review. Vol. 12. No. 4. P. 83–101.

Straits Times (1907). 21 October. P. 5.

Straits Times (1909a). 29 March. P. 7.

Straits Times (1909b). 23 July. P. 3.

Straits Times (1909c). 28 October. P. 7.

Straits Times (1910). 23 December. P. 7.

Tagliacozzo Eric (2005). Tropical Spaces, Frozen Frontiers: The Evolution of Border Enforcement in Nineteenth-Century Insular Southeast Asia. In: Kratoska, Paul H.; Raben, Remco and Nordholt, Henk Schulte (eds.), Locating Southeast Asia: Geographies of Knowledge and Politics of Space. Singapore.

Tønnesson Stein (2006). The South China Sea in the Age of European Decline. Modern Asian Studies. Vol. 40. P. 1–57.

Trocki Carl A. (2007). Prince of Pirates: The Temenggongs and the Development of Johor and Singapore, 1784–1885. Singapore.

United States Navy, USS Cabrilla (1945). Report of 8th War Patrol. URL: http://www.fold3.com/image/#300365402 (accessed: 01.01.2025).

United States Navy Patrol Bombing Squadron 117 (VPB-117) (1945). Aircraft Action Report No. 92. URL: http://www.fold3.com/image/#302109453 (accessed: 01.01.2025).

United States Pacific Fleet (1945). Patrol Bombing Squadron 128, Action report 3 May. URL: http://www.fold3.com/image/#295881925 (accessed: 01.01.2025).

United States Pacific Fleet Commander Submarines (1945). Philippines Sea Frontier War Diary, 11/1–30/45. URL: http://www.fold3.com/image/#301980047 (accessed: 01.01.2025).

Van Ittersum Martine Julia (2006). Profit and Principle: Hugo Grotius, Natural Rights Theories and the Rise of Dutch Power in the East Indies, 1595–1615. Leiden.

Wai Jiao bu nan hai zhu dao dang an hui bian [Compilation by the Department of Foreign Affairs of all the records concerning theis lands in the South Sea Compilation by the Department of Foreign Affairs of all the records concerning theis lands in the South Sea] (1995). 2 vols. Taipei.

Wu Feng-ming (2011). On the New Geographic Perspectives and Sentiment of High Moral Character of Geographer Bai Meichu in Modern China. Geographical Research. Vol. 30. P. 2109–2114.

Yan Ping (1998). China in Ancient and Modern Maps. London.

Zou Keyuan (1999). The Chinese Traditional Maritime Boundary Line in the South China Sea and its Legal Consequences for the Resolution of the Dispute over the Spratly Islands. International Journal of Marine and Coastal Law. Vol. 14. No. 1. P. 27–55.

Zou Keyuan (2005). Law of the Sea in East Asia: Issues and Prospects. Abingdon

Уважаемые читатели!
Просим присылать краткие сообщения об основных новостях китаеведения в России и мире на электронный адрес редакции: journal@iccaras.ru