Малаккский пролив как торговый коридор

Dr Alexander Ressos, TEP
Attorney-at-Law (Switzerland and Germany),
Solicitor (England & Wales and Hong Kong)
Of Counsel, KGP Legal LLC
alexander.ressos@kgplegal.com.sg
www.ressos.com.sg

Система муссонов и ритм торговли

Своим значением Малаккский пролив обязан ветрам. В эпоху парусного флота судоходство между Индийским океаном и Южно-Китайским морем подчинялось муссонам: северо-восточному, который дует примерно с ноября по март, и юго-западному, который дует примерно с мая по сентябрь.[1] Корабль из Индии или Персидского залива не мог дойти до Китая за один муссон. Он шёл на восток с юго-западным муссоном, ждал в одном из портов пролива смены ветра и продолжал путь в следующий сезон. Другой вариант — обменять груз в проливе с купцами, приходившими с востока.

Последствие было структурным. Пролив стал местом ожидания, а значит — рынком. В его портах встречались купцы с запада и купцы с востока: они обменивались товарами, производили расчёты и кредитовали друг друга под следующий рейс. Порту в

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

проливе не нужно было производить ничего ценного. От него требовалось предложить безопасную якорную стоянку, воду и провизию, склады, рынок с надёжными правилами и правителя, который защищал бы суда в своей гавани и облагал их пошлинами умеренно. В этом смысле порты пролива с самого начала были экономиками услуг. Они продавали безопасность, информацию и возможность торговать.

Ритм муссонов объясняет и концентрацию торговли. Поскольку каждому кораблю нужен был порт в определённой точке маршрута, порты соперничали за ограниченное число мест. Правитель, сумевший привлечь муссонное судоходство, получал таможенные доходы, престиж и средства на содержание флота. Порт, утративший этот поток, быстро приходил в упадок. Поэтому история пролива — это история преемственности: один господствующий порт сменял другой, вытесняя предшественника, когда предлагал лучшую защиту или лучшие условия.

Узкие ворота: Сингапурский пролив

На южном конце Малаккский пролив сужается в Сингапурский пролив — канал между островом Сингапур и архипелагом Риау. В самом узком месте, в проходе Филлипса (Phillips Channel), ширина фарватера составляет лишь около 1,7 мили.[2] Каждый корабль, идущий проливом между Индийским океаном и Южно-Китайским морем, проходит в пределах видимости острова. Та же география, что сделала пролив коридором, сделала остров воротами.

Значение этого положения пережило все смены технологий. Парусники XIV века, пароходы XIX века и танкеры XXI века проходят по одним и тем же узким водам. По данным

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

Управления энергетической информации США, транзит нефти и других жидких углеводородов через Малаккский пролив достиг в 2016 году 16 млн баррелей в сутки.[3] Эта цифра относится к части G книги, где Сингапур рассматривается как центр нефтяной торговли и бункеровки. Здесь она приведена потому, что показывает неизменность основного факта: остров стоит у одного из главных узких мест мировой торговли.

Однако ворота — это и место опасности. Узкие воды с множеством островов и бухт создавали идеальные условия для пиратства, поэтому порты пролива никогда не были далеко от разбойников, нападавших на проходящие суда. Станет ли порт на Сингапурском проливе рынком или базой налётчиков, зависело от окружающего его политического порядка. Китайский путешественник Ван Даюань, о котором речь пойдёт ниже, зафиксировал в XIV веке оба лика острова: упорядоченную торговую общину на холме и пролив, где в засаде поджидали пираты.

Шривиджая — первое морское государство пролива

Первой великой державой пролива была Шривиджая — морское царство с центром в Палембанге на юге Суматры. Китайский буддийский монах Ицзин в 671 году по пути в Индию провёл в Шривиджае шесть месяцев. Самая ранняя надпись с упоминанием Шривиджаи — надпись Кедукан-Букит — датирована 16 июня 682 года.[4] С конца VII до начала XI века Шривиджая контролировала оба прохода между Индией и Китаем — Зондский и Малаккский проливы.[5]

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

Шривиджая была государством нового типа. Её власть держалась на контроле над морскими путями и на отношениях с народами побережий и моря, среди которых были морские кочевые общины, известные в более поздних источниках как оранг-лаут (orang laut). Они составляли экипажи её флотов и охраняли её воды. Богатство Шривиджаи происходило от транзитной торговли и от привилегированных отношений с Китаем. Она поддерживала выгодные торговые связи с китайским двором со времён династии Тан до династии Сун.[6] Её правители направляли к китайскому двору посольства с данью, и двор признавал их законными посредниками южной торговли. Доступ к китайскому рынку был самой ценной привилегией, какой мог обладать порт пролива.

Упадок Шривиджаи показывает уязвимость такой системы. В 1025 году правитель Чолы из Южной Индии Раджендра I совершил морские набеги на порты Шривиджаи, после чего с 1028 по 1077 год ни одно посольство Шривиджаи не достигло Китая.[7] Набеги не прекратили морскую торговлю в проливе. Они сломали монополию одного порта и открыли путь множеству более мелких портов, каждый из которых стремился получить свою долю потока. Поселение на острове Сингапур, которое появляется в источниках в XIII–XIV веках, принадлежит этому миру после Шривиджаи.

Китайский рынок и система дани

Спрос, двигавший торговлю пролива, исходил прежде всего из Китая. Китайские рынки поглощали пряности, ароматическую древесину, смолы, олово, слоновую кость и экзотические товары Юго-Восточной Азии и бассейна Индийского океана, а китайская керамика, шёлк и медные монеты шли в обратном

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

направлении. При династиях Сун и Юань частные китайские купцы, многие из которых были родом из порта Цюаньчжоу в провинции Фуцзянь, вели торговлю непосредственно в портах Наньяна — «Южного океана».[8]

Политической рамкой этой торговли была система дани. Правители портов Юго-Восточной Азии отправляли к китайскому императору послов с дарами, признавали его верховенство и получали взамен признание, более ценные ответные дары, а в периоды ограничения частной торговли — и право торговать. Признание китайским двором давало легитимность и защиту. Кроме того, оно связывало порт с крупнейшим рынком эпохи. Эта модель сохранилась и в XV веке, когда основатели Малакки использовали признание со стороны династии Мин, чтобы защитить свой новый порт от соседей.

Для финансового центра этот урок знаком. Ценность порта зависела от его доступа к крупнейшему рынку, а этот доступ держался на политическом признании со стороны державы, контролировавшей рынок. Отношения Сингапура и Китая, которые рассматриваются в части I книги, глубоко коренятся в этой модели.

Примечания

1. О системе муссонов и её влиянии на ритм торговли в проливе см.: Anthony Reid, *Southeast Asia in the Age of Commerce 1450–1680*, vol. 1, New Haven, Yale University Press, 1988, глава 1; указанные месяцы приблизительны и в разных источниках различаются. ↩

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

2. US Energy Information Administration, “The Strait of Malacca, a key oil trade chokepoint, links the Indian and Pacific Oceans”, *Today in Energy*, 11 августа 2017 г. (“At its narrowest point in the Phillips Channel of the Singapore Strait, the Strait of Malacca is only about 1.7 miles wide”). ↩
3. US Energy Information Administration, *Today in Energy*, 11 августа 2017 г. (“Petroleum and other liquids transiting the Strait of Malacca … reaching 16 million barrels per day”). ↩
4. Wikipedia, “Srivijaya” (дата обращения: сентябрь 2026 г.), со ссылкой на рассказ Ицзина о его пребывании в 671 году и на надпись Кедукан-Букит, датированную 16 июня 682 года. ↩
5. Wikipedia, “Srivijaya” (дата обращения: сентябрь 2026 г.): царство “controlled the two passages between India and China, namely the Sunda Strait from Palembang and the Malacca Strait from Kedah”. ↩
6. Wikipedia, “Srivijaya” (дата обращения: сентябрь 2026 г.): “their main foreign interest was nurturing lucrative trade agreements with China which lasted from the Tang to the Song dynasty”. ↩
7. Wikipedia, “Srivijaya” (дата обращения: сентябрь 2026 г.), о набегах Чолы в 1025 году и об отсутствии посольств Шривиджаи в Китай с 1028 по 1077 год. ↩
8. О Цюаньчжоу как главном порту морской торговли эпох Сун и Юань и о частной китайской торговле в Наньяне см.: Derek Heng, *Sino-Malay Trade and Diplomacy from the Tenth through the Fourteenth Century*, Athens (Ohio), Ohio University Press, 2009. ↩

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

Disclaimer

This article is provided for general information only. It is based on publicly available sources as at its date of publication. These sources have not been independently verified against licences, regulatory registers or the records of the entities concerned. It is not legal, tax, financial or investment advice. Nor is it a recommendation to invest in, transact with or use the services of any entity mentioned. Law and regulation change frequently, so the content may be incomplete or outdated. To the fullest extent permitted by law, Dr Alexander Ressos and the publisher of SingaporeIQ exclude all liability for loss or damage arising from the use of or reliance on this article. Readers should obtain advice on their specific circumstances before acting or refraining from action.

Names and trademarks of the entities discussed belong to their owners and are used for identification only. Their mention implies no endorsement, affiliation or allegation of wrongdoing. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. Corrections and updates: contact@ressos.com.

© 2026 Dr Alexander Ressos. This article may be quoted with attribution to SingaporeIQ (SingaporeIQ.com). Reproduction in full and any commercial use require prior written consent. The Legal Terms at https://singaporeiq.com/legal-terms apply.

Author contact: Dr Alexander Ressos, TEP · contact@ressos.com