Малаккська протока як торговельний 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 мусонів і ритм торгівлі

Своїм значенням Малаккська протока завдячує вітрам. В епоху вітрильного флоту судноплавство між Індійським океаном і Південнокитайським морем підпорядковувалося мусонам: північно-східному, що дме приблизно з листопада по березень, і південно-західному, що дме приблизно з травня по вересень.[1] Корабель з Індії чи Перської затоки не міг дійти до Китаю за один мусон. Він плив на схід з південно-західним мусоном, чекав у порту протоки на зміну вітру й продовжував шлях з наступним сезоном. Інший варіант — обміняти вантаж у протоці з купцями, що прибували зі сходу.

Наслідок мав структурний характер. Протока стала місцем очікування, а отже — ринком. У її портах зустрічалися купці із заходу та сходу: вони обмінювали товари, проводили розрахунки й надавали одне одному кредит на наступний рейс.

© 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.

Порту в протоці не потрібно було нічого цінного виробляти. Йому треба було запропонувати безпечну якірну стоянку, воду та провіант, склади, ринок з надійними правилами та правителя, який захищав кораблі у своїй гавані й помірковано їх оподатковував. У цьому сенсі порти протоки від самого початку були економіками послуг. Вони продавали безпеку, інформацію та можливість торгувати.

Ритм мусонів пояснює й зосередження торгівлі. Оскільки кожному кораблю потрібен був порт у правильній точці маршруту, порти змагалися за обмежену кількість позицій. Правитель, який міг привабити мусонний рух, отримував митні доходи, престиж і ресурси для утримання флоту. Порт, що втрачав цей рух, швидко занепадав. Тому історія протоки — це історія спадкоємності: один панівний порт за іншим, і кожен заступав попередника, коли пропонував кращий захист або вигідніші умови.

Вузька брама: Сінгапурська протока

На південному кінці Малаккська протока звужується в Сінгапурську протоку — канал між островом Сінгапур і архіпелагом Ріау. У найвужчому місці, в каналі Філліпс, прохід має ширину лише близько 1,7 милі.[2] Кожен корабель, що йде протокою між Індійським океаном і Південнокитайським морем, проходить у межах видимості острова. Та сама географія, що зробила протоку коридором, зробила острів брамою.

Значення цього розташування пережило всі зміни технологій. Вітрильники XIV століття, пароплави XIX століття й танкери XXI століття проходять тими самими вузькими водами. Управління енергетичної інформації США повідомило, що транзит нафти та

© 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.

інших рідин Малаккською протокою 2016 року сягнув 16 млн барелів на добу.[3] Ця цифра стосується частини G цієї книги, яка розглядає Сінгапур як центр нафтової торгівлі та бункерування. Тут її наведено тому, що вона показує тяглість основного факту: острів стоїть біля однієї з головних вузьких точок світової торгівлі.

Проте брама — це й небезпечне місце. Вузькі води з численними островами та затоками створювали ідеальні умови для піратства, тож порти протоки ніколи не були далеко від розбійників, що полювали на кораблі. Чи слугував порт на Сінгапурській протоці ринком, чи базою для розбійників, залежало від політичного устрою навколо нього. Китайський мандрівник Ван Даюань, про якого йдеться нижче, зафіксував обидва обличчя острова в XIV столітті: впорядковану торговельну громаду на пагорбі та канал, де чатували пірати.

Шрівіджая та перша морська держава протоки

Першою великою державою протоки була Шрівіджая — морське королівство з центром у Палембангу на півдні Суматри. Китайський буддійський монах Іцзін 671 року провів у Шрівіджаї шість місяців дорогою до Індії. Найраніший напис, що згадує Шрівіджаю, — напис Кедукан-Букіт — датовано 16 червня 682 року.[4] Між кінцем VII і початком XI століття Шрівіджая контролювала обидва проходи між Індією та Китаєм: Зондську протоку та Малаккську протоку.[5]

Шрівіджая була державою нового типу. Її могутність спиралася на контроль над морськими шляхами та на стосунки з народами узбережжя та моря, серед них з морськими кочовими

© 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.

громадами, яких пізніші джерела називають оранг-лаут. Вони комплектували її флоти й охороняли її води. Багатство Шрівіджаї походило з транзитної торгівлі та з привілейованих стосунків з Китаєм. Від династії Тан до династії Сун Шрівіджая підтримувала прибуткові торговельні відносини з китайським двором.[6] Її правителі надсилали до китайського двору данницькі місії, і двір визнавав їх законними посередниками південної торгівлі. Доступ до китайського ринку був найціннішим привілеєм, який міг мати порт протоки.

Занепад Шрівіджаї ілюструє вразливість такої системи. 1025 року правитель держави Чола з Південної Індії Раджендра I здійснив морські набіги на порти Шрівіджаї, після чого між 1028 і 1077 роками жодне посольство Шрівіджаї не дісталося Китаю.[7] Набіги не припинили морської торгівлі в протоці. Вони зламали монополію одного порту й відкрили шлях багатьом меншим портам, кожен з яких прагнув власної частки руху. Поселення на острові Сінгапур, що з'являється в джерелах у XIII та XIV століттях, належить до цього світу після Шрівіджаї.

Китайський ринок і данницька система

Попит, що рухав торгівлю протоки, надходив насамперед з Китаю. Китайські ринки поглинали прянощі, ароматичну деревину, смоли, олово, слонову кістку та екзотичні товари Південно-Східної Азії та Індійського океану, а в протилежному напрямку йшли китайська кераміка, шовк і мідні монети. За династій Сун і Юань приватні китайські купці, багато з яких походили з порту Цюаньчжоу у Фуцзяні, торгували безпосередньо в портах Наньяну — «Південного океану».[8]

© 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.

Політичною рамкою цієї торгівлі була данницька система. Правителі портів Південно-Східної Азії відправляли до китайського імператора посланців з дарами, визнавали його зверхність і отримували натомість визнання, цінніші дари, а в періоди обмеження приватної торгівлі — право торгувати. Визнання з боку китайського двору давало легітимність і захист. Воно також пов'язувало порт з найбільшим ринком епохи. Ця модель збереглася до XV століття, коли засновники Малакки використали визнання з боку династії Мін, щоб убезпечити свій новий порт від сусідів.

Для фінансового центру цей урок знайомий. Цінність порту залежала від доступу до найбільшого ринку, а цей доступ спирався на політичне визнання з боку держави, що контролювала ринок. Відносини між Сінгапуром і Китаєм, які розглянуто в частині I цієї книги, глибоко вкорінені в цій моделі.

Примітки

1. Про систему мусонів та її вплив на ритм торгівлі в протоці див. Anthony Reid, *Southeast Asia in the Age of Commerce 1450–1680*, т. 1, New Haven, Yale University Press, 1988, розділ 1; наведені місяці приблизні й залежать від джерела. ↩
2. US Energy Information Administration, "The Strait of Malacca, a key oil trade chokepoint, links the Indian and Pacific Oceans", *Today in Energy*, 11 серпня 2017 р. ("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 серпня 2017 р. ("Petroleum and other liquids transiting the Strait of Malacca … reaching 16 million barrels per day"). ↩

© 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.

4. Wikipedia, “Srivijaya” (дата звернення: вересень 2026 р.), з посиланням на розповідь Іцзіна про його перебування 671 року та на напис Кедукан-Букіт, датований 16 червня 682 року. ↩
5. Wikipedia, “Srivijaya” (дата звернення: вересень 2026 р.): королівство “controlled the two passages between India and China, namely the Sunda Strait from Palembang and the Malacca Strait from Kedah”. ↩
6. Wikipedia, “Srivijaya” (дата звернення: вересень 2026 р.): “their main foreign interest was nurturing lucrative trade agreements with China which lasted from the Tang to the Song dynasty”. ↩
7. Wikipedia, “Srivijaya” (дата звернення: вересень 2026 р.), про набіги Чола 1025 року та відсутність посольств Шрівіджаї до Китаю між 1028 і 1077 роками. ↩
8. Про Цюаньчжоу як головний порт морської торгівлі доби Сун і Юань та про приватну китайську торгівлю в Наньяні див. Derek Heng, *Sino-Malay Trade and Diplomacy from the Tenth through the Fourteenth Century*, Athens (Ohio), Ohio University Press, 2009. ↩

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.

© 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.

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

© 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.