

СТРАСТИ ПО ОКЕАНУ

БОЛЬШОЙ ИНДИЙСКИЙ ОКЕАН И КИТАЙСКАЯ СТРАТЕГИЯ «НИТЬ ЖЕМЧУГА»

Н.Б. ЛЕБЕДЕВА

Кандидат исторических наук

Ключевые слова: КНР, Индийский океан, морская стратегия, Индия, морские транспортные коммуникации

Тектонические изменения в системе международных отношений после окончания холодной войны оказали значительное влияние и на зону Индийского океана, особенно на рубеже XX-XXI вв.

Это обширное пространство именуется с недавних пор не иначе, как «Большой Индийский океан» в силу того, что оно формируется в нечто большее и значимое, чем существовавший прежде конкретный географический ареал, становясь одной из важнейших арен и старых, и новых рисков и вызовов. Здесь переплетаются великодержавные устремления и столкновения интересов разных государств.

После окончания холодной войны прибрежная зона Индийского океана стала ареной двух крупнейших военных операций США и их союзников - в Ираке и Афганистане. Дислоцированные в этом регионе ВМС США принимали и принимают самое активное участие в боевых действиях: с них запускались крылатые ракеты «Томагавк» и беспилотники, совершала вылеты палубная авиация. Спецназ ВМС США («морские котики») провел в Пакистане операцию по ликвидации Усамы бен Ладена.

Глобализация стала дополнительным импульсом усилению роли морских коммуникаций в мировой стратегии и экономике. Ведь одним из значимых факторов, ускоряющих ее развитие и углубление, является относительно дешевая транспортировка нефти и грузов по морю. В Индийском океане осуществляется

до 50% контейнерных перевозок в мире и 70% - нефтепродуктов. В год через Малаккский пролив проходит около 50 тыс. судов, на которые приходится, по разным оценкам, от одной пятой до одной четвертой всего морского товарооборота. По оценкам Международного энергетического агентства, к 2030 г. удвоится число танкеров, занятых перевозкой нефти через Ормузский и Малаккский проливы¹.

В Индийском океане находится большинство из 11 самых уязвимых участков возможного перекрытия поставок углеводородов на земном шаре: Ормузский, Баб-эль-Мандебский и Малаккский проливы, соединяющий Индийский и Тихий океан Ломбокский пролив (Индонезия), Суэцкий канал, отдаленный обходной путь вокруг мыса Доброй Надежды.

К традиционным функциям военно-морских сил сейчас добавились новые - оказание гуманитарной помощи во время локальных конфликтов и природных катаклизмов, борьба с пиратами, наркоторговлей и браконьерством, обеспечение безопасности важнейших морских коммуникаций и охрана 200-мильной эксклюзивной экономической зоны и островных владений.

Военное превосходство в Индийском океане по-прежнему сохраняют ВМС США и, по мнению американских военных экспертов, сохраняют его, по крайней мере, до середины XXI в.² В зону ответственности 5-го флота входит западная часть Индийского океана и Персидский залив, 7-го -

восточная часть. Американские корабли контролируют Малаккский пролив, патрулируя его и участвуя в совместных военно-морских учениях со странами региона.

Так, в июне 2011 г. по инициативе американцев ВМС США, Филиппин, Сингапура, Малайзии, Таиланда, Индонезии и Брунея провели в акватории Малаккского пролива совместные военные учения «ЮВА: сотрудничество и обучение». Флоты отрабатывали способы обмена информацией, совместного наблюдения и сопровождения для борьбы с морскими терактами, пиратством, трансграничной преступностью и контрабандой.

На о. Диего-Гарсия, который остается центральной многофункциональной базой США в Индийском океане, были передислоцированы значительные запасы вооружений из Германии и Италии после закрытия на их территории ряда американских военных опорных объектов и баз.

Но быстро растущие Китай и Индия стали уделять значительно больше внимания военно-морским силам, что проявилось в ускоренном развитии их флотов. По мнению известного американского историка П.Кеннеди, лидеры двух стран предполагают возрастание роли морского фактора в целом. Неслучайно в этих странах быстрыми темпами растет кораблестроение (к 2015 г. судостроительная отрасль КНР должна выйти на 1-е место в мире, опередив Японию и Южную Корею)³.

СТРАТЕГИЯ «НИТЬ ЖЕМЧУГА»

Значительные сдвиги, которые произошли в зоне Индийского океана в 90-е гг. и в начале XXI в., побудили Пекин разработать свою собственную стратегию в отношении этого региона. Американские эксперты окрестили китайскую стратегию «Нитью жемчуга», подразумевая под «жемчужинами» опорные пункты ВМС и ВВС КНР, которые протянулись от о. Хайнань в Южно-Китайском море до Юго-Западной Азии.

Одним из главных побудительных мотивов принятия такой стратегии (но далеко не единственным) стал **энергетический** фактор.

На долю КНР в 2010 г. приходилось 10,6% мирового потребления нефти (428,6 млн т). По этому показателю она заняла 2-е место после США (21,1%, 850 млн т)⁴. По прогнозам МЭА, к 2030 г. Китай догонит Америку по импорту нефти⁵.

Для Китая Персидский залив стал и, видимо, останется в ближайшие 20-30 лет наиболее удобным и близким по сравнению с Африкой или Латинской Америкой рынком нефти. Все большее значение для обеспечения энергетической безопасности КНР приобретает и Африканский континент, особенно страны Гвинейского залива и Судан*.

Более 85% нефти и нефтепродуктов доставляется в КНР из Персидского залива и Африки по Индийскому океану через подверженный пиратским нападениям узкий Малаккский пролив. Ощущая столь большую зависимость от поставок нефти извне, Пекин стремится оградить страну от любых попыток перерезать пути энергоснабжения. Поэтому китайское руководство уделяет большое внимание решению проблем **транспортировки** нефти в целом, особенно через Малаккский пролив, который председатель КНР Ху Цзиньтао не без оснований назвал «Малаккской дилеммой»⁶.

* Подробнее см.: Дейч Т.Л. «Большая игра»: Китай и США на африканских сырьевых рынках // Азия и Африка сегодня, 2010, № 8 (прим. ред.).



Некоторые китайские эксперты, в частности доцент Пекинского университета Чен Шаофэн, выражают опасения и по поводу геополитического превосходства США в Мировом океане и, особенно, в Малаккском проливе, жизненно важном для Пекина. Америка одна или совместно со своим союзником - Японией - может просто «закупорить» пролив⁷.

Стратегия «Нить жемчуга» также нацелена на осуществление давней мечты Пекина - получение непосредственного **выхода в Индийский океан** через Бенгальский залив, минуя Малаккский пролив. Достижение этой цели стало вдвойне актуальным в связи с принятием в 2000 г. программы ускоренного развития юго-западных провинций КНР - Юньнани, Сычуаня и др. Строительство сети дорог и трубопроводов в эти провинции и в глубь «Срединного царства» из портов в Индийском океане, к примеру, в Мьянме, ускоряет и удешевляет доставку товаров и энергоресурсов.

Тревожит Пекин и то, что в случае серьезного обострения ситуации в **Тайваньском проливе**, которое не исключается ни американскими, ни китайскими экспертами, более мощные и эффективные ВМС США могли бы заблокировать и сам пролив, и важнейшие морские пути, начиная от Южно-Китайского моря и до Юго-Западной Азии.

Акватория Индийского океана также приобретает важную роль для Китая в программе осво-

«Нить жемчуга» - опорные пункты Китая в виде военно-морских и военно-воздушных баз или «дружественных» портов - протянулись от китайского острова Хайнань до пакистанского порта Гвадар. Они предназначены для обеспечения безопасности поставок нефти в КНР.

ения **космоса**. Западнее Австралии базируется судно слежения и управления космическими кораблями и спутниками «Юань Ван», а в порту Карачи находится китайская наземная станция, выполняющая такого рода функции.

Под эгидой КНР создана Азиатско-тихоокеанская организация по космосу, в которую вошли Иран, Бангладеш, Пакистан и др. страны⁸.

«ШЕСТВУЙ МЕДЛЕННО»

Реализуя свою стратегию в Индийском океане, Пекин добивается не только создания **цепи** доступных Пекину **портов** и объектов в ряде дружественных стран (Мьянма, Бангладеш, Мальдивы, Шри-Ланка, Пакистан, Иран и др.).

Действуя в духе мудрой китайской поговорки *мань цзоу* - «шестьствуй медленно», что соответствует нашему «тише едешь - дальше будешь», китайцы умело и неторопливо укрепляют свое влияние и мощь как на суше (где, надо признать, они всегда чувствовали себя уверенно), так и на сравнительно новой для них стезе - морской. С этой целью они используют торгово-экономические связи, предоставление кредитов



Пекинские стратеги мечтают о создании двух «гряд (цепей) островов», в которых будет господствовать ВМФ КНР, оберегая восточное побережье Китая. На карте: первая «цепь» (сплошная линия) предположительно должна проходить от Японских о-вов до Индонезии, вторая (пунктирная линия) - от Японии до американских Марианских о-вов (включая Гуам).

на льготных условиях, поставки недорогих вооружений и технологий, подготовку кадров и командирование квалифицированных рабочих и т.п. Особое место отводится инфраструктурным проектам, реализация которых выгодна и Китаю, и прибрежным странам.

Разумеется, приоритетное место в стратегии Китая занимает ЮВА. Помимо всего прочего, этот регион представляет собой и ворота в индоокеанскую зону.

Так, Пекин поддержал проект Таиланда по строительству трубопровода через перешеек Кра на полуострове Малакка (Малайском) от Пхукета до Сонгкхла. Проекты построить канал через Кра выдвигались еще в 1977 г. (тогда он оценивался в \$23 млрд) и в 1993 г. Но они оказались безуспешными из-за опасений иностранных инвесторов, в т.ч. и Китая, вызванными нестабильностью обстановки в южных провинциях Таиланда.

В 2005 г. Китай предпринял большие усилия, чтобы постро-

ить трубопровод через полуостров Малакка (на севере) от Яна на Андаманском море до порта Бачок на Южно-Китайском море. Нефть должна была перегружаться в первой точке для хранения, а затем отправляться на других танкерах из Бачока в Китай. Проект оценили в \$6 млрд, которые должны были выделить Иран, а затем Катар, Саудовская Аравия и Китай. Он был официально одобрен правительством Малайзии в мае 2007 г., однако в начале 2008 г. был отвергнут этой же страной из-за его высокой стоимости и нерентабельности.

Незадолго до глобального финансово-экономического кризиса 2008-2009 гг. один из крупнейших в мире портовых операторов - *Dubai Ports World*, располагающий своей инфраструктурой на всех континентах, поддержал предложение китайцев о строительстве канала на Малайском полуострове и моста через него, а также путей соединения портов по обе его стороны скоростными железнодорожными и автотрассами. Малайзия рассчитывала присоединиться к проекту, поскольку она заинтересована в создании параллельных каналу трубопроводов от Бенгальского залива до Южно-Китайского моря. Подобная транспортная сеть, напоминающая инфраструктуру Панамского канала, стала бы перекрестьем путей, чрезвычайно

важных не только для Малайзии, Сингапура, Индонезии и других стран ЮВА, но и для всей Азии. Кризис помешал реализации проекта, и его отложили до лучших времен⁹.

«ЖЕМЧУЖИНЫ» ИНДИЙСКОГО ОКЕАНА

Пекин пока не в состоянии держать значительные военно-морские силы на большом расстоянии и на постоянной основе в Юго-Западной Азии или в Африке.

Пока КНР все настойчивее стремится выстроить «дугу политического влияния» в Южной Азии в составе Пакистана, Непала, Бутана и Бангладеш. Этому способствует и получение статуса наблюдателя в Ассоциации регионального сотрудничества в Южной Азии (СААРК) на 14-м саммите этой организации в апреле 2007 г. Тогда же по инициативе Непала была сделана попытка принять Китай в состав СААРК в качестве полноправного члена, но это предложение не получило одобрения.

«Нить жемчуга» начинается с берегов и вод Южно-Китайского и Восточно-Китайского морей.

Остров Хайнань известен как туристическая Мекка. Здесь проходил в апреле 2011 г. 3-й саммит стран БРИКС (Бразилия, Россия, Индия, Китай, ЮАР). Там же расположена глубоководная китайская военно-морская база, которая способна принимать крупные авианосцы. В ней построены 4 входных туннеля в подземное хранилище, где могут размещаться подводные лодки с баллистическими ракетами на борту¹⁰.

Эта база, расположенная примерно в 2200 км от Малаккского пролива, и стала исходной точкой цепи опорных пунктов КНР, которая тянется вдоль северного побережья Индийского океана до Юго-Западной Азии.

Важное место в цепи «жемчужин» отводится портам Мьянмы: расстояние от ее морского побережья до провинции Юньнань составляет всего 900 - 1000 км.

В Мьянме китайцы развернули широкомасштабную модернизацию и строительство морских

причалов и портовых сооружений, начиная с севера возле границы с Бангладеш в Ситуэ, далее в Кьокпью на острове Рамри. На островах Коко вблизи индийских Андаманских и Никобарских архипелагов китайцы разместили радарную систему электронного слежения за прохождением судов через Малаккский пролив и морскими маневрами. Другие опорные пункты строятся в Хангьи, Мергуи в районе Танинтарьи, на самом юге - в Задеджи.

В 1999 г. Пекин предложил совместно с Бангладеш, Индией и Мьянмой реализовать проект «Куньмин» (столица китайской провинции Юньнань) по модернизации и расширению местной инфраструктуры (дороги, мосты, виадуки, трубопроводы и т.п.). Осуществление этого проекта дало бы юго-западным провинциям КНР выход в Бенгальский залив через Мьянму¹¹.

После сложных переговоров с Мьянмой Китай приступил в 2004 г. к строительству трубопровода длиной в 1250 км, который связывает с Куньмином глубоководный мьянманский порт Ситуэ, расположенный на восточном берегу Бенгальского залива. КНР осуществила проект по углублению части реки Иравади, а также модернизировала взлетные полосы в мьянманских аэропортах Мандалая и Пегу с тем, чтобы они могли принимать тяжелые современные самолеты.

Эти меры могут помочь решению «Малаккской дилеммы», установлению контроля КНР над Южно-Китайским морем и укреплению позиций в Бенгальском заливе. Таким образом можно миновать и расположенные здесь многочисленные индийские острова, которые, по мнению некоторых китайских экспертов, могут быть использованы в качестве «железной цепи», блокирующей Малаккский пролива.

В Мьянме Пекину также удалось переиграть Дели в острой борьбе за доступ к ряду перспективных газовых участков. Китай использовал обещания кредитов, игру на более высоких и выгодных ценах, а в ООН в феврале 2007 г. отказался поддержать проект резолюции о санкциях против Мьянмы в связи с нару-



шением прав человека в этой стране.

В Бангладеш реализуется проект крупного контейнерного порта в Читтагонге.

Подписанием соглашения о совместном строительстве порта Хамбантота с хранилищами и складами завершился визит ланкийского президента в Китай в начале 2007 г. Выбор места отнюдь не случаен, поскольку местное правительство предоставило Китаю участок в Маннаре для разведки и дальнейшей эксплуатации нефтяных месторождений, положив конец монополии индийских нефтяных компаний на острове.

После двухлетних непростых переговоров Китай добился в мае 2001 г. права на строительство военно-морской базы в Марао на Мальдивских островах. Благодаря этому «перлу» в протягиваемой нити китайские силовики получили возможность не только укрепить свои возможности в регионе, но и контролировать в будущем действия индийского флота.

ГВАДАР - САМЫЙ ЦЕННЫЙ «ПЕРЛ»

Пожалуй, самой ценной «жемчужиной» в китайской стратегии стал порт Гвадар на западном побережье Пакистана.

Первая очередь строительства в Гвадаре крупного глубоководного порта и наблюдательного поста ВМС КНР (для слежения

Будущее ВМФ КНР - бывший советский тяжелый авианесущий крейсер «Варяг», проданный Украиной Китаю за \$20 млн для размещения аттракционов и казино. Казино не состоялось: в августе 2011 г. в пробное плавание вышел переделанный из него китайский авианосец.

за действиями ВМС США в Персидском заливе и ВМС Индии - в Аравийском море) была начата в 2002 г. и завершена в 2005 г. Она обошлась в \$198 млн Китаю и \$50 млн Пакистану, а весь проект оценивается в \$1 млрд.

Свыше 3 тыс. китайских рабочих и около 500 инженеров участвовали в возведении 12 глубоководных стоянок для крупных судов с последующим их углублением, а также в расширении технических возможностей порта. Специальная электронная аппаратура, размещенная в Гвадаре, возможно, уже отслеживает напряженный морской трафик во всем Ормузском проливе.

Угрозу приостановить реализацию 2-й очереди строительства порта в Гвадаре Пекин использовал для того, чтобы в Гилгите было демонтировано американское электронное оборудование, предназначенное для слежения за ядерными испытаниями Китая в районе оз. Лобнор в Синьцзяне.

В 120 км к востоку от Гвадара идет строительство порта в Пасни. Оба порта будут соединены высокоскоростной магистралью. Эта стратегическая связка весьма важна для двух государств, хотя она расположена в опасном из-за

активности террористов в соседних провинциях Пакистана.

Некоторые зарубежные эксперты считают, что Пекин планирует заполучить доступ к Адену или создать базу на побережье Кении. Рассчитывал он и на размещение своих военных кораблей в Камрани после ухода ВМС РФ. Но пока никакая информация о судьбе этих планов в СМИ не просочилась¹².

Поиски новых источников сырья, рынков сбыта и инвестиций побудили Пекин активизировать свой бизнес в Латинской Америке, где после возвращения США 31 декабря 1999 г. прав на Панамский канал Панаме Пекин сумел получить концессии на его использование. Эту выгодную сделку сроком на 50 лет заключил гонконгский миллиардер Ли Ка-шин*, один из самых богатых людей в мире. Он владеет гонконгским портом, акциями других портов в Китае (50% шанхайского порта). Ему принадлежат несколько крупных портов Индонезии, Мьянмы, Багамских островов, контейнерный терминал в Англии, ряд компаний, которые занимаются погрузкой-разгрузкой торговых судов в Европе, в частности, в Роттердамском порту. Одна из его многочисленных компаний занимала 3-е место по тоннажу в мире среди перевозчиков. Ежегодно через Панамский канал проходят до 200 судов компаний Ли Ка-шина¹³.

Еще в 1997 г. Ли Ка-шин взял в аренду панамские порты Бильбао и Кристоаль, расположенные на обоих концах канала. Чуть позже он получил заказ на расширение бывшей американской военной базы в Родман-Пойнте в зоне Панамского канала. Комбинация трех опорных пунктов дает Китаю возможность контролировать работу стратегического канала. Неудивительно, что на стол министра обороны США лег доклад «Китайский плацдарм в Панамском канале». В документе прямо указывалось на опасность, которую представляет для США такая активность китайцев в зоне канала¹⁴.

Пекин неторопливо осваивает и зону **Суэцкого канала**. В Порт-Саиде уже несколько лет оперируют китайские компании.

МОРСКАЯ СТРАТЕГИЯ: БОЛЬШОЙ ЗАМАХ, НО...

Эффективность морских крылатых ракет дальнего действия «Томагавк» против наземных целей, применяемых США со времен первой войны в Персидском заливе, другие виды высокотехнологичного и высокоточного оружия убедили китайских военных стратегов в необходимости отодвинуть первую линию обороны рубежей страны на сотни миль в море.

Эта новая концепция получила название стратегии «**двух островных гряд (цепей)**», которая созвучна концепции **расширения стратегических границ** государства за его географические пределы.

Несмотря на береговую линию длиной в 18 тыс. км, выходы Китая в океанские пространства ограничены, пожалуй, самой протяженной в мире островной грядой, в центре которой расположен остров Тайвань. Он чрезвычайно важен со стратегической, экономической и политической точек зрения: если бы остров был окончательно отрезан от материка, то Китай навсегда оказался бы запертым этой грядой, а также лишился значительного водного пространства и богатых океанских ресурсов.

В 2004 г. командующий ВМС КНР адмирал Лю Хуацунь определил, что в «первую гряду», в зоне которой должен господствовать военно-морской флот Китая, входят Япония с о-вами Окинава и Рюкю, Южная Корея, Тайвань, Филиппины и частично Индонезия (от о. Калимантан до о-вов Бунгуран северо-западнее Калимантана). По мнению Д.Сайни, полковника штаба командования на индийских Андаманских и Никобарских островах, стратегия «первой гряды» уже стала реальностью.

«Вторая гряда» тянется от Японии к югу через океанский желоб Идзу-Огасавара (Бонин), охватывая Марианские (включая Гуам) и Каролинские о-ва, а так-

же и Индонезию. Морское пространство «двух гряд» находится от побережья Китая на расстоянии в 1800 км и включает также часть Восточно-Китайского моря и восточноазиатские уязвимые «узкие места» морских путей.

Пекин планирует установить свое военное присутствие на «второй гряде» к 2020 г.

В некоторых публикациях упоминалась и «третья гряда», в центре которой расположен Гавайский архипелаг США с их военно-морскими и воздушными базами. Реализация этой фазы рассчитана на 2020-2050 гг. и расширение морских сил до границ «третьей гряды» и в Индийском океане. Некоторые китайские эксперты выдвигали идею создания широкой дуги от берегов Японии, через Филиппины и вплоть до базы США на о. Диего-Гарсия в центре Индийского океана.

Нетрудно увидеть, что и «две гряды» и «три гряды» во многом совпадают с американской концепцией передовых рубежей обороны США и их союзников в Тихом океане, т.е. «сдерживания» КНР.

Согласно доктрине США «3 цепи островов - 3 рубежа сдерживания» к первой цепи (гряде) островов относятся Аляска с Алеутскими островами, Япония, Тайвань, Корейский полуостров, Филиппины, Сингапур, ко второй - Марианские острова с островами Австралии и Новой Зеландии, к третьей - Гавайские о-ва и мелкие архипелаги Тихого океана.

Поставив перед страной амбициозную цель - подняться с регионального уровня на глобальный, Пекин пришел к выводу о необходимости превратить Китай в **великую морскую державу** со всеми ее атрибутами, выйти в просторы Мирового океана.

Некоторые зарубежные эксперты считают эти идеи лишь воздушными замками, которые останутся в воображении их авторов, по крайней мере, в ближайшем будущем¹⁵.

По оценкам академика РАН М.Л.Титаренко и члена-корреспондента РАН Б.Н.Кузика, в самом начале XXI в. Китай не обладал военно-политическими возможностями самостоятельно

* В Специальном административном районе Сянган (Гонконг) сохранилась старая транскрипция китайских имен с употреблением дефиса (*прим. ред.*).

обеспечить защиту своей энергетической безопасности в случае возникновения серьезного международного или регионального конфликта высокой интенсивности. Более того, Китай испытывал острую потребность в увеличении флота крупных торговых и нефтеналивных судов. Лишь небольшая доля нефти, доставляемая в Китай, осуществлялась тогда китайскими танкерами.

Была поставлена задача снять остроту проблемы, благо, что в Китае действуют свыше 26 верфей, и ныне он занимает 4-место в мире среди крупнейших судостроительных держав. КНР также строит в Ниньбо, Джушане, Кванджу и Маомине глубоководные порты, способные принимать контейнерные суда и танкеры современного поколения водоизмещением в 200-250 тыс. т.

Как отмечают М.Л.Титаренко и Б.Н.Кузык, в выдвинутой председателем КНР Цзян Цзэмином стратегии развития и модернизации оборонного потенциала важное внимание уделяется укреплению ВМС, созданию флота, способного в перспективе действовать не только в «коричневой» или «зеленой» зоне (береговой или 200-мильной), но и в «голубых водах» открытого океана. Ныне в арсенале ВМС Китая есть эскадренные миноносцы типа *Льюйхай*, стратегические атомные ракетные и ударные подлодки типа 094 и 093, модернизированная лодка класса *Сун* и др. Все они сделаны с помощью российских технологий¹⁶.

Однако многие китайские морские вооружения не соответствуют современным стандартам. К 2025 г. китайские военные намерены довести число более эффективных (по сравнению с имеющимися ныне подлодками класса *Хань* и *Ся*) атомных субмарин класса *Шань* с одной в 2008 г. до 10-15 и класса *Цин* с 2-х до 6-8¹⁷. Но КНР вряд ли удастся в среднесрочной перспективе сократить отставание в высо-

котехнологичных морских вооружениях.

Китай развивает также современные силы быстрого реагирования, способные дать адекватный ответ на угрозы не только во внутренних районах, но и в Тайваньском проливе и Южно-Китайском море.

ДЕЛИ ОБЕСПОКОЕН

Нынешняя морская стратегия КНР вызвала в Индии определенные опасения.

Индия, как и КНР, крайне заинтересована в безопасности индоокеанских артерий: из Южной Африки, Катара, Малайзии, Индонезии, Австралии идут значительные поступления сжиженного газа, угля и других природных ресурсов, через Малаккский пролив обеспечивается перевозка товаров в Восточную Азию и проход к Сахалину, где индийские компании участвуют в разработке нефти, а южные маршруты дают возможность доступа к антарктическим исследовательским базам.

Ряд индийских экспертов, исповедующих концепции «китайской угрозы» и «окружения страны (Китаем и Пакистаном)», отнюдь не приветствуют появление подлодок и кораблей ВМФ КНР в Индийском океане.

Индийский адмирал Суреш

Мехта считает, что Китай умеет смотреть на 20 лет вперед, а Индия лишь реагирует на действия китайцев.

В ответ на строительство крупного порта в пакистанском Гвадаре Индия ввела в строй многофункциональную военноморскую базу в Карваре к югу от Гоа с уникальной спецплатформой и подъемными системами. База способна одновременно принимать свыше 40 больших судов водоизмещением до 10 тыс. т. Этот комплекс индийских ВМС - самый крупный во всей Азии.

Дислоцировав небольшие контингенты своих ВМС на Никобарских и Андаманских архипелагах (например, на хорошо оборудованной базе в Порт-Блэре всего в нескольких морских милях от мьянманских о-вов Большие Коко), Дели приступил к строительству стоянок для судов и наблюдательных пунктов на Мадагаскаре (один уже действует с 2007 г.), Маврикии и Сейшельских о-вах, укрепляет воен-

Военно-морское превосходство ВМС США в Тихом, Индийском и Атлантическом океанах пока неоспоримо: американцы располагают 11 авианосцами. На снимке: авианосец «Джордж Вашингтон», принимавший участие в американско-южнокорейских учениях в Желтом море в 2010 г.



но-технические связи с этими странами, проводит совместные маневры, ведет подготовку местных военных кадров, чтобы противодействовать активному военному и экономическому сотрудничеству Китая с островными государствами.

Индия активизировала свое участие в многосторонних маневрах с прибрежными государствами и США в районе Малаккского пролива и Гоа. Отряд индийских военных кораблей продемонстрировал свою способность длительного пребывания (с марта по май 2007 г.) на большом удалении от собственных баз - в Тихом океане. Там он совершил визиты в порты Вьетнама, Филиппин, Южной Кореи и Японии, затем участвовал в совместных маневрах с 8 государствами - Китаем, Японией, США, Россией, Новой Зеландией, Сингапуром и др.

В марте 2006 г. был подписан первый Меморандум о намерениях между Австралией и Индией о сотрудничестве в сфере обеспечения морской безопасности наиболее уязвимых ключевых транспортных маршрутов в Индийском океане. В том же году Индия ратифицировала соглашение о региональном сотрудничестве по борьбе с пиратством.

К рубежу веков Индия сумела расширить сферу своего военноморского присутствия от Малаккского пролива до о. Сокотры в районе Африканского Рога, а с недавних пор - до Мозамбикского канала.

Этому способствовали выгодное геостратегическое положение Индии и активизация ее внешней политики, направленная на превращение страны в глобальную державу. По мнению китайского военноморского эксперта Чжан Мина, с учетом того, что Дели стремится расширить зону своего влияния в Индийском океане, в перспективе Индия может стать наиболее реальным стратегическим соперником КНР в этом регионе.

КАКОВЫ ШАНСЫ НА УСПЕХ?

Сможет ли Китай преуспеть в осуществлении своей стратегии и

разместить внушительные ВМС в регионе?

По расчетам китайских стратегов, при благоприятных условиях Китай надеется после 2020 г. развернуть в Индийском океане оперативные ВМС в составе двух авианосцев, двух атомных подводных лодок с баллистическими ракетами, 6 многоцелевых атомных подводных лодок, 18 эсминцев и около 30 фрегатов.

Прогнозы - дело коварное. Тем не менее, даже частичный успех стратегии «Нить жемчуга» может стать важнейшим условием появления китайского флота в регионе на постоянной основе, хотя и сейчас уже ясно, что в ее практическом воплощении существует ряд геополитических, геостратегических и геоэкономических проблем, которые Китаю предстоит решить.

Нельзя не заметить, что «нить» пока в ряде мест непрочна, что недостает более тесной взаимосвязи между теми практическими шагами, которые Пекин предпринимает на море, и программой создания инфраструктуры на суше - в Юньнани, на территории стран ЮВА.

Даже с точки зрения некоторых китайских ученых, предпринимаемые лидерами Китая проекты по строительству канала через перешеек Кра, трубопроводов в Мьянме и Пакистане, обходные сухопутные дороги в ЮВА, по всей видимости, не смогут коренным образом решить проблему потенциальной угрозы со стороны флотов США и других крупных держав на всем пути следования нефтяных потоков в КНР. По их мнению, пока китайские ВМС не достигнут более или менее паритетного с такими странами уровня, проблема их безопасности не будет решена.

Нельзя не учитывать факты конкретных столкновений интересов Индии и Китая в ЮВА. Широко известен случай с реализацией проекта строительства индийско-мьянманской «Дороги дружбы», когда после нелегких переговоров относительно деталей ее возведения мьянмские власти просто прервали их и обратились за помощью к Китаю. Стоит напомнить соперничество между Дели и Пекином за кон-

цессии по разработке газа в этой же стране и др.

Почти все опорные пункты КНР находятся в нестабильных регионах, а главное - их пребывание и функционирование в конечном счете зависит от доброй воли местных властей. У Пекина нет с ними официальных договоренностей, хотя в некоторых случаях предусматриваются конкретные формы стратегического партнерства, такие, как совместные маневры, обучение местных кадров, открытие портовых объектов и т.п.

Но это не слишком надежная гарантия.

Так, порт Гвадар не стал военноморской базой. Он действительно прекрасно расположен возле Ормузского пролива, но интересы Пакистана могут заставить его играть против китайских планов в условиях военных кризисов. Трудно вообразить, что Исламабад, который видел в новейших портовых сооружениях лишь стартовую площадку для подъема национальной экономики, пожертвует и этими планами, и своими отношениями с Вашингтоном.

Судя по тому, что морское перевооружение идет не так эффективно и скоро, как хотелось бы Пекину, масштабное усиление ВМС КНР в регионе еще впереди, хотя, по мнению американского эксперта Р.Каплана, Китай закупает и производит больше новых подводных лодок, чем США. По его данным, китайские лидеры сделали акцент на приобретении морских мин, баллистических ракет, способных поражать цели на море, оборудования, создающего помехи сигналам, поступающим со спутников глобальной системы навигации, от которых зависят американские ВМС, и т.п.¹⁸

Пекин в течение долгого времени затрачивал многие миллиарды долларов на вооружения российского производства, в т.ч. и морские (современного класса эсминцы, подводные лодки класса «Кило» и др.). С конца 10-х гг. нынешнего века их масштаб заметно уменьшился, поскольку Китай развивает собственный ВПК и заинтересован в получении российского сложного ноу-

хау и самых современных технологических военных систем.

Программа строительства авианосца находится в стадии становления, нуждается в дополнительной энергичной поддержке со стороны китайских властей, считающих ее все же слишком дорогостоящей, хотя и весьма престижной и соответствующей статусу мировой державы. По прогнозам, к 2020 г. Китай планирует построить 4 авианосца среднего класса водоизмещением около 65 тыс. т. Авианосные группы будут предположительно размещены в Южно-Китайском и Восточно-Китайском морях. Но вместе с тем до конца неясно, какой тип самолетов будет использован для комплектации «плавающих аэродромов». Переговоры с Россией о поставке палубных истребителей СУ-33 зашли в тупик из-за разногласий о размере партии¹⁹.

Вместе с тем, Пекин опасается негативной реакции со стороны соседей на программу усиления морской мощи, которая может подстегнуть дальнейшее развитие синдрома «китайской угрозы».

Реализация этой программы связана и с воссоединением «двух берегов» Тайваньского пролива или урегулированием территориальных споров об островах в Южно-Китайском море. Ведь в слу-

чае положительного их исхода у китайцев будут развязаны руки и появятся возможности блокировки ближайших водных пространств собственными силами, и, возможно, тогда острая потребность в том же авианосце может снизиться. Однако в Пекине считают, что отсутствие авианосца ослабляет ВМС КНР, сохраняя преимущество Индии, которая уже обладает одним авианосцем и получит второй в 2012 г. после затянувшейся модернизации «Горшкова».

Возможности ВМС и ВВС Китая в регионе на сегодняшний момент ограничены, хотя идут значительные вливания в перевооружение. Точно также пока недостаточно развиты системы снабжения и транспортировки для поддержки китайских опорных пунктов на отдаленных расстояниях, скажем, в той же Юго-Западной Азии или Восточной Африке (о. Мадагаскар). Но, по мнению профессора Университета им. Дж.Неру С.Кондапали, возможности ВВС и ВМС Китая заметно расширились с 2005-2006 гг. в части дозаправки самолетов в воздухе и строительства судов снабжения и поддержки. Это может способствовать проведению морских операций в Тихом и Индийском океанах, а не у китайских берегов.

Весьма разумной представля-

ется точка зрения китайского профессора Ни Лисиона из Исследовательского института проблем войны и культуры и Восточно-китайского университета науки и техники. Он полагает, что Китай не должен следовать традиционной морской силовой стратегии усиления флота. Глобализация мировой экономики завязала в такой тугой узел интересы разных государств, что если любое из них пожелает обеспечить безопасность своих жизненно важных морских коммуникаций, то сможет добиться этого только путем сотрудничества, а не традиционной силовой борьбой на море с соперниками²⁰.

Пока трудно предсказать, куда приведет китайский флот «Нить жемчуга». Как считает пентагоновский аналитик К.Персон, Вашингтон не должен впадать в крайности: не бить в колокола по поводу китайской «военно-морской угрозы», как предлагают «ястребы», но и не почивать на лаврах своего господства в Мировом океане, а тщательно отслеживать и своевременно реагировать на усиление ВМС КНР и стремиться мирно вовлечь Китай в глобальную систему безопасности в качестве ответственного «акционера»²¹.

¹ Strategic Analysis, July 2007, p. 588.

² Pehrson Christopher J. String of Pearls: Meeting the Challenge of China's Rising Power across the Asian Littoral. July 2006. SSI. Strategic Studies Institute. United States War Army College, p. 11 - <http://www.strategicstudiesinstitute.army.mil/pubs/display.cfm?pubID=721>

³ International Herald Tribune. 5.04.2007.

⁴ BP Statistical Review of World Energy. June 2011, p. 11 - http://www.bp.com/assets/bp_internet/globalbp/globalbp_uk_english/reports_and_publications/statistical_energy_review_2011/STAGING/local_assets/pdf/statistical_review_of_world_energy_full_report_2011.pdf

⁵ Luft Gal. Fueling the Dragon: China's Race into the Oil Market. Institute for the Analysis of Global Security - <http://www.iags.org/china.htm>

⁶ Chen Shaofeng. China's Self-Extrication from the "Malacca Dilemma" // International Journal of China Studies, January 2010, p. 2 - <http://ics.um.edu.my/images/ics/IJCSV1N1/chen.pdf>

⁷ Ibidem, p. 9; Kaplan R. Center Stage for the Twenty-first Century // Foreign Affairs, March-April 2009; Holmes J.R. and Yoshihara Toshi. China's Naval Ambitions in the Indian Ocean // Journal of Strategic Studies, June 2008.

⁸ World Focus, October 2007, p. 369-371; Asia Look Seaward. Power and Maritime Strategy. Praeger Security International, Pentagon Press, First Indian Edition, New Delhi, 2009, p. 88-89.

⁹ The Journal of East Asian Affairs, Spring/Summer 2008, p. 182; Khurana Gurpreet S. China's String of Pearls in the Indian Ocean and its Security Implication // Strategic Analysis, IDSA, January 2008, p. 10-11.

¹⁰ Asia Look Seaward..., p. 93; Khurana Gurpreet S. China's New Submarine Base at Hainan: Analyses of Recent Media Reports // Strategic Analysis, September 2008, p. 715-717.

¹¹ Asian Strategic Review 2008. IDSA, New Delhi, Academic Foundation, p. 319; Asian Survey, November-December 2008, p. 951.

¹² The Journal of East Asian Affairs, Spring/Summer 2008, p. 182; Khurana Gurpreet S. Op. cit.

¹³ Балакин В.И. Зачем России необходимо стратегическое партнерство с Китаем. Россия - Китай - Индия: проблемы стратегического партнерства. 2000, ИДВ, вып. № 7, с. 84-85.

¹⁴ World Affairs, Spring 2008, p. 60-61; Ghoshal Baladas. Strategic and Economic Competition between India and China in Asia // Journal of Indian Ocean Studies, April 2010, p. 10-11.

¹⁵ Journal of East Asian Affairs, Spring/Summer 2008, p. 121; Holmes J.R. and Yoshihara Toshi. Op. cit.

¹⁶ Кузык Б.Н., Тумаренко М.Л. Китай - Россия 2050: стратегия развития. М., ИЭС, 2006, с. 182, 185, 508, 521.

¹⁷ IISS. The International Institute for Strategic Studies. Military Balance 2008, London, Routledge; Asian Strategic Review 2008. Op. cit., p. 369.

¹⁸ Kaplan R. Op. cit.

¹⁹ The Journal of East Asian Affairs. Spring/Summer 2008, p. 133; Компас, 2010, № 27, с. 26-29.

²⁰ Ni Lexiong. Sea Power and China's Development // Liberation Daily, April 17, 2005.

²¹ Pehrson Christopher J. Op. cit., p. 17-19, 22-23.