

Военно-морская стратегия Пакистана: эволюция и перспективы

© Макаревич Г.Г.^a, 2021

^a Национальный исследовательский институт
мировой экономики и международных отношений
им. Е.М.Примакова РАН, Москва, Россия
ORCID ID: 0000-0001-8037-0973
gmakarevich@imemo.ru

Резюме. На акваторию Индийского океана приходится половина мировых контейнерных перевозок, две трети перевозок нефтепродуктов и треть - насыпных грузов. Пакистан, как значимая региональная держава, претендует на важное место в региональной торговле. Но для этого необходимо обладать эффективными ВМС, способными не допустить неконтролируемого роста издержек как вследствие реализации традиционных угроз (возможная блокада морских портов Пакистана в случае вооруженного конфликта с Индией), так и нетрадиционных (пиратство в Ормузском проливе).

В статье рассматривается эволюция военно-морской стратегии Пакистана от момента обретения независимости до наших дней. Приводится краткий исторический обзор развития военно-морской стратегии страны, анализируется значение ВМС Пакистана в составе вооруженных сил, их роль в реализации китайско-пакистанского экономического коридора (КПЭК), рассматриваются инициативы Пакистана в области региональной морской безопасности. Автор статьи полагает, что роль ВМС в общей стратегии Пакистана по увеличению своего влияния в Индийском океане будет лишь возрастать как из-за экономических факторов развития, так и регионального контекста.

В основе исследования лежит гипотеза о постепенном росте значения военно-морской стратегии и ВМС Пакистана во внешней политике страны, что объясняется необходимостью обеспечения морской безопасности при реализации проекта КПЭК, а также попыткой выстроить устойчивую систему региональной безопасности в Индийском океане.

Ключевые слова: Пакистан, ВМС, военно-морская стратегия, морская безопасность, КПЭК, региональная безопасность, Индийский океан

Для цитирования: Макаревич Г.Г. Военно-морская стратегия Пакистана: эволюция и перспективы. *Азия и Африка сегодня*. 2021, № 7. С. 29-37. DOI: 10.31857/S032150750014631-6

Maritime strategy of Pakistan: Development and future prospects

© Gleb G. Makarevich^a, 2021

^a Primakov National Research Institute of World Economy
and International Relations, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia
ORCID ID: 0000-0001-8037-0973
gmakarevich@imemo.ru

Abstract The Indian Ocean accounts half of the world's container shipments, two-thirds of oil product shipments and a third of bulk cargo. Pakistan as a significant regional power laying claims to a higher role in regional trade. But it demands effective naval forces capable of resisting both traditional (possible blockade of Pakistan's seaports if an armed conflict with India takes place) and non-traditional threats (piracy in the Strait of Hormuz).

The article examines the evolution of Pakistan's naval strategy from the moment of gaining independence to the present day. The article provides a brief historical overview of the development of the country's naval strategy, analyzes the place of the Pakistani Navy in the armed forces, their role in the implementation of the China-Pakistan economic corridor (CPEC), considers Pakistan's initiatives in the field of regional maritime security, as well as the processes of modernizing the fleet. The author believes that the role of the Navy in Pakistan's grand strategy will only increase due to both economic and regional security factors.

The author claims that the role of the maritime strategy and the Pakistani Navy in the country's foreign policy will increase, which is explained by the need to ensure maritime security to implement the key economic project of the CPEC, as well to build a regional security system in the Indian Ocean resistant to all types of threats. The author invokes historical methods to analyze the evolution of Pakistani maritime strategy and hermeneutics to consider the current development of the strategy and its prospects.

Keywords: Pakistan, Navy, naval strategy, maritime security, CPEC, regional security, Indian Ocean

For citation: Makarevich G.G. Maritime strategy of Pakistan: Development and future prospects. *Aziya i Afrika segodnya*. 2021, № 7. Pp. 29-37. (In Russ.). DOI: 10.31857/S032150750014631-6

ВВЕДЕНИЕ

«Кризисы не приносят в нашу жизнь ничего нового, они служат катализаторами ранее появившихся трендов» - эта фраза стала расхожей в пандемию *COVID-19*, и она вполне применима как к реалиям региона Индийского океана в целом, так и Пакистана, в частности. Мировой экономике необходимо найти драйверы экономического роста для выхода из коронакризиса, и в качестве одного из них рассматривается интенсивная морская торговля, занимающая ключевое место в осуществлении бесперебойных поставок жизненно важных товаров¹. Однако ведение морской торговли требует приемлемого уровня региональной безопасности, который обеспечивают военно-морские силы (ВМС).

Пакистан занимает выгодное геостратегическое положение, находясь в непосредственной близости от стран Персидского залива, откуда он импортирует жизненно важные для экономики страны энергоресурсы, и обладает выходом в Индийский океан, по которому перевозится львиная доля этих ресурсов. На акваторию Индийского океана приходится половина мировых контейнерных перевозок, две трети перевозок нефтепродуктов и треть - насыпных грузов [1]. Пакистан, как значимая региональная держава, претендует на важное место в региональной торговле. Но для этого необходимо обладать эффективными ВМС, способными не допустить роста издержек как вследствие реализации традиционных (возможная блокада морских портов Пакистана в случае вооруженного конфликта с Индией), так и нетрадиционных угроз (пиратство в Ормузском проливе).

Армия занимает традиционно важное место в политической жизни Пакистана [2]. В то же время в недавнем прошлом военно-морским силам страны уделялось значительно меньше внимания по сравнению с сухопутными силами. Этим можно объяснить относительно малое количество литературы по рассматриваемой проблеме. Отметим, однако, работы ст.н.с. Н.А.Замараевой (ИВ РАН) [3; 20] и к.и.н. А.В.Куприянова (ИМЭМО РАН) [4; 13].

Важное значение имели материалы официального журнала вооруженных сил Пакистана «*Hilal*», авторы которых - действующие морские офицеры и ветераны ВМС в отставке, а также публикации прессы, специализирующейся на военно-морской проблематике. При этом материалы по военно-морской стратегии Пакистана практически отсутствуют в открытом доступе, в связи с чем ее положения приходится реконструировать по вторичным источникам.

В основе нашего исследования лежит гипотеза о постепенном росте значения военно-морской стратегии и ВМС Пакистана во внешней политике страны, что объясняется необходимостью обеспечения морской безопасности при реализации важного для страны экономического проекта Китайско-пакистанского экономического коридора (КПЭК), а также попыткой выстроить устойчивую систему региональной безопасности в Индийском океане.

ЭВОЛЮЦИЯ ВМС И ВОЕННО-МОРСКОЙ СТРАТЕГИИ ПАКИСТАНА

Для понимания современного положения пакистанских ВМС и изменений в военно-морской доктрине Пакистана, характерных для последних десятилетий, необходимо сделать краткий обзор истории пакистанских ВМС и проследить развитие военно-морской стратегии Пакистана.

История ВМС Пакистана начинается с раздела Британской Индии и образования независимого государства Пакистан 14 августа 1947 г. Королевский военно-морской флот Пакистана (такое название сохранялось до принятия первой Конституции Исламской Республики Пакистан в 1956 г.) находился под командованием британского контр-адмирала Джеймса Уилфреда Джеффорда и располагал 4 шлюпами, 4 эскадренными тральщиками, 8 дизельными тральщиками и катерами охраны водного района базы [5].

Командующий флотом представил в 1948 г. «План действий в чрезвычайных ситуациях на краткосрочную перспективу» («*Short Term Emergency Plan*»), согласно которому флоту необходима была скорейшая модернизация с целью противостоять возможным волнениям на территории Пакистана, подстрекаемым Индией. Таким образом, с самого своего основания ВМС Пакистана рассматривали Индию в качестве главного потенциального противника.

Однако Пакистан не обладал финансовыми ресурсами для достижения военного паритета с индийским флотом как в количественном (число кораблей), так и в качественном отношении (боевые характеристики флота). Поэтому пакистанское командование сфокусировалось на подготовке личного состава. Так, в 1950-е гг. пакистанские моряки регулярно принимали участие в различных учениях, проводимых ВМС Великобритании, Австралии и Новой Зеландии [6].

Изначально ВМС Пакистана придерживались оборонительной стратегии. Тем не менее, его флот демонстрировал готовность проводить дерзкие операции. Одним из примеров стала т.н. операция «Дварка».

¹ Обзор морского транспорта 2020. Резюме. ЮНКТАД. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020summary_ru.pdf (accessed 23.03.2021)

В ходе второй индо-пакистанской войны 1965 г.² основные события разворачивались в Кашмире и Панджабе; на флот возлагалась задача отвлечь внимание противника. Пакистанские ВМС должны были обстрелять и вывести из строя радиолокационную станцию в городе Дварка, вынудив тем самым крупные корабли противника выйти из бухты Бомбея под удар пакистанской подводной лодки «Гази» (*Ghazi*); привлечь внимание индийских ВВС, снизив концентрацию сил и средств Индии на основном театре военных действий [7].

С пакистанской точки зрения, операция была проведена успешно: набег на Дварку состоялся, пакистанским силам удалось обойтись без потерь. Но военное ее значение оказалось сравнительно небольшим: находившиеся в гавани Бомбея крупные индийские корабли, включая авианосец «Викрант» и крейсер «Дели», проходили в это время ремонт и физически не могли выйти в море, а сам обстрел Дварки не принес каких-либо результатов (в частности, уничтожить радиолокационную станцию так и не удалось).

Нередко в индийской печати можно встретить мнение о том, что операция «Дварка» стала катализатором стремительного развития индийского флота в 70-е и 80-е гг. прошлого века. На самом деле эта модернизация была задумана и прописана в доктринальных оборонительных документах еще до 1965 г. [8].

Третья индо-пакистанская война наглядно продемонстрировала неспособность пакистанских ВМС того времени не только проводить наступательные операции, но и успешно противодействовать ВМС Индии. Взгляды военно-морского командования Пакистана на то, как следует вести будущую войну, игнорировались, координация действий между видами вооруженных сил осложнялась отсутствием доверия среди генералов и адмиралов. Треть личного состава флота, набранная из этнических бенгальцев Восточного Пакистана, с началом войны за независимость Бангладеш массово дезертировала либо сдалась в плен индийским вооруженным силам. Не оправдался и расчет на неспособность Индии вести войну на два фронта - Индии удалось сдержать удар Пакистана на западе и перейти в контрнаступление, продолжая операцию в Восточном Пакистане.

Но главным результатом первоначальной стратегии стала концентрация основных сил пакистанского флота в Карачи, и побережье Восточного Пакистана осталось практически незащищенным. Это объяснялось географической разделенностью Пакистана, которая вела к необходимости содержать, в сущности, два флота - у берегов Западного и Восточного Пакистана. В результате, морская безопасность Восточного Пакистана стала жертвой общей стратегии пакистанского руководства, которая долгое время не предусматривала выделение достаточных ресурсов на развитие региона и концентрировалась на развитии Западного Пакистана [9, pp. 79-81].

Индийским ВМС удалось провести две успешные операции: 4 декабря 1971 г. в рамках операции «Тризубец» (*Trident*) была совершен первый рейд на Карачи, а в ночь с 8-го на 9-е декабря была успешно проведена операция «Питон» (*Python*), целью которой было разрушение инфраструктуры морских портов в Карачи и выведение из строя военно-морских кораблей противника. В результате этих операций индийского флота были повреждены или уничтожены 13 пакистанских кораблей [10], значительный урон нанесен инфраструктуре портов в Карачи, а именно - нефтехранилищам и нефтеперерабатывающим заводам³.

Таким образом, стратегия Пакистана, направленная на защиту побережья Аравийского моря, не оправдала себя. Не оправдался и расчет на помощь китайских союзников, не вступивших в войну как из-за климатических условий, характерных для Гималаев в декабре, так и из-за сдерживающего фактора в лице Советского Союза, подписавшего в августе 1971 г. с Индией «Договор о дружбе, мире и сотрудничестве». И США не выступили в защиту своего союзника, ограничившись выступлением в ООН и демонстративным появлением оперативного соединения военно-морского флота США (*Task 74*) в Бенгальском заливе [11].

Катастрофа 1971 г. обозначила необходимость переосмысления роли военно-морского флота в защите границ и национальных интересов Пакистана. Создалось мнение, что Пакистану необходимо сосредоточиться, прежде всего, на развитии военно-воздушных и сухопутных войск, поддержку которых будут обеспечивать ВМС. Неспособность конкурировать с Индией на море, по мнению пакистанских военных экспертов 1990-х гг., обуславливает сугубо оборонительную стратегию ВМС, которые должны защищать береговую линию и используемые пакистанскими торговыми судами морские пути [12]. Но уже во время Каргильского конфликта⁴ 1999 года индийцы в ходе операции «Талвар» вновь продемонстрировали возможность полной блокады порта в Карачи, ставя под угрозу прибытие танкеров с нефтью и бесперебойную работу нефтеперерабатывающих заводов страны [13].

² Первая (октябрь 1947 - декабрь 1948 гг.) и вторая (август-сентябрь 1965 г.) индо-пакистанские войны - вооруженные конфликты из-за территориального спора между Пакистаном и Индией по поводу принадлежности Кашмира. Причиной третьей (декабрь 1971 г.) стало стремление Восточного Пакистана (ныне Бангладеш) обрести независимость, на стороне которого выступила Индия (*прим. авт.*).

³ Indo-Pakistani War of 1971. *Global Security*. https://www.globalsecurity.org/military/world/war/indo-pak_1971.htm (accessed 25.03.2021)

⁴ Каргильский конфликт (май-июль 1999 г.) - пограничный вооруженный конфликт в Кашмире (*прим. ред.*).

Таким образом, череда неудач пакистанских ВМС вследствие полного доминирования индийских ВМС в Южной Азии побудила руководство страны приступить к переосмыслению военно-морской доктрины Пакистана и модернизации ВМС.

МЕСТО ВМС В СОВРЕМЕННОЙ СТРУКТУРЕ ВООРУЖЕННЫХ СИЛ ПАКИСТАНА

Армия как институт занимает особое место в политической системе Пакистана. Согласно действующей Конституции 1973 г., вооруженные силы страны призваны не только защищать страну «от внешней агрессии или угрозы войны», но и «действовать с целью оказания помощи гражданским властям в тех случаях, когда их к этому призывают». При этом судебные органы не имеют права препятствовать армии в исполнении обязанностей, возложенных на нее гражданскими властями (в лице президента страны), до окончания проводимой вооруженными силами операции⁵. Широкие полномочия армии в обход органов судебной власти - наследие двух «военных правлений»: генерала Мухаммеда Зия-уль-Хака (1977-1988) и генерала Первеза Мухаррафа (1999-2008), и принятых тогда 8 и 17 поправок в Конституцию страны, соответственно [14].

Неудивительно, что пакистанская армия не только обладает широкими конституционными полномочиями, но и аккумулирует значительные финансовые ресурсы. Поскольку Пакистан находится в состоянии постоянной конфронтации с Индией, за последние 5 лет его расходы на вооруженные силы составляли от 3,6 до 4,1% ВВП⁶. Федеральный бюджет на 2020/2021 финансовый год⁷ предполагает, что на оборону страны будут выделены 17,7% от расходов правительства (более \$11 млрд) [15]. При этом, по сравнению с прошлым годом (\$10,2 млрд) расходы на оборону повысились на 11,9%, примерно на столько же выросли и расходы на ВМС внутри этой суммы. Распределение бюджетных средств между видами войск выглядит следующим образом: сухопутные войска получают 47,55% (\$5,5 млрд) выделяемых средств, пакистанские ВМС - 21,25% (\$2,4 млрд), а ВМС - 11,3% (\$1,3 млрд). Еще 20,33% (\$2,34 млрд) бюджетных средств получают межведомственные службы (*Inter-Services Establishments*) [16].

Очевидно, что правительство Пакистана уделяет первоочередное внимание сухопутным силам. Кроме того, две межведомственные службы также фактически контролируются представителями сухопутных сил Пакистана - Межведомственная разведка (*Inter-Service Intelligence Organization, ISI*) управляется офицером в звании генерал-лейтенанта, чью кандидатуру предлагает начальник штаба сухопутных войск. Им же подбирается и начальник Отдела стратегического планирования (*Strategic Plans Division, SPD*). 85% личного состава вооруженных сил (более полумиллиона человек) проходит службу в сухопутных войсках Пакистана, в ВМС же служат лишь 4% личного состава ВС (около 30 тыс. человек) [17].

Отдельно стоит отметить значение ракетно-ядерного потенциала Пакистана, за развитие которого ответственность несет командование сухопутными силами страны. Пакистан осознает свою уязвимость по отношению к Индии в контексте обычных вооружений, а потому делает ставку на сдерживание посредством наращивания ядерного арсенала. Разумеется, ответственность за стратегические виды вооружений определяет особое место сухопутных сил в общей структуре вооруженных сил Пакистана.

Меньшее внимание в отношении ВМС Пакистана можно объяснить стремлением пакистанского командования, в первую очередь, найти противодействие индийской стратегии «холодного старта», что подразумевает отражение индийского наступления непосредственно силами сухопутных войск совместно с ВМС и переход в контрнаступление на территорию Индии [18]. Однако в последнее время Пакистан стал уделять большее внимание доктринальным установкам в сфере развития ВМС, что свидетельствует об изменении роли этого вида вооруженных сил в пакистанском оборонном дискурсе. По мнению пакистанских экспертов, одним из главных катализаторов повышения значения пакистанских ВМС стало начало реализации проектов Китайско-пакистанского экономического коридора (КПЭК).

ЗНАЧЕНИЕ КПЭК ДЛЯ ПАКИСТАНА И РОЛЬ ВМС

Инициатива «Один пояс - один путь» (ОПОП) является самым амбициозным проектом КНР начала XXI века, ориентированным не только на развитие китайской экономики, но и на устойчивое развитие и «цветение» всех стран евразийского континента для «блага народов всего мира»⁸.

⁵ The Constitution of Pakistan, Part XII, Chapter 2: Armed Forces, Article 245 (1, 2-4). <http://pakistani.org/pakistan/constitution/part12.ch2.html> (accessed 27.03.2021)

⁶ Pakistan Military and Security. *The World Factbook CIA*. <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/pakistan/#military-and-security> (accessed 27.03.2021)

⁷ Финансовый год в Пакистане охватывает период с 1 июля по 30 июня (*прим. авт.*).

⁸ Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века. МИД КНР. 28.03.2015. <https://www.fmprc.gov.cn/rus/zxxx/t1254925.shtml> (accessed 13.04.2021)

Китайско-пакистанский экономический коридор (КПЭК, *China-Pakistan Economic Corridor, CPEC*) - первый запущенный в рамках ОПОП комплекс проектов (пакет соглашений был подписан в апреле 2015 г.). В результате реализации проекта китайская сторона рассчитывает провести диверсификацию используемых морских путей, сократив время и стоимость доставки товаров. Поэтому ключевой объект коридора - порт Гвадар, который находится в 2500 км от города Кашгар в Синьцзян-Уйгурском автономном районе (СУАР). Кашгар используется в качестве «перевалочного пункта» для импортируемых и экспортируемых китайских товаров. Город располагается в 4500 км от восточного побережья КНР, где сосредоточены традиционно используемые китайские порты. Если для доставки углеводородов (60% энергоресурсов КНР импортирует именно из стран Персидского залива) судам по морю приходится преодолевать 16000 километров, то при реализации проектов КПЭК доставляемые товары будут преодолевать лишь несколько тысяч километров [19].

Пакистанцы же рассматривают КПЭК как основу развития страны в XXI в. 51 проект общей стоимостью в \$56 млрд [21] подразумевает создание 27 особых экономических зон, первой из которых стал порт Гвадар в Белуджистане. 8 зон планируется создать в провинции Хайбер-Пахтунхва, по 7 - в Панджабе и Белуджистане, 3 зоны - в провинции Синд и по одной зоне - в Гилгит-Балтистане и Исламабаде [22]. Отметим, что две трети экономических проектов нацелены на развитие энергетической сферы Пакистана, поскольку страна является энергодефицитной [21].

Несмотря на существующие проблемы реализации части проектов из-за кризиса платежного баланса Пакистана [3] и понимания того факта, что выдвинутая КНР концепция «Сообщества единой судьбы»⁹ в перспективе грозит увязать большинство азиатских «судеб» с «судьбой» непосредственно Китая [23], не стоит недооценивать значение КПЭК для пакистанской экономики, а потому отдельного внимания заслуживают его ключевые проекты.

Непосредственное отношение к теме статьи имеет глубоководный порт Гвадар и обеспечение его бесперебойной работы. Правительство Пакистана обратило внимание на возможность развития Гвадара еще в 1964 г., но открыто о желании построить порт было объявлено лишь в 1993 г.

Первая фаза строительства была начата в 2002 г. и закончена в 2005 г., стоимость проекта составила около \$250 млн, из которых 50 млн вложил Пакистан, остальные - Китай. В 2007 г., в рамках 2-й фазы строительства порта, контракт на развитие и обеспечение функционирования порта на 40 лет был заключен с частной сингапурской компанией *PSA Gwadar Private Ltd*, но неспособность освоить средства и привлечь торговые суда обусловила передачу прав на эксплуатацию порта китайским компаниям [19].

С помощью порта в Гвадаре Пакистан рассчитывает не только нарастить объемы морской торговли, но и «замкнуть» на себе внешнюю торговлю стран Центральной Азии, поскольку государства ЦА с 2015 г. занимают 2-е место после Китая в ряду пакистанских внешнеполитических приоритетов [20].

Пакистану необходимо обеспечить безопасную и эффективную работу порта Гвадар и всего коридора. Особенно важно при этом добиться как можно скорее создания выгодных для центральноазиатских государств условий, сделав это еще до того момента, как будет полностью реализован индийский проект по превращению иранского порта Чабахар в региональный торговый хаб, связывающий Индию и страны Центральной Азии в обход Пакистана [19].

В этом контексте новая роль отводится ВМС Пакистана. Повышенное внимание к КПЭК со стороны руководства страны требует и особого отношения к пакистанским ВМС. В изменившихся обстоятельствах они должны получать всестороннюю поддержку и активно участвовать в обеспечении безопасности мегапроекта [24].

Так, кроме существующей в Гвадаре с 1983 г. военно-морской базы *Akram*, которую называют «ушами и глазами пакистанских ВМС» [25], а также базы *Makran*, в последние годы была построена база военно-морской авиации *Siddiq* в Турбате, во время открытия которой подчеркивалась ее важность как с точки зрения обеспечения безопасности в Аравийском море, так и в контексте поддержки осуществления проектов КПЭК [26].

Особый интерес представляет военно-морская база в Дживани, вызывающая крайнюю обеспокоенность индийских экспертов, предполагающих, что база будет использоваться для размещения кораблей китайских ВМС с целью продолжения «внешней экспансии Китая» [27]. При этом пакистанцы настаивают, что целью базы остается мониторинг акватории порта Гвадар и координация действий с командованием в Карачи. Кроме того, в конце 2016 г. в составе ВМС Пакистана были сформированы силы специального назначения *Task Force-88 (NF-88)* [28].

⁹ Выдвинута председателем КНР Си Цзиньпином в ноябре 2012 г. на XVIII съезде КПК. Является альтерглобалистской концепцией Китая, предлагающей учитывать разнообразие представленных в мире политических систем, макроэкономических моделей и культур, взаимозависимость экономик мира, из чего следует необходимость отказа от навязывания «универсальных» норм со стороны западных стран во главе с США и стремления к построению «гармоничного мирового сообщества» (прим. авт.).

Поскольку особая экономическая зона Гвадар построена и функционирует за счет китайских инвестиций, портом управляет китайская компания. Обслуживание порта ведется силами китайских рабочих, необходимость защиты которых - одна из причин постройки вышеперечисленных баз [26]. Тем самым значительно снижается вероятность нападения ВМС Индии на порт в ходе возможного военного конфликта.

На протяжении всего периода независимости страны пакистанцы опасались уничтожения своих ВМС и разрушения инфраструктуры Карачи в результате внезапного удара наподобие того, что осуществили ВМС Индии в 1971 г.

В ходе последнего военного обострения между Индией и Пакистаном в начале 2019 г. после теракта в Пульваме¹⁰ и удара ВВС Индии по лагерю группировки «Джаиш-е-Мухаммад»¹¹ в Балакоте корабли ВМС Пакистана были полностью выведены из портов и рассредоточены в прибрежных районах, чтобы не допустить единовременного удара или блокировки со стороны индийских ВМС [29].

Строительство второго крупного портового города, подверженного меньшим рискам из-за китайского присутствия, позволяет пакистанцам нивелировать недостатки своего военно-стратегического положения по отношению к Индии.

В любом случае, с началом реализации проектов КПЭК значение ВМС в общей стратегии развития страны заметно возросло. Более того, пакистанские эксперты и политики осознают, что для успешного функционирования проектов КПЭК недостаточно обеспечить безопасность акватории порта Гвадар. Защита национальных интересов страны на море предполагает не только обеспечение безопасности прибрежной зоны, но и активное участие в «поддержании структуры региональной безопасности в контексте как традиционных, так и нетрадиционных угроз» [30].

ВМС ПАКИСТАНА И ИХ РОЛЬ В ПОДДЕРЖАНИИ РЕГИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Пакистан стремится позиционировать себя как значительного игрока в регионе Индийского океана, а потому старается принимать активное участие в существующих региональных форматах взаимодействия. Одним из таких форматов является Военно-морской симпозиум Индийского океана (*Indian Ocean Naval Symposium, IONS*). Эта неформальная организация, созданная по инициативе Индии, претендующей на роль регионального лидера, является единственной площадкой для координации действий стран региона Индийского океана [4].

Важная собственно пакистанская инициатива - запущенные в 2007 г. международные военно-морские учения *Aman* (в переводе с языка урду - мир), в которых принимают участие и страны региона, и внешние игроки [1]. Так, в последних учениях в феврале 2021 г. участвовали представители 45 стран [31].

Активное участие ВМС Пакистана принимали и в операциях Смешанной оперативной группы 150 (*Combined Task Force 150, CTF 150*) в 2004 г., а также Смешанной оперативной группы 151¹² (*Combined Task Force 151, CTF 151*) в 2009 г., нацеленных на противодействие пиратству, наркотрафику, контрабанде и работорговле в районе Ормузского пролива, Аденского залива и Африканского Рога. Командование ВМС Пакистана отдельно указывает на тот факт, что пакистанские моряки принимали командование объединенными силами [32].

Развивая курс на поддержание морской безопасности, в 2018 г. Пакистан запустил инициативу Региональных патрулей морской безопасности (*Regional Maritime Security Patrols, RMSPP*). Участвовать в них могут все желающие, не исключая нерегиональных игроков, но ключевую роль в обеспечении региональной безопасности в Индийском океане, по мысли пакистанских стратегов, должны играть региональные акторы [33]. Наряду с многосторонним форматом Пакистан регулярно проводит и двусторонние морские учения с такими ключевыми союзниками, как Китай, Саудовская Аравия, Оман, ОАЭ, США, Турция, Великобритания и т.д. [1].

В последние годы был начат процесс по налаживанию сотрудничества между военными моряками Пакистана и России. В декабре 2019 г. с официальным визитом в Пакистан прибыл главнокомандующий ВМФ России адмирал Н.А.Евменов. В ходе визита обсуждалось сотрудничество России и Пакистана в про-

¹⁰ 14 февраля 2019 г. в округе Пульвама индийского штата Джамму и Кашмир произошел теракт, в результате которого погибли 44 служащих внутренних войск Индии. Отношения между Индией и Пакистаном обострились, для удара по предполагаемым базам боевиков на территории Пакистана Индия задействовала свои ВВС (*прим. авт.*).

¹¹ Группировка «Джаиш-е-Мухаммад - террористическая организация в Кашмире, главной целью которой является отделение Кашмира от Индии (*прим. ред.*)

¹² Международные военно-морские оперативные группы, созданные для противодействия атакам пиратов на судоходные линии в западном регионе Индийского океана. CTF 150 действовали в акватории Красного моря, Аденского и Оманского заливов, CTF 151 - вдоль восточного побережья Сомали (*прим. ред.*).

тивоедействию угрозам морской безопасности, подчеркивалось участие России в международных военно-морских учениях *Aman*¹³.

Участие во всех вышеперечисленных форматах подтверждает изменения в природе военно-морской доктрины Пакистана, которая в настоящее время не сводится к обороне побережья страны в случае начала классического конфликта, но создает рамку «всеобъемлющей безопасности».

Для выполнения поставленной задачи необходимо соответствующее материально-техническое обеспечение. В этом контексте рассмотрим программу модернизации ВМС Пакистана, указав на ее значение в рамках обновленной военно-морской стратегии страны.

МОДЕРНИЗАЦИЯ ВМС ПАКИСТАНА В РАМКАХ НОВОЙ ВОЕННО-МОРСКОЙ СТРАТЕГИИ

Из трех родов войск ВМС - самые дорогостоящие, требуют больших затрат на модернизацию либо увеличение числа кораблей. В настоящий момент основу боевой мощи ВМС Пакистана составляют эскадренные миноносцы, фрегаты и корветы, всего - 34 боевых корабля. Более мелкие суда используются для решения вспомогательных задач (спасение рыбаков, патрулирование береговой линии и т.д.), однако их ценность в случае начала конфликта невысока. Перед ВМС Пакистана поставлена задача заменить их боеспособными военными кораблями, которые, пусть и обойдутся дороже, смогут при этом выполнять весь набор основных и вспомогательных задач [34].

Принимают во внимание пакистанские эксперты и наращивание военно-морской мощи Индии. К 2027 г. ВМС Индии планируется увеличить количество боевых кораблей со 145 до 200 единиц. Индия рассматривается в Пакистане как ключевой стратегический противник [35].

Долгое время Исламабад в вопросах военно-технического сотрудничества (ВТС) ориентировался на западные страны, но в последнее время больше внимания уделяется КНР и Турции. Совместно с КНР Пакистан построил 4 фрегата типа *F-22P* (пакистанское наименование - «Зульфикар»), а в 2019 г. были заключены контракты на покупку 4 фрегатов типа *054*, главная цель которых - противодействие подводным лодкам потенциального противника [36]. Пакистан обновляет и собственный подводный флот, заключив с КНР соглашение о строительстве 8 дизель-электрических подводных лодок типа *S20*, 4 из которых будут построены на пакистанских верфях и заменят устаревшие подводные лодки типа «Агоста», построенные по французскому проекту [37]. Кроме того, Пакистан заключил соглашение с Турцией о строительстве 4 корветов проекта *MILGEM*, два из которых также будут построены в Пакистане [38].

В последние годы Пакистан уже приступил к обновлению ВМС, стремясь добиться того, чтобы боевая мощь флота в полной мере соответствовала положениям изменившейся военно-морской доктрины страны. Глобальная и региональная нестабильность обуславливает повышенное внимание пакистанского руководства в отношении боеспособности ВМС, поэтому стоит ожидать дальнейшего наращивания военно-морских сил Пакистана.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Последние годы военно-морская стратегия Пакистана претерпела значительные изменения. На протяжении многих десятилетий концентрация на развитии сухопутных войск, обусловленная характером главного регионального конфликта с участием Пакистана, предопределила незначительную роль ВМС в военной стратегии страны. Однако в ходе боевых действий между Индией и Пакистаном была выявлена уязвимость ключевых портов Пакистана в случае возможного нападения ВМС Индии. Неудачное с точки зрения близости к территории условного противника географическое положение военной и гражданской морской инфраструктуры Пакистана создавало постоянную угрозу морской безопасности страны и потенциальную - функционированию национальной экономики, для которой необходим постоянный импорт углеводородов, осуществляющийся морским путем.

На наш взгляд, главным фактором, подтолкнувшим пакистанское руководство к переосмыслению роли ВМС в национальной оборонной стратегии, стала реализация проектов КПЭК в рамках китайской инициативы ОПОП. Упор на развитии энергетических и инфраструктурных проектов как драйверов экономического роста предопределил повышенное внимание к морской безопасности. При этом принятая на вооружение концепция «всеобъемлющей безопасности» предполагает поддержание безопасности не только в акватории порта Гвадар, но и во всем регионе Индийского океана.

Поэтому в последние десятилетия ВМС Пакистана не только принимали активное участие в существующих региональных форматах взаимодействия, но и запускали собственные инициативы: международные

¹³ Commander in Chief Russian Federation Navy visits Naval Headquarters, Islamabad. *ISPR*. 18.12.2019. <https://ispr.gov.pk/press-release-detail.php?id=5556> (accessed 13.04.2021)

военно-морские учения *Aman* и *RMSP*. Руководство Пакистана, стремясь расширить потенциал ВМС, заключило ряд соглашений о покупке и строительстве новых боевых кораблей с КНР и Турцией.

В нынешних обстоятельствах, подразумевающих необходимость найти эффективные способы выхода из экономического кризиса, вызванного пандемией коронавируса, можно с высокой долей вероятности предположить, что заинтересованность руководства Пакистана в реализации КПЭК не только сохранится, но и возрастет. Продолжится и поиск форматов взаимодействия со странами региона Индийского океана. Два этих ключевых фактора предопределяют необходимость обеспечивать защиту национальных интересов Пакистана на море, что является прямой функцией ВМС Пакистана.

Таким образом, следует ожидать дальнейших шагов по наращиванию военно-морской мощи Пакистана с целью реализации военно-морской стратегии по обеспечению «всеобъемлющей безопасности» в регионе Индийского океана.

ЛИТЕРАТУРА / REFERENCES

1. Bin Saddique K.H. 2015. Pakistan Navy as a Stabilizing Force in Indian Ocean. *Hilal*. No. 1, pp. 42-48.
2. Белокреницкий В.Я. Армия в системе политической власти в Пакистане. *Армии на современном Востоке*. Под общ. ред. Стрельцова Д.В. Москва. Аспект Пресс. 2018, с. 172-198.
3. Belokrenitsky V.Ya. 2018. Army in Pakistani Politics. *Armies in the Contemporary East*. Streltsov D.V., ed. Moscow. (In Russ.)
4. Замараева Н.А. Проект Китайско-пакистанского экономического коридора (КПЭК) - первые вызовы реализации. *Востокведение: история и методология*. 2019, № 1, с. 45-55.
5. Zamaraeva N.A. 2019. The Project of China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) - First Implementation Challenges. *Oriental Studies: History and Methodology*. No. 1. Moscow. (In Russ.)
6. Куприянов А. В. Военно-морской симпозиум Индийского океана. *Мировая экономика и международные отношения*, 2020, № 2, с. 80-88.
7. Kupriyanov A.V. 2020. The Indian Ocean Naval Symposium. *World Economy and International Relations*, No. 2. Moscow. (In Russ.)
8. Pakistan Navy Chronology of Important Event from 1947 to June 2012. *Pakistan Navy Official Website*. https://www.paknavy.gov.pk/chron_history.html (accessed: 13.04.2021)
9. Saghir D. A Review of Pakistan Navy and the Maritime Doctrine of Pakistan. *Daily Times*. 30.06.2020. <https://dailymtimes.com.pk/634030/a-review-of-pakistan-navy-and-the-maritime-doctrine-of-pakistan/> (accessed 20.03.2021)
10. PN History. *Pakistan Navy Official Website*. <https://www.paknavy.gov.pk/history.html> accessed 26.03.2021)
11. Qadir I. 1998. Pakistan and its three wars. *Defence Journal*. <http://www.defencejournal.com/march98/pak3wars1.htm> (accessed 20.03.2021)
12. Goldrick J. 1997. No easy answers: The development of the Navies of India, Pakistan, Bangladesh and Sri Lanka 1945-1996. New Delhi, *Australian Maritime Affairs*, No. 2, p. 217.
13. Harry B. 2005. Indo-Pak Naval War damage assessment. <https://web.archive.org/web/20100508210258/http://orbat.com/site/cimh/navy/kills%281971%29-2.pdf> (accessed 28.03.2021)
14. Colbert R.G., McGruther K.R. 1974. The Role of perception in Naval Diplomacy. *Naval War College Review*. Vol. 27, No. 2, pp. 3-20. https://www.jstor.org/stable/44641525?seq=6#metadata_info_tab_contents (accessed 13.04.2021)
15. Sehgal I. 1998. Re-thinking Naval Strategy. *Defence Journal*. <http://www.defencejournal.com/march98/rethinkingnavals1.htm> (accessed 25.03.2021)
16. Куприянов А. В. Геополитика моря: идея контроля над океаном в политическом дискурсе независимой Индии. *Вестник РУДН*, № 2, 2019, с. 234-246.
17. Kupriyanov A.V. 2019. Geopolitics of the Sea: the Idea of Ocean Control in the Political Discourse of Independent India. *Vestnik RUDN*. No. 2. Moscow. (In Russ.)
18. Попадюк О.А. 17 поправок конституции Пакистана. *Вестник МГИМО*, № 6, 2009, с. 1-5. <https://cyberleninka.ru/article/n/17-popravok-konstitutsii-pakistanaviewer> (accessed 27.03.2021)
19. Popadyuk O.A. 2009. 17 Amendments to the Constitution of Pakistan. *MGI MO Review of International Relations*. No. 6 (In Russ.). <https://cyberleninka.ru/article/n/17-popravok-konstitutsii-pakistanaviewer> (accessed 27.03.2021)
20. Govt proposes Rs 1.29 tr for Defence spending. *The Dawn*. 13.06.2020. <https://www.dawn.com/news/1563187> (accessed 07.04.2021)
21. Pakistan's Military spending and Defence Budget 2020-2021. *Modern Diplomacy*. 14.07.2020. <https://moderndiplomacy.eu/2020/07/14/pakistans-military-spending-and-defence-budget-2020-21/> (accessed 07.04.2021)
22. Mason S. 2016. Military budgets in India and Pakistan: Trajectories, priorities and risks. *Stimson Center*. Washington, D.C., pp. 41. <https://ethz.ch/content/dam/ethz/special-interest/gess/cis/center-for-securities-tudies/resources/docs/Stimson%20Military-Budgets-India-Pakistan-Trajectories-Priorities-Risks.pdf> (accessed 07.04.2021)
23. Sood M. 2017. Pakistan's (Non-nuclear) Plan to counter «Cold Start». *The Diplomat*. <https://thediplomat.com/2017/03/pakistans-non-nuclear-plan-to-counter-cold-start/> (accessed 07.04.2021)
24. Jahjua R.W. 2014. Gwadar - the Race to the Swift. *Hilal*. No. 5, pp. 48-54.
25. Замараева Н.А. Китайско-пакистанский экономический коридор - первый этап реализации. *Китай в мировой и региональной политике. История и современность*. 2017, № 22, с. 289-307.
26. Zamaraeva N.A. 2017. China-Pakistan Economic Corridor - First Stage of its Implementation. *China in Global and Regional politics. History and Modernity*. Volume 22, No. 22. Moscow. (In Russ.)
27. Mascood T. 2017. CPEC - a defining Project. *Hilal*. No. 10, pp. 4-6.

22. Shahzad S.M. 2016. CPEC: a Game Changer. *Hilal*. No. 8, pp. 35-37.
23. Киреева А.А. «Инициатива пояса и пути»: содержание, цели, значение. *Сравнительная политика*, 2018, № 3, с. 61-74.
24. Kireeva A.A. 2018. One Belt One Road Initiative: substance, purposes, significance. *Comparative Politics*. No. 3. Moscow. (In Russ.)
25. Khan M. 2016. One Belt, One Road and Geopolitics in the Indian Ocean. *Hilal*. No. 6, pp. 4-10.
26. Naval network providing security to Gwadar Port. *The Dawn*. 15.03.2017. <https://www.dawn.com/news/1320631> (accessed 13.04.2021)
27. Naval Air Station in Turbat becomes operational, will provide support to CPEC. *The Dawn*. 25.05.2017. <https://www.dawn.com/news/1335356> (accessed 13.04.2021)
28. Rajagopalan R.P. 2018. A New China military base in Pakistan? *The Diplomat*. <https://thediplomat.com/2018/02/a-new-china-military-base-in-pakistan/> (accessed 13.04.2021)
29. Hali S. M. 2017. Armed Force's support to CPEC. *Hilal*. No. 11, pp. 14-19.
30. Pakistan's entire Navy has been out at sea after India bombed Balakot. *The Print*. 11.03.2019. <https://theprint.in/defence/pakistans-entire-navy-has-been-out-at-sea-after-india-bombed-balakot/204122/> (accessed 27.04.2021)
31. Khan M. 2017. A. Pakistan Navy in the Era of Globalization and New Challenges. *Hilal*, No. 4, pp. 27-31.
32. Pakistan's navy Aman 2021 Exercise concludes with «graceful» international fleet review. *The Dawn*. 16.02.2021. <https://www.dawn.com/news/1607705> (accessed 17.04.2021)
33. Pakistan's naval chief talks regional security and tech wish list. *Defense News*. 03.06.2020. <https://www.defensenews.com/interviews/2020/06/03/pakistans-naval-chief-talks-regional-security-and-tech-wish-list/> (accessed 17.04.2021)
34. Regional Maritime Security Patrols. *Pakistan Today*. 03.06.2019. <https://archive.pakistantoday.com.pk/2019/06/03/regional-maritime-security-patrols-rmsp/> (accessed 17.04.2021)
35. Ansari U. 2017. Reconfigurable warships - A step towards building Pakistan an affordable Navy. *Hilal*, No. 2, pp. 24-28.
36. Khan M.A. 2018. Winning over maritime blindness - the burden of history. *Hilal*. No. 1, pp. 72-76.
37. Two more Type 054A frigates from China for Pakistan Navy. *Navy Recognition*. 04.06.2018. <http://www.navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2018/june-2018-navy-naval-defense-news/6261-two-more-type-054a-frigates-from-china-for-pakistan-navy.html> (accessed 27.04.2021)
38. China to deliver eight S20 submarines to Pakistan navy based on PLAN's Type 039A SSK. *Navy Recognition*. 31.08.2016. <https://www.navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2016/august-2016-navy-naval-forces-defense-industry-technology-maritime-security-global-news/4325-china-to-deliver-eight-s20-submarines-to-pakistan-navy-based-on-plans-type-039a-ssk.html> (accessed 27.04.2021)
39. Pakistan Navy procuring 4 MILGEM type Corvette from Turkey. *Navy Recognition*. 06.07.2018. <http://www.navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2018/july-2018-navy-naval-defense-news/6337-pakistan-navy-procuring-4-milgem-type-corvette-from-turkey.html> (accessed 27.04.2021)

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ / INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Макаревич Глеб Григорьевич, старший лаборант-исследователь группы Южной Азии и региона Индийского океана Центра Азиатско-тихоокеанских исследований Национального исследовательского института мировой экономики и международных отношений им. Е.М.Примакова РАН, Москва, Россия.

Gleb G. Makarevich, Senior Research Assistant, Group of South Asia and the Indian Ocean Region, Center for Asia-Pacific Studies, Primakov National Research Institute of World Economy and International Relations, Russian Academy of Sciences. Moscow, Russia.

Поступила в редакцию (Received)
29.04.2021

Доработана после рецензирования (Revised)
19.05.2021

Принята к публикации (Accepted)
23.06.2021