

Ли Гуаньцюнь*

СТРАТЕГИЯ «НИТКИ ЖЕМЧУГА» В КОНТЕКСТЕ МОРСКОЙ ПОЛИТИКИ КНР

В последние годы Китай все чаще акцентирует свои интересы в Мировом океане. Укрепление морского могущества КНР вызывает озабоченность в первую очередь у Соединенных Штатов, Индии, Японии. Особое внимание эти страны уделяют мерам, принимаемым Китаем в сфере строительства морских коммуникаций вдоль маршрутов транспортировки ближневосточной нефти и названным в Пентагоне стратегией «нити жемчуга». В статье изучены основные проекты, реализуемые КНР в данной сфере, и отношение к ним за рубежом, а также предпринята попытка понять их истинное предназначение.

Ключевые слова: Китай, стратегия «нити жемчуга», морская политика, Индийский океан, Малаккский пролив, Южно-Китайское море, энергетическая безопасность.

После окончания «холодной войны» и ухода в прошлое идеологического противостояния двух систем в Азиатско-Тихоокеанском регионе произошли серьезные изменения. Стремительный рост и укрепление комплексного потенциала Китая, резкое увеличение его международного авторитета привели к тому, что Поднебесную стали постепенно рассматривать в качестве потенциального стратегического противника США и Японии. При этом превращение Китая в глобальную фабрику и вторую после Соединенных Штатов экономику мира резко увеличило его зависимость от внешних поставок сырья (особенно углеводородов), оборудования, комплектующих и т.д. Главные морские коммуникации, по которым страны Персидского залива поставляют в КНР более 80% импортируемой государством нефти, пролегают по акватории Южно-Китайского моря и проходят через Малаккский пролив. По этому же маршруту идет на мировой рынок значительная часть производимых в КНР экспортных товаров.

Данный регион приобретает для Китая особое значение, поэтому Поднебесная все чаще акцентирует свои морские интересы, включающие экономическое развитие, управление территориями, энергетическую и продовольственную безопасность, а также торговлю. Современная китайская морская политика основывается

* Ли Гуаньцюнь (КНР) — аспирант кафедры региональных проблем мировой политики факультета мировой политики МГУ имени М.В. Ломоносова (e-mail: liguanqun1983@mail.ru).

на «Повестке дня Китая по морям и океанам на XXI век» (1996) и «Белой книге развития морского хозяйства в Китае» (1998), в которых выдвинута стратегия продолжительного развития морского хозяйства страны и обозначены следующие цели: 1) эффективная защита морских прав и интересов государства; 2) рациональное освоение и использование морских ресурсов; 3) эффективная охрана морской среды; 4) развитие науки, техники и образования в области океанологии; 5) комплексное управление морским хозяйством; 6) обеспечение мирного использования, освоения и охраны морей и океанов и разрешения всех морских споров на справедливых началах [10; 20]. При этом глобальные амбиции КНР становятся все более отчетливыми. В глазах зарубежных наблюдателей наиболее яркой иллюстрацией данной тенденции была отправка китайских кораблей к берегам Сомали для борьбы с пиратами в 2008 г. — первый за 500 лет случай участия Китая в военно-морской кампании за пределами своих территориальных вод.

По мере укрепления морского могущества КНР западные страны начинают уделять все больше внимания китайской морской политике и стратегии. Так, Соединенные Штаты проводят на сопредельных с Китаем территориях в Восточно-Китайском и Южно-Китайском морях «дипломатию канонерок», в связи с чем вероятность войны между КНР и США все чаще становится темой горячих обсуждений как в СМИ, так и на улицах. Рост обеспокоенности Вашингтона политикой Пекина в Мировом океане отразило появление во внутреннем докладе Министерства обороны США в 2004 г. термина «стратегия “нитки жемчуга”» (String of Pearls Strategy), которая направлена, по мнению Пентагона, на создание цепи военных и дипломатических стратегических баз вдоль основных морских путей из Южно-Китайского моря до богатого нефтью Ближнего Востока [26].

С этого момента проблему стратегии «нитки жемчуга» начали достаточно активно разрабатывать западные и индийские исследователи. Так, Б. Герц и Х.В. Пант считают звеньями единой цепи строительство порта в Гвадаре (Пакистан), контейнерного порта в Читтагонге (Бангладеш) и в Хамбантонга (Шри-Ланка), морских баз в Бирме; финансирование постройки канала через перешеек Кра в Таиланде; прокладку железнодорожных линий для соединения Китая с Камбоджей и наращивание сил в Южно-Китайском море. Все эти «жемчужины», по мнению ученых, должны помочь КНР выстроить стратегические связи со странами вдоль морских транспортных коридоров от Ближнего Востока до Южно-Китайского моря, чтобы защитить свои интересы и обеспечить энергетическую безопасность [30].

Все перечисленные действия встревожили многих соседей Китая, особенно Индию. Однако официальный Пекин уверяет, что эти порты являются просто коммерческими предприятиями и Китай не пытается контролировать судоходство в Индийском океане, поскольку такая стратегия не совпадает с интересами КНР, которая рассматривает Индию как партнера [12].

Цель данной статьи состоит в изучении мер, принимаемых Китаем в сфере строительства морских коммуникаций вдоль маршрутов транспортировки ближневосточной нефти. Реализация стратегии «нитки жемчуга» имеет большое значение не только для безопасности КНР и обеспечения ее присутствия в Мировом океане, но и для укрепления мира и безопасности в глобальном масштабе.

* * *

Пакистан. Участие Китая в финансировании строительства порта в Гвадаре, в котором многие эксперты усматривают шаг к созданию крупной военно-морской базы и наблюдательного пункта, проходило в несколько этапов. Соглашение о финансировании первого этапа строительства порта (март 2002 г. — январь 2003 г.) было подписано правительствами КНР и ИРП еще 10 апреля 2001 г. Согласно договоренностям, Пакистан выделил на реализацию проекта 50 млн долл., а Китай предоставил в общей сложности 198 млн долл. (новый вспомогательный грант — 31 млн долл., беспроцентный заем — 31 млн долл., льготный кредит правительства — 58 млн долл., кредиты покупателей — 60 млн долл.). На первом этапе были сооружены 3 многофункциональных причала для стоянки морских судов, включая инфраструктуру для перевалки сырой нефти с нефтеналивных танкеров [3]. На втором этапе, завершившемся в марте 2007 г., были построены еще 9 морских причалов, а также произведен монтаж оборудования для морской навигации ночью. Стоимость данного этапа проекта составила около 600 млн долл. [2]. С 2009 г. стороны обсуждают возможность строительства железнодорожного коридора между городом Кашгар Синьцзян-Уйгурского автономного района Китая и пакистанским портом Гвадар. Этот проект КНР предложила еще в начале 2000-х годов. Дорога протяженностью около 700 км должна пройти через перевал Хунджераб, высота которого составляет 4620 м. Впрочем, китайских инженеров, построивших в 2006 г. высокогорную дорогу Пекин—Лхаса, такие высоты не страшат [4].

Российский исследователь Н.А. Замараева выделила следующие факторы, обуславливающие участие Китая в данном инвестиционном проекте:

1) стремление к последовательной интеграции Пакистана в экономику КНР — передача отработанных технологий, использова-

ние дешевой рабочей силы, совместное освоение природных ресурсов для развития промышленности;

2) географическая близость Пакистана к Ближнему и Среднему Востоку и прочные связи со многими мусульманскими странами региона;

3) «успокоение» китайских западных провинций, в которых преобладает мусульманское население, и выход к Аравийскому морю для обеспечения доступа китайской провинции Синьцзян к водам Индийского океана [3].

Строительство железной дороги к сооруженному на китайские деньги порту Гвадар позволит КНР получить транспортный коридор до Индийского океана, который сможет работать в обе стороны. На Ближний Восток и в Африку потекут дешевые китайские товары, а обратно — полезные ископаемые и ближневосточная нефть. Пекин всегда волновало присутствие в Персидском заливе США, которые контролируют в указанном районе до 60% энерго-ресурсов, транспортируемых для нужд американской экономики [2]. Таким образом, ввод в эксплуатацию порта Гвадар повысит энергобезопасность КНР в случае глобального военного конфликта.

Наконец, по мнению многих экспертов, Гвадар даст возможность Китаю установить «пост перехвата и прослушивания» для «отслеживания американской военно-морской активности в Персидском заливе, индийской деятельности в Аравийском море и будущего американско-индийского морского сотрудничества в Индийском океане» [24]. Возможное китайское военное присутствие в регионе вызывает крайнюю обеспокоенность как у США, так и у Индии. При этом военно-морские возможности самого Пакистана не составляют затруднений для Индии, однако комбинация китайских и пакистанских военно-морских сил может действительно стать серьезной проблемой [30]. Кроме того, Нью-Дели боится, что Исламабад позволит Пекину использовать пакистанскую военную инфраструктуру без публичной огласки, что еще более затруднит работу международных наблюдателей в этой сфере [21].

Необходимо также учитывать, что Гвадар находится на территории Белуджистана — провинции, которую американские стратеги рассматривают в различных геополитических сценариях как часть возможного нового государства, объединяющего белуджей Пакистана, Ирана и Афганистана. Нельзя исключать и возможности того, что в случае начала войны с Ираном и полной внутривосточной дестабилизации в ИРП Соединенные Штаты сами пойдут на создание независимого Белуджистана, используя повстанческие силы белуджей в Иране и Пакистане. США одержат в этом случае уверенную победу над Китаем, лишив его возможности беспрепятственного выхода в Персидский залив. В целом же Вашингтону

выгодно сохранять нестабильность в Афганистане и Пакистане, нарушая планы по реализации важных для Китая перспективных энергетических проектов [1].

Бангладеш. Эта страна является одним из приоритетных партнеров КНР в военной сфере, и тому есть вполне логичное объяснение. С середины 1970-х годов отношения Бангладеш с Индией стали быстро портиться. В этих условиях для обеспечения собственной безопасности Дакка стала активно развивать сотрудничество со странами, проводившими в регионе антииндийскую политику. Вполне естественно, у Бангладеш быстро наладились связи с Китаем, который в то время находился с Индией в состоянии острой конфронтации. Пекин в соответствии со своим стремлением окружить соперника «враждебным кордоном» сразу начал оказывать Бангладеш весомую военную и экономическую помощь. Как подчеркивали аналитики, в 1980-е годы КНР полностью обеспечивала вооруженные силы Бангладеш всем необходимым [28]. К началу 1980-х годов практически вся бангладешская военная техника была китайского производства. С конца 1980-х годов китайско-индийские отношения начали постепенно нормализоваться, однако Китай продолжает активно поддерживать Бангладеш в различных областях: политике, экономике, общественной жизни, культуре и др. В последние годы экономическое сотрудничество между двумя странами развивается особенно быстро. С 2006 г. Китай является крупнейшим торговым партнером Бангладеш. По данным Национального бюро статистики КНР, объем торговли между этими государствами в 2001 г. составлял 714,2 млн долл., в 2010 г. — 7,59 млрд долл. и вырос на 54% по сравнению с 2009 г. [14].

Касаясь вопроса строительства контейнерного порта в Читтагонге на территории Бангладеш, руководство Китая не раз заявляло, что его участие в данном проекте зависит от самостоятельного решения китайских предприятий. По мнению официального представителя МИД КНР Цинь Гана, китайское правительство всегда поощряет и поддерживает свои компании в дружественном и равноправном сотрудничестве с разными странами мира, в том числе с Бангладеш [5].

Западные ученые, однако, считают, что Китай строит контейнерные портовые сооружения в Читтагонге для своего торгового и военно-морского флота [26]. Власти Бангладеш, как заявляют зарубежные эксперты, уступили давлению со стороны руководства КНР и согласились на поставки в свою страну атомных технологий в обмен на предоставление китайскому флоту военно-морских баз в Бенгальском заливе. В марте 2010 г. Китай согласился вложить 8,7 млрд долл. в проект строительства глубоководного порта в Бангладеш, а также автодорог и железнодорожных путей между двумя

странами. Новый контейнерный порт, согласно плану, к 2055 г. сможет принимать одновременно до 100 млн тонн грузов, что превышает сегодняшние показатели более чем в три раза. По мнению некоторых экспертов, Китай заинтересован в проекте еще и потому, что рассчитывает использовать порт в Читтагонге в качестве обеспечения выхода к морю для своей южной провинции Юньнань [22].

Заметим, что действия КНР вызвали большую тревогу в Нью-Дели. В 2010 г. Индия согласилась продавать электроэнергию в Бангладеш, предоставить ей кредитную линию на сумму 1 млрд долл. на проекты по развитию инфраструктуры и снизить тарифы на импорт. В обмен Дакка разрешила индийским судам использовать порт, который в настоящее время перестраивает Китай [17].

Шри-Ланка. В марте 2007 г. Пекин подписал соглашение с Коломбо о финансировании строительства зоны развития «Хамбантонта» на южной оконечности Шри-Ланки. Данная зона включает контейнерный порт, систему бункеровки и нефтеперерабатывающий завод. Экспортно-импортный банк Китая финансирует 85% стоимости проекта объемом 1 млрд долл., а компания «China Harbor Engineering», которая является частью принадлежащей государству корпорации, занимается его реализацией. Такие же условия достигнуты для строительства международного аэропорта, который будет размещен поблизости [17].

Заключение указанных соглашений стало прямым следствием успешного развития политического сотрудничества между Китаем и Шри-Ланкой. Пекин культивировал связи с Коломбо в течение многих десятилетий и стал для него самым большим поставщиком оружия в 1990-х годах, когда западные страны и Индия отказались продавать вооружение Шри-Ланке для использования его в гражданской войне против «Тигров освобождения Тамил-Илама» (ТОТИ). С 2007 г., когда США приостановили военное сотрудничество со Шри-Ланкой в связи с разногласиями по проблемам защиты прав человека, Китай предоставил ей экономическую помощь и дипломатическую поддержку, необходимые для победы над ТОТИ, а также увеличил поставки оружия. Так, в 2008 г. Шри-Ланка получила от Китая 6 реактивных истребителей «F-7», в результате чего 9 сентября 2008 г. ВВС страны впервые сбили самолет противника [29].

В США проект «Хамбантонта» расценивают как часть стратегии «нити жемчуга», считая, что Китай планирует использовать порт в качестве станции дозаправки и обслуживания для своего флота во время патрулирования Индийского океана [29]. Однако официальный Пекин уверяет, что порт на южном побережье Шри-Ланки является обычным коммерческим предприятием. Несмотря на то что США используют морскую базу на соседнем острове Диего-Гарсия, КНР не имеет никаких непосредственных планов

строительства полноценной морской базы, хотя стремится создать подобную точку опоры в Индийском океане для защиты своих нефтяных ресурсов от пиратских нападений или блокады со стороны иностранной державы.

Мьянма (Бирма). Углубление связей с этой страной имеет для Китая большое значение. По данным Национального бюро статистики КНР, в 2010 г. объем торговли между двумя государствами составил свыше 4,4 млрд долл., более чем в 2 раза превысив показатель 2008 г. (2,6 млрд долл.) [6]. Особый интерес для Пекина представляют богатые недра Мьянмы, в первую очередь нефтегазовые ресурсы этой страны. Стоит отметить, что в августе 2011 г. начали строить мьянмский участок нефтегазового трубопровода «Китай—Мьянма». Протяженность китайского участка нефтепровода составляет 1631 км, газопровода — 1727 км. Протяженность нефтепровода и газопровода мьянмского участка составляет 771 и 793 км соответственно. Согласно плану строительства, эти трубопроводы будут сооружены и сданы в эксплуатацию в 2013 г. [9].

Экспертное сообщество довольно активно реагировало на углубление сотрудничества двух стран, однако некоторые из ранних заявлений были недостоверными, как, например, сведения о предполагаемом китайском военно-морском присутствии в Мьянме, появившиеся в газете «The Washington News» в январе 2005 г. Автор статьи Б. Герц утверждал, что Китай установил «пункты сбора электронной информации» на принадлежащих Мьянме островах в Бенгальском заливе, предоставил ей миллиарды долларов военной помощи, а связи КНР с военной хунтой в стране, видимо, скоро перерастут в де-факто военный альянс [23]. Это утверждение не имело под собой никаких оснований. Например, в 2005 г. индийское правительство опровергло информацию о создании китайской военно-морской базы на Кокосовых островах [27]. Однако, возможно, и не имея там базы, КНР участвует в модернизации инфраструктуры на данной территории и, следовательно, все-таки может оказывать определенную техническую помощь Мьянме, считают некоторые эксперты.

Таиланд. Динамично развиваются также взаимоотношения между Китаем и Королевством Таиланд, для которого КНР является крупнейшим торговым партнером. По данным Национального бюро статистики КНР, объем торговли между странами в 2010 г. составил 52,95 млрд долл. и вырос на 38,6% по сравнению с 2009 г. [6]. По прогнозам, к 2015 г. этот показатель достигнет уровня 100 млрд долл. [13].

В 2005 г. в газете «The Washington Times» появилась информация из отчета Министра обороны США о том, что в рамках повышения своей энергетической безопасности Китай планирует участвовать

в строительстве Таиландского канала Кра на перешейке в принадлежащей этому государству северной части Малайского полуострова [23]. По оценкам китайской стороны, реализация проекта займет 10 лет и потребует привлечения 30 тыс. рабочих и 20—25 млрд долл. [19].

Западные эксперты утверждали, что, перерыв перешеек (в самом узком месте его ширина менее 50 км), можно соединить Андаманское море с Южно-Китайским, а следовательно, и Индийский океан с Тихим. Китайские корабли, таким образом, смогут идти в обход стратегически важного и потому привлекающего всеобщее внимание Малаккского пролива [31].

По мнению некоторых китайских ученых, в частности Сунь Линшуня, проект «перешеек Кра» не соответствует интересам национальной безопасности Китая. Исследователь утверждает, что для КНР основной целью этого проекта является выход из трудного положения в сфере импорта нефти и газа через Малаккский пролив. В настоящее время ВМС США контролируют весь Тихий и Индийский океаны, а Таиланд традиционно входит в число американских «друзей», поэтому ему «по дружбе» позволяют время от времени идею проекта «перешеек Кра» реанимировать и довести до той или иной степени воплощенности. Если из-за тайваньской проблемы между КНР и США будет военный конфликт, то Соединенные Штаты смогут легко закрыть канал перешейка Кра. Сунь Линшунь считает также, что реализация указанного проекта улучшит стратегическое положение не только Китая, но и других важных игроков в регионе. Канал выгоден в первую очередь самому Таиланду, а также Южной Корее и Японии, которой тоже приходится перевозить до 80% нефтяного импорта через Малаккский пролив [11]. С точки зрения устранения угрозы безопасности китайских нефтеперевозок проект «перешеек Кра» является менее эффективным по сравнению с проектом строительства трубопровода «Китай—Мьянма».

Южно-Китайское море. По мнению западных экспертов, в Южно-Китайском море КНР разрабатывает системы, позволяющие осуществлять широкомасштабное развертывание подразделений военно-морских и военно-воздушных сил, посредством укрепления баз на острове Хайнань, Парасельских островах и островах Спратли, а также в прибрежных территориях на юге Китая.

Остров Хайнань известен как «туристическая Мекка». В апреле 2011 г. здесь проходил 3-й саммит стран БРИКС (Бразилии, России, Индии, Китая, ЮАР). По мнению индийских ученых, на этом острове расположена глубоководная китайская военно-морская база, которая способна принимать крупные авианосцы. В ней построены 4 входных туннеля в подземное хранилище, где можно размещать подводные лодки с баллистическими ракетами на борту

[16, p. 93; 27, p. 715—717]. Эта база, расположенная примерно в 2200 км от Малаккского пролива, является исходной точкой цепи опорных пунктов КНР, которая тянется вдоль северного побережья Индийского океана до Юго-Западной Азии.

На островах Спратли и Парасельских островах Китай строит портовые сооружения для швартовки крупных судов и взлетно-посадочные полосы для бомбардировщиков с большой дальностью полета. Фактически КНР находится в процессе строительства группы непотопляемых авианосцев в центре Южно-Китайского моря, утверждают японские ученые [26].

Незадолго до глобального финансово-экономического кризиса 2008—2009 гг. один из крупнейших в мире портовых операторов — «Dubai Ports World», имеющий свою инфраструктуру 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 Юго-Восточной Азии, но и для всего Азиатского региона. Кризис помешал реализации проекта, и его отложили до лучших времен [27, p. 10—11].

Кроме того, Китай к 2020 г. планирует завершить создание высокоскоростной железнодорожной сети, которая свяжет его с государствами Юго-Восточной Азии — Камбоджей, Лаосом, Вьетнамом и Таиландом. По мнению западных экспертов, эта линия имеет стратегическое значение, поскольку обеспечивает южной части Китая выход к морю [23].

* * *

Сегодня США, Япония и Индия рассматривают дипломатические и военные усилия Китая в Индийском океане как демонстрацию растущей мощи своим конкурентам [30]. Однако, по мнению китайских экспертов, Пекин имеет полное право создавать базы за границей: поскольку Китай превращается в мировую державу, он будет расширять свое военное присутствие по всему миру, точно так же, как это делала другая держава — США, базы которой окружили КНР [30; 32]. Быстрый рост военных и военно-морских возможностей Китая является классическим проявлением статуса великой державы. По мнению японского исследователя Хидеаки Канада, в отличие от США и Великобритании в прошлом, Китай

должен сегодня использовать зарубежные базы, а не колонизацию для усиления своей мощи на море, чем и обусловлено появление стратегии «нитки жемчуга» [26].

Представление о том, что Пекин стремится к военно-морскому доминированию в Индийском океане, является надуманным. Однако Китай, конечно, хочет играть большую роль в регионе, чтобы защищать и продвигать свои интересы.

Во-первых, реальную угрозу для КНР представляет не терроризм или пиратство, а способность других государств заблокировать его торговые маршруты [32]. Так, обеспечение безопасности китайского торгового судоходства наиболее целесообразно осуществлять в акваториях Индийского океана, поскольку в настоящее время КНР стратегически зависима от поставок энергоресурсов из этого региона. Для эффективного решения данной задачи Китай нуждается не только в строительстве океанского флота, но и в «заграничных военных базах, чтобы сократить издержки» [32]. Сегодня Пекин в первую очередь стремится обеспечить безопасность поставок энергоносителей. В 2010 г. Китай импортировал 239 млн тонн сырой нефти. Зависимость КНР от зарубежного энергосырья увеличилась с 7,6% в 1995 г. до 53,8% в 2010 г. и, по некоторым оценкам, вырастет до 60% в 2020 г. Это существенно ослабляет энергетическую безопасность Китая. В течение долгого периода Пекин импортирует сырую нефть в основном через Малаккский пролив. Зависимость Поднебесной от данного маршрута остается очень высокой, чем и обусловлено желание КНР проложить новые стратегические коридоры.

Во-вторых, Китай ставит под контроль морские сооружения вдоль важнейших узловых точек в Индийском океане не только для обслуживания своих экономических интересов, но и в целях укрепления своего стратегического присутствия в регионе. Пекин осознает, что военно-морская мощь даст ему стратегические рычаги для превращения в сверхдержаву, поэтому традиционная концепция китайцев, которая нацелена на защиту континентальной территории и крупных рек и озер, меняется. В разных местностях Китая, особенно в приморских районах, осознание необходимости укрепления морских отраслей экономики постепенно усиливается [8, с. 72].

По мнению китайских ученых, на сегодняшний день одними из основных задач китайской морской стратегии, которую можно условно охарактеризовать как «доминирование в региональной акватории», являются перенесение передней линии морской обороны за пределы экономической зоны Китая, постепенное углубление морской обороны в западной части Тихого океана и превращение прибрежного флота «желтой воды» в океанский флот «голубой воды»,

способный в условиях мира и безопасности играть решающую роль в западной части Тихого океана [15, с. 68]. Новая военноморская стратегия «дальних морских рубежей обороны» дает возможность Пекину проецировать свою силу в основных районах Мирового океана [33].

* * *

На сегодняшний день задача защиты морских коммуникаций остается весьма сложной для китайского ВМФ. С точки зрения западных ученых, в своем развитии Китай просто следует по стопам других мировых держав, которые создавали военные базы за границей, чтобы защищать свои интересы. Великая держава обязательно является экспансионистской, и Китай, по мнению западных экспертов, не будет исключением, поэтому вся Азия должна быть готова к укреплению позиций КНР в Мировом океане, а Японии, США и другим традиционным морским державам необходимо снова рассматривать свою «морскую мощь» в данном регионе как ключевой компонент защиты собственных национальных интересов [26; 30]. Китайские ученые, в свою очередь, заявляют, что подобные высказывания чрезмерно накаляют ситуацию вокруг данной проблемы и направлены в конечном итоге на сдерживание КНР [7, с. 11–12].

Таким образом, перед руководством Китая встала задача уменьшить сопротивление его подъему как морской державы. С одной стороны, Пекину нужно уделять особое внимание реализации своих морских интересов и с этой целью наращивать свою морскую мощь. С другой стороны, Китай должен укреплять политическое и экономическое сотрудничество в Индийском океане и Азиатско-Тихоокеанском регионе с Японией, США, Индией и странами АСЕАН. Судя по всему, решению этой дилеммы и будет подчинена морская политика КНР в ближайшее время.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Амбиции Китая провоцируют США к развязыванию новых конфликтов [Электронный ресурс] // КазТАГ: Казахское телеграфное агентство [Официальный сайт]. 21.09.2011 г. URL: <http://www.kaztag.kz/ru/viewpoints/5983> (дата обращения: 17.11.2011).
2. *Замараева Н.А.* Пакистано-китайские экономические отношения на современном этапе [Электронный ресурс] // Институт Ближнего Востока [Официальный сайт]. 23.06.2008 г. URL: <http://www.iimes.ru/rus/stat/2008/23-06-08.htm> (дата обращения: 16.11.2011).
3. *Замараева Н.А.* Пакистанский порт Гвадар в региональной стратегии Китая [Электронный ресурс] // Институт Ближнего Востока [Официальный сайт].

- 12.11.2006 г. URL: <http://www.iimes.ru/rus/stat/2006/12-11-06.htm> (дата обращения: 17.11.2011).
4. Китай вытягивает из Пакистана рельсы // Коммерсантъ. 9 июня 2010 г. № 122 (4422).
5. Китай и Бангладеш готовы к дальнейшему усилению дружественного сотрудничества — МИД КНР // Жэньминь жибао. 17 марта 2010 г.
6. Краткое изложение статистического ежегодника Китая за 2011 год. Пекин, 2011.
7. Лю Цин. «Чжэньчжулянь чжаньлюе» чжишо бяньси [Анализ стратегии «нитка жемчуга»] // Сяньдай гоцзи гуаньсы. 2010. № 3. С. 8—14.
8. Лю Чжунминь. Чжунго хайцюань фачжань чжаньлюе вэньти дэ жогань сыкао [Думать о развитии стратегии морской силы Китая] // Вайцзяо сюеюань сюебао [Вестник Института дипломатии]. 2005. № 1. С. 69—74.
9. Официальное начало строительства мьянмского участка нефтегазового трубопровода «Китай-Мьянма» // Жэньминь жибао. 8 августа 2011 г.
10. Развитие морского хозяйства в Китае (Белая книга) / Информационное бюро Государственного совета Китая. Пекин, 1998.
11. Сунь Линьшунь. Кэладися фанань юй чжунго би даюй ли [Проект перешейка Кра для Китая: больше вреда, чем пользы] // Цзюньши вэньчжай. 2004. № 10.
12. Тан Янь. Чжунго бусян баовэй иньду [Китай не хочет окружить Индию] // Хуаньцю шибао. 19 июня 2008 г.
13. Чжунго жибао. 22 октября 2011.
14. Чжунго тун мэньцзяла гуаньси [Отношение между Китаем и Бангладеш] [Электронный ресурс] // Министерство иностранных дел КНР [Офиц. сайт]. URL: http://www.fmprc.gov.cn/chn/gxh/cgb/zcgmzysx/yz/1206_22/1206x1/t354939.htm (дата обращения: 19.11.2011).
15. Ши Цзячжу. Хайцюань хэ чжунго [Морская сила и Китай]. Шанхай, 2008.
16. Asia Look Seaward. Power and Maritime Strategy. Praeger Security International, Pentagon Press, First Indian Edition. New Delhi, 2009.
17. Bajaj V. India Worries as China Builds Ports in South Asia // The New York Times. February 15, 2010.
18. Caryl Ch. Asia's Dangerous Divide // Newsweek. September 15, 2007.
19. Chaudhury R. Boosting Maritime Capabilities in the Indian Ocean [Electronic resource] // Wordpress.org [Internet portal]. August 23, 2007. URL: <http://www.worldpress.org/Asia/2908.cfm#down> (accessed: 19.11.2011).
20. China Ocean Agenda 21. Beijing: China Ocean Press, 1996.
21. Dasgupta S. China Mulls Setting up Military Base in Pakistan // Times of India. January 28, 2010.
22. Devichand M. Is Chittagong One of China's "String of Pearls"? [Electronic resource] // BBC News [Official website]. May 17, 2010. URL: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/business/8687917.stm> (accessed: 23.11.2011).
23. Gertz B. China Builds Up Strategic Sea Lanes // The Washington News. January 17, 2005.
24. Haider Z. Oil Fuels Beijing' New Power Game [Electronic resource] // Yale Global Online [Internet portal]. March 11, 2005. URL: <http://yaleglobal.yale.edu/content/oil-fuels-beijings-new-power-game> (accessed: 19.11.2011).

25. *Jonathan A.* Asia's Dangerous Divide // Newsweek. September 6, 2007.
26. *Kaneda H.* The Rise of Chinese "Sea Power" [Electronic resource] // Project Syndicate [Official website]. September 08, 2005. URL: <http://www.project-syndicate.org/commentary/kaneda7/English> (accessed: 19.11.2011).
27. *Khurana G.S.* China's New Submarine Base at Hainan: Analyses of Recent Media Reports // Strategic Analysis. September 2008.
28. *Kodikara S.* South Asian Strategic Issues. New Delhi, 1990.
29. *Page J.* Chinese Billion in Sri Lanka Fund Battle against Tamil Tigers // The Times. May 2, 2009.
30. *Pant H.V.* China's Naval Expansion in the Indian Ocean and India-China Rivalry // The Asia-Pacific Journal: Japan Focus. 18-4-10. May 3, 2010. URL: http://www.japanfocus.org/-Harsh_V_-Pant/3353 (accessed: 17.11.2011).
31. *Sam Chee Kong.* China's String of Pearls Strategy — What Does It Mean for SE Asia // Malaysia Chronicle. November 20, 2010.
32. *Shen Dingli.* Don't Shun the Idea of Setting Up Military Bases Overseas [Electronic resource] // China.org.cn [Internet portal]. January 28, 2010. URL: http://www.china.org.cn/opinion/2010-01/28/content_19324522.htm (accessed: 21.11.2011).
33. *Wong E.* Chinese Military Seeks to Extend Its Naval Power // The New York Times. April 23, 2010.