

# МЕЖДУНАРОДНЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОТНОШЕНИЯ

Н.А. Замараева

DOI: 10.7256/2305-560X.2013.3.8980

## ПАКИСТАН — ГВАДАР — КИТАЙ: РЕГИОНАЛЬНЫЙ ПЕРЕДЕЛ

**Аннотация.** В настоящей статье раскрываются особенности нового этапа реконструкции пакистанского порта Гвадар, осуществляемой при участии Китая. В феврале 2013 г. Пакистан заключил с Китаем многомиллионный контракт на реконструкцию порта и создание портовой инфраструктуры. Это создает новую геополитическую ситуацию в регионе, в акватории Ормузского пролива и Индийского океана в целом, открывает новые маршруты торговли и новые транзитные возможности для государств Центральной Азии, западных провинций Китая, Ирана и государств Персидского залива. 18 февраля 2013 г. Исламабад и Пекин подписали Соглашение о передаче в оперативное управление глубоководным портом Гвадар и дальнейшем развитии его инфраструктуры Китайскому холдингу по управлению иностранными портами. Гвадар — третий после Карачи и Касима коммерческий порт Исламской Республики Пакистан. В соответствии с контрактом порт остается собственностью Пакистана, но будет эксплуатироваться государственной китайской компанией. Для Пакистана небольшой сегодня Гвадар в будущем представляется альтернативой порту Карачи, «морским воротам страны». Новая гавань расположена в 537 км к западу от торговой столицы Пакистана.

**Ключевые слова:** международные отношения, политика, Пакистан, Гвадар, Китай, порт, интересы, ценности, углеводороды, энергетическая политика.

Проект давно ожидаемый, и имеет стратегическое значение как на провинциальном, страновом, двустороннем, региональном и т.д. уровнях.

Гвадар имеет уникальное географическое положение. Он стоит на перекрестке трех важнейших регионов мира: Ближнего и Среднего Востока, богатого углеводородными ресурсами, Центральной Азии и Южной Азии с их глобальными потребительскими рынками. Выход к теплым водам Индийского океана является важным для Китая, как для укрепления морских державных позиций, так и «выхода в море» западного, зажато го сушей Синьцзян-Уйгурского автономного округа<sup>1</sup>. Получив этот проект, Пекин в то же время оказался в территориальной близости от Ирана, расположившись всего в 120 км и т.д.<sup>2</sup>

Китай, способный думать на века вперед, получил официальный доступ к важной геостратегической позиции. Глубоководный порт расположен на

побережье Аравийского моря недалеко от Ормузского пролива, ведущего в Персидский залив. Через эти межконтинентальные нефтяные ворота транспортируется около 20% мировых запасов нефти. Иными словами Пекин получил золотой ключ к стратегическим мультимодальным транспортным магистралям в регионе, маршрутам импорта энергоносителей с минимальным количеством пересечений национальных границ и т.д.

Подписывая Соглашение, Китай преследовал несколько целей: в первую очередь озабоченность энергетической безопасностью своей растущей экономики, гарантированно бесперебойными поставками топливного сырья из стран Персидского залива<sup>3</sup>. В настоящее время около 60% сырой нефти Пекин импортирует из стран Персидского залива», планируемое усиление мощностей порта значительно увеличит углеводородный поток<sup>4</sup>.

Исламабад торопился с подписанием Договора. Правовые и финансовые формальности необхо-

<sup>1</sup> China Daily, Beijing, 22.02.2006.

<sup>2</sup> <http://www.pakistan.gov.pk/gop/index.php?q=aHR0cDovL3d3dy5tb3BzLmdvdi5way9nb3AvaW5kZXgucGhwP3E9YUhhSMGNeb3ZMekU1TWk0eE5qZ3VOekF1TVRNMkwyMXZjSE12Wm5KdFJHVjBZV2xzY3k1aGMzQjRQMj13ZEQxbGRtVnVtSE1tYVdROU1RJTNEJTNE>

<sup>3</sup> <http://dawn.com/2013/02/02/china-poised-to-control-strategic-pakistani-port/>

<sup>4</sup> <http://www.president.gov.pk/index.php?lang=en&opc=3&sel=2&pId=1462>

димо было урегулировать в начале 2013 г. В марте 2013 г. завершается срок полномочий нижней палаты парламента — Национальной ассамблеи. Лидерство в правящей коалиции держит Пакистанская народная партия (ПНП), сопредседателем которой является президент Пакистана Асиф Али Зардари. Передача порта в оперативное управление — один из немногих крупных проектов гражданской администрации, который удалось завершить за последние пять лет. ПНП справе вписать его в свой избирательный актив.

В настоящее время в силу ряда причин порт функционирует, используя лишь около 15% мощностей<sup>5</sup>.

Вдохнув новую жизнь в проект, гражданская администрация планировала во-первых, привлечь в страну иностранные инвестиции для подъема национальной экономики, во-вторых, укрепить интеграционные связи на азиатском и ближневосточном направлениях; в-третьих, создать дополнительные рабочие места, способствовать решению ряда социальных программ, удовлетворить часть требований властей Белуджистана и т.д.<sup>6</sup> Белуджские националисты, например, выдвигают требования большей автономии и представительное участие при разработке природных ресурсов провинции<sup>7</sup>. Пакистанская пресса писала, что проект способен повлиять на судьбу народа Белуджистана<sup>8</sup>.

Забегая вперед следует подчеркнуть, что федеральные власти Пакистана заблаговременно разрабатывали проект Гвадара. В рабочей обстановке им удалось урегулировать один из острых вопросов с провинциальными властями, местными националистическими группировками и старейшинами племен. В 2010 г. согласно 18-й поправке к Конституции все порты, расположенные на территории Пакистана, были переданы в федеральное подчинение. И в дни подписания контракта о передаче порта в оперативное управление Китаю провинциальные власти на законодательном уровне отклоняли все возражения сепаратистов провинции об «ущемлении их интересов»<sup>9</sup>.

Упоминания о Гвадаре встречаются еще в XIX в. До сентября 1958 г. Оман юридически владел местечком на побережье. Пакистан выкупил эти земли за три млн. долл. у султана Омана, и 8 сентября 1958 г. небольшое поселение стало частью провинции Белуджистан<sup>10</sup>. В 1964 г. военные власти Пакистана стали задумываться о строительстве порта. В годы правления премьер-министра Беназир Бхутто был сооружен мини порт. Он стал трамплином для строительства в дальнейшем глубоководной морской гавани. В 1993 г. Пакистан в первый раз приступил к разработке Техничко-экономического обоснования. Реализация столь крупного проекта для экономики Пакистана была непосильным бременем. Необходимы были инвестиции.

Соглашение о финансировании первого этапа порта было подписано правительствами КНР и ИРП 10 августа 2001 г. Согласно договоренностям, правительство Пакистана выделило собственных 50 млн долларов. Китай в общей сложности предоставил 198 млн долларов<sup>11</sup>.

Но строительство было отложено до весны 2002 г. Китай приостанавливал финансирование. Причина заключалась в том, что Пакистан предоставил монопольный доступ США на две авиабазы в Джакобабаде (провинция Синд) и Пашни (провинция Белуджистан) после ввода американских войск в Афганистан в конце сентября 2001 г. Китай и Индия были озабочены разрешением Пакистана установить американские посты радиолокационного перехвата на Северных территориях Пакистана, граничащих с Синьцзяном и Тибетом.

После предоставления Исламабадом государственных гарантий Пекину на право использования в своих целях инфраструктуры порта (несмотря на протесты США) Китай и Пакистан приступили к реализации объекта. Планировалось несколько этапов. Первая фаза стартовала 22 марта 2002 г., и уже с января 2003 г. он принимал торговые суда с грузом для собственного строительства.

Структурные сдвиги в экономике, с одной стороны, необходимость закрепить свое присутствие в бассейне Индийского океана, с другой, подтолкнули Пекин к активизации деятельности в бассейне Индийского океана. В проекте Гвадар Китай преследовал свои экономические, коммерческие, военные и иные цели. Во-первых, быстрый рост экономики страны требует все больших объемов энергоресурсов и быструю, надежную, дешевую логистику их

<sup>5</sup> <http://dawn.com/2013/02/02/china-poised-to-control-strategic-pakistani-port/>

<sup>6</sup> <http://www.president.gov.pk/index.php?lang=en&opc=3&sel=1&pld=18>, <http://www.thefrontierpost.com/article/208811/>

<sup>7</sup> <http://dawn.com/2013/02/02/china-poised-to-control-strategic-pakistani-port/>

<sup>8</sup> <http://www.thefrontierpost.com/article/208261/>

<sup>9</sup> <http://www.thefrontierpost.com/article/208811/>

<sup>10</sup> <http://www.thefrontierpost.com/article/201529/>

<sup>11</sup> <http://www.globalsecurity.org/military/world/pakistan/pns-gwadar.htm>

поставок. Страны Персидского залива поставляют Китаю большую часть энергоресурсов. За последнее десятилетие Китай провел углеводородную интервенцию в Судане, Нигерии, Венесуэле и других странах. Пекин вышел на рынок энергоресурсов Центральной Азии, в частности Казахстана, купив компанию Петро Казахстан за 4,2 млрд долларов.

Во вторых, настоятельное требование развития западных районов подталкивало Китай «распечатать» land locked Синьцзян и дать ему выход к морю. В далеком 1978 г., когда в КНР был провозглашен курс на переход к рыночной экономике, прибрежные районы восточного Китая получили мощный стимул к развитию. Отставание в экономическом развитии западных провинций страны с годами становилось очевиднее. Автономия населяют всего 28,8% жителей поднебесной. Компартия Китая разработала план подъема экономического развития западных провинций.

В-третьих, последовательная интеграция экономик двух стран Китая и Пакистана. На начальном этапе — совместное освоение природных ресурсов в той же провинции Белуджистан, передача Китаем отработанных технологий Пакистану, который также является источником дешевой рабочей силы и т.д. Пекин открыто говорит, что рассматривает Пакистан в качестве промышленной базы для китайских компаний, вывоза производственных мощностей малого и крупного бизнеса, установки сборочных линий и т.д.

Экономическое сотрудничество охватывает все больше сфер: химическая промышленность, инжиниринг, поставки железнодорожного подвижного состава, строительство объектов инфраструктуры, автомобильных дорог, портов, мостов, жилых домов, военное сотрудничество и т.д.<sup>12</sup>

«Мы заинтересованы в установлении торгового и энергетического коридоров для Китая», — еще в 2006 г. подчеркивал генерал — президент П. Мушарраф в эксклюзивном интервью «China Daily», отмечая, что в Гвадар будет поступать сырая нефть из Ирана и Африки и транспортироваться по суше в северо-западные территории Китая — Синьцзян-Уйгурский автономный округ<sup>13</sup>.

20 марта 2007 г. к 60-й годовщине независимости государства Пакистан была торжественно открыта первая очередь<sup>14</sup>; в дальнейшем в эксплуатацию были введены три многофункциональных причала,

общей длиной 602 метра и шириной 100 метров с зоной стоянки судов 4,25 км, все вспомогательные здания и оборудования, плавсредства и т.д. В дополнение к этому планировалось углубление канала до 14,5 метров для захода плавбаз в порт для перевалки грузов и расширение многоцелевого терминала, линию причала продлить на 4,2 км.<sup>15</sup>

Но в дальнейшем судьба порта вновь изменилась. 7 февраля 2007 г. Договор на управление Гвадаром выиграла компания Руководство порта Сингапур (PSA) с лизингом на 40-лет<sup>16</sup>. Пакистанская пресса писала, что это была уступка генерала — президента П.Мушаррафа давлению со стороны США<sup>17</sup>. В том же 2007 в декабре федеральное правительство Пакистана одобрило план по сооружению новой верфи в Гвадаре<sup>18</sup>.

Началась реализация второй фазы порта. Стоимость строительства оценивалась в размере 932 млн долл. План первоочередных объектов предусматривал — возведение грузового терминала объемом 100 000 тонн, зернового терминала, двух нефтеналивных резервуаров и т.д.<sup>19</sup> Первое коммерческое судно с удобрениями вошло в Гвадар 21 декабря 2008 г., и этот день считается рождением нового торгового порта Пакистана<sup>20</sup>.

Исламабад был заинтересован в развитии портов страны и скорейшем вводе их в эксплуатацию. 8 декабря 2009 г. федеральный кабинет министров одобрил два законопроекта, регулирующие работу порта<sup>21</sup>.

<sup>15</sup> <http://www.pakistan.gov.pk/gop/index.php?q=aHR0cDovL3d3dy5tb3BzLmdvdi5way9nb3AvaW5kZXgucGhwP3E9YUhsMGNEb3ZMekU1TWk0eE5qZ3VOekF1TVRNMkwyMXZjSE12Wm5kdFJHVjBZV2xzY3k1aGMzQjRQMj13ZEQxbGRtVnVtSE1tYVdROU1RJTNEJTNE>

<sup>16</sup> <http://www.pakistan.gov.pk/gop/index.php?q=aHR0cDovL3d3dy5tb3BzLmdvdi5way9nb3AvaW5kZXgucGhwP3E9YUhsMGNEb3ZMekU1TWk0eE5qZ3VOekF1TVRNMkwyMXZjSE12Wm5kdFJHVjBZV2xzY3k1aGMzQjRQMj13ZEQxbGRtVnVtSE1tYVdROU5nJTNEJTNE>, <http://dawn.com/2013/02/02/china-poised-to-control-strategic-pakistani-port/>

<sup>17</sup> <http://www.nation.com.pk/pakistan-news-newspaper-daily-english-online/national/19-Feb-2013/china-takes-over-gwadar-port-operations>, <http://www.thefrontierpost.com/article/208261/>

<sup>18</sup> <http://www.globalsecurity.org/military/world/pakistan/pns-gwadar.htm>

<sup>19</sup> <http://www.thefrontierpost.com/article/201529/>

<sup>20</sup> <http://www.globalsecurity.org/military/world/pakistan/pns-gwadar.htm>

<sup>21</sup> <http://www.pakistan.gov.pk/gop/index.php?q=aHR0cDovL3d3dy5tb3BzLmdvdi5way9nb3AvaW5kZXgucGhwP3E9YUhsMGNEb3ZMekU1TWk0eE5qZ3VOekF1TVRNMkwyMXZjSE12Wm5kdFJHVjBZV2xzY3k1aGMzQjRQMj13ZEQxbGRtVnVtSE1tYVdROU5BTNEJTNE>

<sup>12</sup> The Nation, 11.06.2005

<sup>13</sup> China Daily, Beijing, February 22, 2006

<sup>14</sup> <http://www.globalsecurity.org/military/world/pakistan/pns-gwadar.htm>

В дальнейшем работы проводились медленными темпами. В местной прессе называлось несколько причин: нехватка государственных капитальных вложений, отсутствие краткосрочного инвестиционного плана со стороны PSA<sup>22</sup>, затягивание Исламабадом официального землеотвода сингапурской компании под строительство инфраструктурных объектов. ВМС Пакистана были заинтересованы сохранить за собой земельный участок, чтобы создать коммерческое судостроение и сухой док<sup>23</sup>. Со своей стороны PSA не торопилась вкладывать инвестиции. Многие в стране расценили это как коммерческий провал, очередной политический промах гражданской администрации А.А. Зардари. Обвинения в несостоятельности посыпались со стороны провинциального правительства Белуджистана в адрес федеральных властей. Это в свою очередь дало дополнительный повод местным белуджским националистам заявить о выходе из состава государства и самостоятельно управлять национальными ресурсами и т.д. Приостановлено было не только строительство портовой инфраструктуры, но и окружной дорожной сети, которая должна была связать порт с остальной частью страны.

Однако трудности, связанные с расширением порта, не остановили федеральные власти в продвижении проекта в целом, развитии его инвестиционной привлекательности. В мае 2009 г. федеральное правительство объявило Гвадар свободной экономической зоной, промышленные предприятия, расположенные в районе порта, получали право беспошлинно экспортировать до 50% своей продукции, остальные 50% реализовывать на местных рынках<sup>24</sup>.

Следует подчеркнуть, что еще в период действия Соглашения с PSA, начиная с 2009 г. китайская сторона повторно мобилизовалась для работы в Гвадаре, завершила тестирование и ввела в эксплуатацию часть оборудования для работы порта<sup>25</sup>.

В феврале 2009 г. Пакистан предоставил Китаю статус наиболее благоприятствуемой нации и подписал, а также объявил Гвадар зоной свободной торговли<sup>26</sup>.

В 2011 г. Комитет по экономической координации принял решение о модернизации порта в целях дальнейшего максимального использования для погрузки/разгрузки сыпучих грузов — пшеницы, удобрений и угля. К тому времени он уже принимал в общей сложности 141 судов, включая 26 судов с пшеницей, 78 судов с мочевиной и 37 единиц с иными грузами. Общий грузооборот составлял свыше 966.194 млн тонн.<sup>27</sup>

В январе 2013 г. по решению Верховного суда Пакистана был расторгнут договор с PSA. Соглашение с китайской компанией, подписанное в феврале 2013 г., по заявлению президента А.А. Зардари, «фактически ознаменовало передачу концессионного Соглашения с компанией Руководство порта Сингапур китайской компании»<sup>28</sup>.

Второй этап строительства порта предусматривает сооружение новых морских причалов стоимостью несколько сот млн долларов, монтаж оборудования для ведения ночной навигации и т.д.

Планируется, что грузы, доставляемые многотоннажными танкерами в Гвадар, далее будут транспортироваться во внутренние районы страны. Успешное развитие любого порта диктует наличие развитой инфраструктуры в этом районе, в первую очередь разветвленной дорожной сети<sup>29</sup>. В настоящее время завершается или возобновляется строительство некоторых из них: Прибрежная автомагистраль Макран (строительство начато еще в 2002 г.,<sup>30</sup> шоссе Гвадар-Пашни-Ормара, ведущее к границе с Ираном, шоссе Гвадар-Кветта-Чаман и подъездная дорога к городу Куздар в восточной части Белуджистана и т.д.<sup>31</sup>

Пекин со своей стороны согласился потратить сотни миллионов долларов, чтобы завершить 900-километровую автомагистраль, которая свяжет юго-западный пакистанский порт первоначально с северными районами Пакистана и далее с поднебесной. По этому шоссе планируется транспортировать грузы с побережья вверх в Синдзян-Уйгурский автономный округ Китая. Часть маршрута будет проходить по Каракорумскому шоссе. Дорога по-

<sup>22</sup> The Nation 11.09.2009

<sup>23</sup> The Nation 11.09.2009

<sup>24</sup> The Nation 21.05.2009

<sup>25</sup> <http://www.pakistan.gov.pk/gop/index.php?q=aHR0cDovL3d3dy5tb3BzLmdvdi5way9nb3AvaW5kZXgucGhwP3E9YUhhSMGNeb3ZMekU1TWk0eE5qZ3VOekF1TVRNMkwyMXZjSE12Wm5kdFJHVjBZV2xzY3k1aGMzQjRQMj13ZEQxbGRtVnVtSE1tYVdROU1RJTNEJTNE>

<sup>26</sup> <http://www.president.gov.pk/index.php?lang=en&opc=3&sel=1&pId=10>

<sup>27</sup> <http://www.pakistan.gov.pk/gop/index.php?q=aHR0cDovL3d3dy5tb3BzLmdvdi5way9nb3AvaW5kZXgucGhwP3E9YUhhSMGNeb3ZMekU1TWk0eE5qZ3VOekF1TVRNMkwyMXZjSE12Wm5kdFJHVjBZV2xzY3k1aGMzQjRQMj13ZEQxbGRtVnVtSE1tYVdROU1RJTNEJTNE>

<sup>28</sup> <http://www.president.gov.pk/index.php?lang=en&opc=3&sel=2&pId=1462>

<sup>29</sup> <http://www.thefrontierpost.com/article/208811/>

<sup>30</sup> <http://archives.dawn.com/2007/07/03/top8.htm>, <http://dawn.com/2011/01/23/highway-project-cost-rises-to-rs21bn/>

<sup>31</sup> <http://www.thefrontierpost.com/article/208261/>



## Международные отношения International Relations

зволит сократить расстояние по суше из западных провинций Китая к морю в два раза, с примерно 4 000 километров (до восточного побережья Китая) до 2000 на юг до Гвадара<sup>32</sup>.

Со своей стороны Пакистан еще в 2012 г. инициировал два крупных проекта по реконструкции Каракорумского шоссе, общей стоимостью несколько млн. долларов. Первый — восстановление 22-км участка подъездной дороги к Китаю, который был разрушен в результате оползня, перекрывшего реку Хунза; второй — реконструкция 110-км участка шоссе от Райкота до Хунджраба<sup>33</sup>.

Федеральная армия Пакистана давно проявляла интерес к порту<sup>34</sup>. По материалам пакистанской прессы рядом с портом развернулась строительная площадка для военной базы пакистанских ВМС. Строительство порта аналитики оценивают как дальнейшее укрепление военно-морских сил Пакистана на побережье Индийского океана. В мировых СМИ встречаются высказывания, что с введением Гвадара «военно-морской флот страны станет силой, способной конкурировать с региональными флотами»<sup>35</sup>. Новая военная доктрина Пакистана предусматривает укрепление морских границ страны. С введением новой военно-морской новой базы, помимо существующих в Карачи, Ормаре, Пашни, Джавани, Исламабад уменьшает свою уязвимость и зависимость от базы Карачи, расположенной вблизи от индийской границы; «снизит вероятность блокады ВМС в случае какого-либо кризиса; создаст потенциальную угрозу доступу Индии к нефтяным транспортным маршрутам, и, в целом, выходит на новый уровень контроля в Индийском океане»<sup>36</sup>.

Дальнейшее развитие получило военное судостроение Пакистана. В феврале 2013 г. министерством обороны подписано контракт с турецкой компанией Savunma Teknolojileri Mühendislik (STM) на строительство военного корабля на верфи в Карачи, отдельные узлы будут изготовлены в Турции<sup>37</sup>.

Китай заинтересован в заходе своих военных кораблей в Гвадар. С одной стороны, усиленное присутствие китайских ВМС в Индийском океане вызывает крайнее неудовольствие как у США, так и у Индии<sup>38</sup>, с другой — Пекин озабочен присутствием США в Персидском заливе. Он опасается непредсказуемого поведения Вашингтона в вопросе поставок энергоресурсов в Китай. Некоторые аналитики полагают, что Китай использует порт в качестве Гидроакустического поста, контролирующего действия военно-морских сил США в акватории.



<http://www.globalsecurity.org/military/world/pakistan/ports.htm>

Контроль Китая над Гвадаром укрепит позиции поднебесной в одном из наиболее стратегически важных районов мира<sup>39</sup>. 6 февраля 2013 г. министр обороны Индии А.К. Энтони выразил обеспокоенность растущими военными связями между Китаем и Пакистаном<sup>40</sup> и решением Исламабада передать управление глубоководным портом Китаю. Пекин проявляет интерес к другим портам региона<sup>41</sup>. Нью-Дели уже выражал опасения, когда Китай построил порты в Хамбантоте (Шри-Ланка) и Читтагонге (Бангладеш), но Гвадар оценивает как более серьезный шаг по контролю Индийского океана. Исламабад, оправдываясь, заявляет, что вправе передать управление проверенному пар-

<sup>32</sup> <http://dawn.com/2013/02/02/china-poised-to-control-strategic-pakistani-port/>

<sup>33</sup> <http://dawn.com/2012/09/29/pm-launches-two-karakoram-highway-projects/>

<sup>34</sup> [http://ispr.gov.pk/front/main.asp?o=t-press\\_release&id=188](http://ispr.gov.pk/front/main.asp?o=t-press_release&id=188)

<sup>35</sup> <http://www.globalsecurity.org/military/world/pakistan/pns-gwadar.htm>

<sup>36</sup> Shalini Chawla, «Pakistan's military and its strategy», 2009, 295 p., p.248 KW Publishers Pvt Lmt, New Delhi in association with Centre for Air Power Studies, New Delhi

<sup>37</sup> <http://www.nation.com.pk/pakistan-news-newspaper-daily-english-online/national/07-Feb-2013/turkey-to-build-warship-for-pakistan>

<sup>38</sup> <http://www.nation.com.pk/pakistan-news-newspaper-daily-english-online/editorials/08-Feb-2013/indian-concern-over-gwadar>

<sup>39</sup> <http://dawn.com/2013/02/02/china-poised-to-control-strategic-pakistani-port/>

<sup>40</sup> <http://www.globalsecurity.org/military/world/pakistan/pns-gwadar.htm>

<sup>41</sup> <http://www.nation.com.pk/pakistan-news-newspaper-daily-english-online/islamabad/14-Feb-2013/india-s-concerns-over-gawadar-port-unwarranted-fo>

тнеру, и что страхи индийской стороны неоправданны<sup>42</sup>.

Индийский политолог Шалини Шавла писала в своем исследовании «Pakistan's military and its strategy», что Гвадар:

«1. расположенный всего в 180 милях от входа в Ормузский пролив, построенный на побережье Белуджистана, позволит Пакистану контролировать «узкое горлышко» транспортировки мировых запасов углеводородов, порт представляет собой «уязвимое место в маршруте прохода индийских танкеров;

2. окажет давление на союзников с целью дальнейшего укрепления сотрудничества в военно-морской сфере;

3. строительство автомагистрали от Гвадара через пустыню Белуджистана вверх и соединение с Каракорумским шоссе, откроет Китаю ворота в Аравийском море»<sup>43</sup>.

Дальнейшая модернизация порта дает толчок не только развитию пакистано-китайских, но также пакистано-иранских и ирано-китайских отношений. Помимо согласованных крупных энергетических проектов<sup>44</sup>, Тегеран высказал готовность строительства нефтеперерабатывающего завода в промышленной зоне Гвадара, общей стоимостью 4 млрд долларов с проектной мощностью 400 000 баррелей в сутки. Правительство Пакистана гарантировало выделение земельного участка иранской стороне. Меморандум о взаимопонимании, как ожидается, будет подписан во время визита президента Асифа Али Зардари в Иран 27 февраля 2013 г.<sup>45</sup>

Экспорт иранской сырой нефти вырос в декабре 2012 г., несмотря на санкции Евросоюза, введенные еще в июле того же года. В том же декабре Пекин, подталкиваемый растущими потребностями в углеводородном сырье, покупал у Тегерана 593,400 bpd сырой нефти<sup>46</sup>.

Гвадар открывает в перспективе коридор в мусульманские республики Центральной Азии, которые заинтересованы в коротком транспортном плече к теплым водам.

### Вывод

Гвадар — начало нового геоэкономического сценария углеводородного театра, где на одной небольшой по площади сцене актерами выступают страны Ближнего и Персидского залива, Китая, Пакистана, Ирана, Центральной Азии и т.д. и столкновение их интересов неизбежно.

Следует ожидать возобновления переговоров Пекина-Исламабада с государствами залива, в частности, Катаром о прокладке по дну Ормузского пролива трубопровода. В региональном плане потеплеют их отношения со странами Ближнего и Среднего Востока. В перспективе — пересмотр Пекином жесткой позиции в иранском ядерном досье в СБ ООН в ходе международных переговоров; изменение его позиции в вопросе газопровода ТАРИ, так как Пекину не нужно будет договариваться со всеми странами-участницами и т.д. США, Великобритании займут более жесткую позицию в отношении ядерной программы Тегерана и т.д.

<sup>42</sup> <http://www.nation.com.pk/pakistan-news-newspaper-daily-english-online/editorials/08-Feb-2013/indian-concern-over-gwadar>

<sup>43</sup> Shalini Chawla, «Pakistan's military and its strategy», 2009, 295 p., p.250 KW Publishers Pvt Lmt, New Delhi in association with Centre for Air Power Studies, New Delhi

<sup>44</sup> <http://www.thefrontierpost.com/article/207204/>

<sup>45</sup> Гвадар - <http://dawn.com/2013/02/21/iran-to-set-up-4bn-oil-refinery-in-gwadar/>

<sup>46</sup> Iran crude oil export rise to highest since UE sanctions. The Jerusalem Post, January,31, 2013.