

UOT 32

## ÇİNİN CƏNUBİ ASİYADA “İNCİ SAP” STRATEGİYASI VƏ DƏNİZ SİYASƏTİ

Gülsurə ABDULRƏSULOVA\*

Məqalə redaksiyaya daxil olmuşdur: 10 sentyabr 2025; çapa qəbul edilmişdir: 15 noyabr 2025; online-da çap edilmişdir: 17 dekabr 2025.

Received: 10th of September, 2025; accepted: 15th of November, 2025; published online: 17th of December, 2025.

**Açar sözlər:** Çin, “inci sap” strategiyası, dəniz siyasəti, Hind okeanı, Malakka boğazı, Qvadar limanı, Cənubi Çin dənizi, enerji təhlükəsizliyi

### Giriş

Çin global güc olaraq meydana çıxdıqca, ABŞ kimi, o da dünyada öz nüfuzunu genişləndirir. Çinin dəniz imkanlarının və hərbi gücünün sürətlə inkişafı onun böyük dövlət statusunun klassik təzahürüdür. Çinin “Uzaq Dənizdən Müdafiə” (*Far Seas Defense*) adlı yeni dəniz strategiyası Pekinə əsas okean bölgələrində, o cümlədən Hind okeanında gücünü artırmaq məqsədi daşıyır (17).

Global super güc kimi formalaşmaq üçün dəniz hegemonluğu Çinə strateji üstünlük verir. O, Hind okeanındakı mühüm dəniz qurğularını əldə etməklə həm iqtisadi, həm də bölgədəki strateji mövcudluğunu gücləndirir. Çinin dəniz məkanına artan asılılığı, öz nüfuzunu genişləndirmək və nəticədə Hind okeanı bölgəsinin strateji mühitinə nəzarət etmək arzusunda əks olunur. Bununla belə, Hind okeanı bölgəsindəki bazalara artan ehtiyacına və coğrafi uzaqlıq səbəbindən qarşılaşdığı maddi-texniki (logistik) məhdudiyətlərə görə Çinin zəifliyi qəbul edilir.

Soyuq müharibənin bitməsindən və keçmişdəki iki sistem arasındakı ideoloji qarşıdurmadan sonra Asiya-Sakit okean bölgəsində böyük dəyişikliklər baş verdi. Çinin kompleks potensialının sürətlə böyüməsi və güclənməsi, beynəlxalq nüfuzunun kəskin şəkildə artması, Səma İmperiyasının tədricən ABŞ və Yaponiyanın potensial strateji rəqibi kimi qəbul edilməsinə səbəb oldu. Eyni zamanda, Çinin ABŞ-dan sonra dünyanın ikinci böyük iqtisadiyyatı olan bir dövlətə çevrilməsi onun xarici xammal təchizatından (xüsusilə karbohidrogenlər), avadanlıq, komponentlər və s.-dən asılılığını kəskin şəkildə artırdı. Fars körfəzi ölkələrindən Çin Xalq Respublikasına (ÇXR) idxal edilən neftin 80%-dən çoxunun təmin edildiyi əsas dəniz rabitələri Cənubi Çin dənizinin sularından və Malakka boğazından keçir. ÇXR-də istehsal olunan ixrac mallarının əhəmiyyətli bir hissəsi dünya bazarına eyni marşrutla çatdırılır.

ABŞ Müdafiə Nazirliyinin 2004-cü il daxili hesabatında Cənubi Çin dənizindən neftlə zəngin Yaxın Şərqə qədər böyük dəniz zolaqları boyunca strateji bazaları əhatə edən “İnci Sapı” strategiyası (String of Pearls) termini meydana çıxmışdı. Bu strategiyanın ortaya çıxmasının səbəblərindən biri dünya bazarında Çin iqtisadiyyatının yüksək sürətlə inkişaf etməsidir. İmzalanmış sazişlər Çinin Yaxın Şərq ölkələrindən enerji resurslarının dəniz yolu ilə Çinə maneəsiz daşınmasına yönəlmiş “İnci Sapı” konsepsiya-

\* doktorant, Bakı Avrasiya Universiteti

e-mail: a.gulsure@gmail.com

<https://doi.org/10.30546/25194011.2025.14.5.3052>

sını həyata keçirməsinə xidmət edir. Sənədlərin təhlili göstərir ki, Pekin təkcə “İnci Sapı” konsepsiyasını deyil, həm də onu tamamlayan “İkili İstifadəli Dəstək Bazaları” konsepsiyasını da həyata keçirir.

### 1. Çinin Dəniz Siyasəti

XXI əsrin Dəniz İpək Yolu (DİY) – Çin ticarətinin təxminən 90%-i su nəqliyyatı ilə həyata keçirildiyi üçün bu, Çin üçün böyük praktik əhəmiyyət kəsb edən dayanıqlı beynəlxalq logistik marşrutların yaradılması üzrə milli konsepsiyadır. Aydın ki, DİY konsepsiyasının ortaya çıxması Çinin, ABŞ-nin 2011-ci ildən həyata keçirdiyi “Asiyaya Dönüş” siyasətinə cavabı olub. Bu siyasət Çini ABŞ-a dost ölkələrlə əhatə edərək dəniz nəqliyyatı marşrutlarına təhlükə yaratmaq məqsədi daşıyırdı. Lakin DİY zonasında hazırlanan mühasirənin qarşısını almaq ən çətin olacaqdı, çünki ABŞ region ölkələri ilə hərbi əlaqələrini gücləndirib və sürətlə Çinin daxil olmadığı Trans-Sakit Okean Tərəfdaşlığı (TPP) yaradırdı.

Bununla belə, Dəniz İpək Yolu layihəsinin əsas vəzifəsi Çindən mal və kapital ixracının axınını hələ dünya ticarətinin fəal iştirakçılarına çevrilməmiş ölkələrə yönləndirməkdir. Təcrübə göstərir ki, Çin tərəfindən həyata keçirilən layihələrin əksəriyyəti Çinin qarşı tərəf ölkələrin təbii sərvətlərinin mənimsənilməsinə yatırdığı investisiyalarla sıx bağlıdır ki, bu da ölkənin enerji müstəqilliyinin təmin olunmasına töhfə verir. Bu kontekstdə ehtimal olunur ki, uzunmüddətli perspektivdə DİY Latın Amerikasına qədər uzanacaq.

Çin lider mövqeyini və milli təhlükəsizliyini təmin edərək özünün inkişafı üçün mühüm əhəmiyyət kəsb edən strategiyanı – dəniz məkanının inkişafı, istifadəsi və mühafizəsi, güclü dəniz dövlətinin qurulmasını bəyan edir. Pekin həm “İnci Sapı” konsepsiyasını, həm də bir-birini tamamlayan “İkili İstifadəli Dəstək Bazaları” konsepsiyasını həyata keçirir. Qeyd edək ki, bu konsepsiyalar arasında fərqlər var. Birincisi, “İkili İstifadəli Dəstək Bazaları” konsepsiyasının müddəalarına əsasən, Çin donanması gəmilərinin xarici limana daxil olması iqtisadi tərəfdaşın (Çin şirkəti) xahişi və yardımı ilə həyata keçirilir. Bu, ölkə və müqavilə bağlayan ölkələrin limanlarına hərbi gəmilərin daxil olmasına dair dövlətlər arasında ikitərəfli müqavilələrin mövcudluğunu nəzərdə tutmur, halbuki “İnci Sapı” konsepsiyası dövlətlərin hər biri ilə siyasi əlaqələr çərçivəsində hüquqi cəhətdən rəsmiləşdirilmiş dövlətlərarası müqavilələri tələb edir. İkincisi, liman infrastruktur obyektlərindən istifadənin hüquqi xüsusiyyətlərinə əsaslanaraq, “İnci Sapı” konsepsiyası hətta ölkənin limanlarında iqtisadi tərəfdaşları olmasa belə, Yaxın Şərq dövlətlərinə Çin donanmasının gəmilərinin fəaliyyətini hərtərəfli dəstəkləmək üçün daha çox imkanlar verir (11). “İkili İstifadəli Dəstək Bazaları” konsepsiyasına əsasən, bu qurğular əsasən dəniz quldurluğu və terrorizm kimi qeyri-ənənəvi təhlükəsizlik təhdidlərinə qarşı mübarizə üçün istifadə olunur.

Hind okeanının sahiləyən ölkələrində Çin dəniz donanması üçün infrastruktur dəstəyinin nöqtələri və bazaları üç kateqoriyaya bölünə bilər:

İxtisaslaşdırılmış – yanacaq təchizatı üçün (Oman-Salalah limanı, Mozambik-Nakala limanı);

Universal – təchizatın artırılması, ekipajların istirahəti, gəmilərin parklanması və baxımı üçün (Pakistan-Pasni limanı, Yəmən-Ədən limanı);

Çoxfunksiyalı – təchizatın doldurulması, gəmilərin saxlanması, ekipajların istirahəti üçün (Pakistan-Qvadar limanı, Cibuti-Cibuti limanı).

Dəniz İpək Yolu ən azı iki min il əvvəl yaranıb və əslində sivilizasiyalararası transkontinental dəhliz olub, Çin limanlarını Avropa, Hindistan, Fars və Ərəbistan yarımadası bazarları ilə birləşdirib. Müasir Dəniz İpək Yolu Çini Fars körfəzi və Aralıq dənizi ölkələri ilə birləşdirən qədim İpək Yolunun dirçəldilməsi üzrə global planın mühüm

tərkib hissəsidir. İnfrastruktur layihələri şəbəkəsi 21 trilyon dollara qədər istehsal həcmi və 4,4 milyarddan çox əhalisi olan, yəni dünya əhalisinin 63%-ni təşkil edən dünyanın ən böyük iqtisadi dəhlizini yaradacaqdır (10).

Layihənin həyata keçirilməsi ölkə üçün vacib olan bir sıra siyasi, iqtisadi, hərbi və mədəni problemləri həll etməyə imkan verəcək. Aydın ki, DİY konsepsiyasının ortaya çıxması Çinin ABŞ-nin 2011-ci ildən bəri yürütdüyü “Asiyaya Dönüş” siyasətinə cavabı idi. Bu siyasət Çini Birləşmiş Ştatlara dost ölkələr tərəfindən mühasirəyə almağa və dəniz nəqliyyatı marşrutlarına təhlükə yaratmağa yönəlmişdir. Bununla belə, DİY zonasında Birləşmiş Ştatlar region ölkələri ilə hərbi əlaqələrini intensivləşdirib və sürətlə Çinin üzv olmadığı Trans-Sakit Okean Tərəfdaşlığını (TPP) yaradır. DİY konsepsiyası açıq şəkildə TPP-yə zidd olaraq hazırlanmışdır. Aydın ki, TPP-də iştirak edən ölkələr arasında başlayan danışıqlar kontekstində Çin, bu dövlətlərin ona qarşı birləşəcəyindən narahat idi.

Layihənin ölkədəki daxili siyasi vəziyyətə təsiri də az əhəmiyyətli deyil. Çinyönlü iqtisadi kəmərin yaradılması eyni vaxtda bir neçə problemi həll edir. Birincisi, yüksək gəlirlilik dərəcəsi və əhəmiyyətli uzunmüddətli faydaları olan investisiyalar effektiv şəkildə yatırılır. İkincisi, Qərbi Çin regionlarının fəal inteqrasiyası nəticəsində onların inkişafda geriləməsi problemi həll olunur. Ölkədə aparılan islahat siyasəti əsasən sahiləni ərazilərə təsir etmiş, Çinin daxili bölgələri bu prosesdə çox iştirak etməmişdir. Çinli ekspertlərin fikrincə, DİY vasitəsilə “hərtərəfli açıqlığın” yeni mərhələsi bu çatışmazlığı aradan qaldıracaq (7). Üçüncüsü, infrastruktur layihələrinin icrası zamanı təşəbbüsün məqsədi mal və kapital ixracının axınını hələ dünya ticarətinin fəal iştirakçılara çevrilməmiş ölkələrə yönləndirməkdir. Son onilliklərdə Çin Afrika qitəsi və Mərkəzi Asiya ölkələri ilə əməkdaşlığı inkişaf etdirməyə başlayır. İpək Yolunun iki marşrutuna nəzarət həm də Çinin enerji təhlükəsizliyini təmin etməyə kömək edir, çünki dünyanın ən böyük enerji idxalçısı kimi o, tamamilə dəniz tədarüklərindən asılıdır, bu da dənizdə daimi “neft embarqosu” təhlükəsinin olması deməkdir. ÇXR üçün layihə logistika xərclərini azaltmağa, onun keçdiyi ölkələr üçün isə regiona investisiya cəlb etməyə imkan verir. Nəhayət, ən mühüm limanlarda qovşaqlarla təhlükəsiz, qüsursuz və yüksək səmərəli dəniz nəqliyyatı marşrutları yaradılır.

“Kəmərlər və Yol Təşəbbüsü” mahiyyətə Çinin minlərlə kilometr dəmir yolu və ya digər nəqliyyat infrastrukturunu tikməsinə ehtiyac duymadan yaxşı işləyən multimodal nəqliyyat sisteminin yaradılmasına əsaslanır, çünki onların əksəriyyəti artıq mövcuddur. Belə ki, Çin bir sıra dost ölkələrdə: Pakistanda Qvadar, Şri-Lankada Hambantota, Banqladeşdə Çittaqonq, Myanmada Çao Fyuda iri, müasir limanlar tikib və bir sıra yeni limanların tikintisini planlaşdırır. Vəzifə yalnız mövcud infrastrukturun modernləşdirilməsi və vahid sistemə qoşulması, lazım gələrsə, çatışmayan keçidlərin əlavə edilməsidir. Bu kontekstdə “Çin-Pakistan” və “Hindistan-Banqladeş-Myanma-Çin” iki iqtisadi dəhlizinin həyata keçirilməsinə böyük əhəmiyyət verilir.

Çin tərəfinin DİY-in yaradılması üçün fundamental əsas hesab etdiyi beynəlxalq mədəni və humanitar əməkdaşlığı genişləndirməkdir. Son illər marşrut boyu yerləşən ölkələr üçün qeyri-ənənəvi təhlükəsizlik təhdidlərinin (piratçılıq, dəniz terrorizmi, transsərhəd cinayəti və s.) kəskinləşməsi ilə əlaqədar bu problemlərin həlli zərurəti daha da aktuallaşıb. Bu kontekstdə Çin dəniz texnologiyası, iqlim dəyişikliyi, ətraf mühitin mühafizəsi, dənizin proqnozlaşdırılması, dənizdə xilasetmə, fəlakətlərin qarşısının alınması və təsirlərin azaldılması sahələrində əməkdaşlığı təşviq etmək niyyətindədir.

DİY layihəsi, Çin rəhbərliyinin fikrincə, ölkələr arasında əməkdaşlığın və qarşılıqlı etimadın möhkəmlənməsinə kömək edəcək və regional tərəqqi üçün yeni imkanlar açacaqdır.

DİY-də iştirak etməyə hazır olduqlarını bildirmiş ölkələrin layihə potensialını da-

ha ətraflı nəzərdən keçirək. DİY-nin əsas marşrutu Asiyadan Yaxın Şərqlə və Avropaya uzanır. Layihənin 20-dən çox ölkəni əhatə edəcəyi gözlənilir. Hazırda o, artıq marşrut boyu yerləşən əksər ştatların rəhbərliyindən dəstək alıb.

Gözlənilir ki, Çin nəinki obyektin tikintisində iştirak edəcək, o, istismara verildikdən sonra da yeni nəqliyyat arteriyasına müəyyən hüquqlar əldə edəcək. Dəryan Dəniz Universitetinin professoru Li Zhenfu istisna etmir ki, Pekin hətta bəzi gəmilərin, xüsusən də bəzi ölkələrin hərbi gəmilərinin kanaldan keçməsinə qadağan etmək hüququ əldə edə bilər. Bu halda kanal təkcə qlobal iqtisadiyyat üçün deyil, həm də siyasət üçün mühüm alətə çevriləcək (8, s. 67).

Quru və dəniz İpək Yolları arasında “körpü” rolunu Kunminqi-Taylandın paytaxtı Banqok və əyalətləri Nong Khai və Rayong ilə birləşdirəcək uzunluğu 867 km olan Çin-Tayland yüksək sürətli dəmir yolu layihəsi oynayacaq. Yeni yolun əlavə olaraq hər il 2 milyona qədər çinli turistin ölkəyə axınını təmin edəcəyi gözlənilir. Layihə üzrə hökumətlərarası saziş 2015-ci ilin payızında imzalanıb (8, s. 67).

Dəniz İpək Yolu (DİY) layihəsinin aktuallığı ondadır ki, hazırda Çinlə dünyanın qalan hissəsi arasında mübadilə üçün yeganə marşrut Cənubi Çin dənizindən keçir. Amerika Birləşmiş Ştatları ilə artan rəqabət kontekstində amerikalıların iqtisadi potensialını zəiflətmək üçün Çinin dəniz blokadasını həyata keçirmək üçün real imkanları var. Resurs və yanacaq Çin getdiyi və Çin sənayesinin məhsulları isə dünya bazarına çıxarıldığına görə dəniz nəqliyyatı kommunikasiyalarının təhlükəsizliyinin təmin edilməsinə ehtiyac var. XXI əsr Dəniz İpək Yolu layihəsi Cənubi Çin dənizindən Yaxın Şərqlə qədər dəniz nəqliyyat dəhlizi boyunca yerləşən ölkələrlə ticarət-iqtisadi əlaqələrin saxləndirilməsinə yönəlib.

Çox vaxt liman infrastrukturunun tikintisi layihələri dəmir yolu xətlərinin çəkilməsi ilə müşayiət olunur. Beləliklə, dəniz yolu əvəzinə yüklərin çatdırılması üçün alternativ quru dəhlizləri yaradılır. Məsələn, Çinin Qırmızı dənizdən Aralıq dənizinə kommersiya daşımalarını etibarlı şəkildə təmin etmək üçün Çinin dövlət gəmiçilik şirkətləri Süveyş kanalı boyunca yerləşən limanlara sərmayə qoyublar və gələcəkdə Süveyş kanalından tamamilə imtina etmək üçün alternativ quru yolu kimi Çin İsraildə Aralıq dənizindəki Aşdod limanı ilə 300 kilometrlik Eylat dəmir yolunu Qırmızı dənizdə birləşdirəcək RedMed dəmir yolu layihəsini həyata keçirir (8, s. 65).

Pakistanın Çinin “Bir kəmə, Bir Yol” təşəbbüsü üçün vacib olduğu da bildirilir. Çin artıq ölkənin infrastruktur layihələrinə 42 milyard dollar sərmayə qoyub. Qərbi siyasi analitikləri Çinin bu cür fəaliyyətini regionda güclü məqamlar (qalalar) yaratmaq üçün “İnci Sapı” strategiyasının ikinci nəşri adlandırmağa tələsmişdilər. Məlum olduğu kimi, bu strategiya Hind okeanı zonasında kifayət qədər uğurla həyata keçirilir. Onların fikrincə, “İnci Sapı” Çinin Dəniz İpək Yolunun mühüm elementlərinə çevriləcək.

## 2. Çinin “İnci Sapı” Strategiyası

“İnci Sapı” termini 2004-cü ildə ABŞ politoloqları tərəfindən irəli sürülmüş geosiyasi fərziyyədir. Termin materik Çindən Afrika Buynuzundakı Port Sudana qədər uzanan dəniz zolaqları boyunca Çin hərbi və kommersiya qurğuları və əlaqələri şəbəkəsinə aiddir. Bu, Hind okeanında və Sakit Okeanın qərbində dəniz ticarət yollarının təhlükəsizliyini qorumaq üçün milli donanmanın gəmilərinin və köməkçi gəmilərinin fəaliyyətini hərtərəfli dəstəkləmək üçün xaricdə sözdə baza və məntəqələrin yaradılması imkanlarını nəzərdən keçirmək üçün tövsiyələri ehtiva edir.

“İnci Sapı” strategiyası Pakistandakı Qvadar limanını, Birmada hərbi dəniz bazalarını, Benqal körfəzindəki adalarda elektron kəşfiyyat toplama qurğularını, Taylanddakı Kra İsthmusu üzərindən bir kanalın inşasını maliyyələşdirir. Kamboca ilə razılaşma və Cənubi Çin dənizində qüvvələrin yaradılmasında məqsəd Çinin enerji maraqlarını və

təhlükəsizliyini qorumaq üçün Yaxın Şərqdən Cənubi Çin dənizinə qədər dəniz zolaqları boyunca bir neçə ölkə ilə strateji əlaqələr qurmağa kömək etməkdir.

Çin Cənubi Asiyadakı digər dövlətlərdə – Banqladeşin Çittaqonq və Şri-Lankanın Hambantota şəhərlərində konteyner limanları quraraq okeana yol açdı. Hind okeanına çıxışı genişləndirən Çin, Şri-Lankanın cənubundakı Hambantota İnkişaf Zonasının konteyner limanı, bunker sistemi və neft emalı zavodunu əhatə edən maliyyələşdirmə üçün Şri-Lanka ilə müqavilə imzaladı. Çinin Maldiv və Marao bölgəsindəki fəaliyyəti artıq Yeni Dehliyə qorxu yaratdı.

Bu liman və qurğuların Çin tərəfindən sırf iqtisadi və ticari zəmində qurulmasını izah etmək mümkündür, lakin ABŞ, Yaponiya və Hindistan kimi regional və global güclər Çinin Hind okeanındakı diplomatik və hərbi səylərinin cəmini rəqiblərinə qarşı güc olaraq proqnozlaşdırırlar. Həmçinin, Hind okeanındakı qurğuların gələcəkdə hərbi məqsədlə istifadəsinə təminat verilə bilməz. 1990-cı illərin sonlarından bəri Çin-Hindistan əlaqələrinin əhəmiyyətli dərəcədə yaxşılaşmasına baxmayaraq, münasibətlər rəqabət vəziyyətində qalır və Çin, Hindistanın əsas qonşuları, xüsusən Pakistan ilə sıx əlaqələr quraraq Hindistanı Cənubi Asiya sərhədləri daxilində saxlamağa müvəffəq olur (15, s. 54-71).

Çin Hind Okeanında dəniz hökmranlığına can atmağa çalışır. Lakin Çin, bölgədə daha böyük rol oynamağı – maraqlarını, xüsusilə Çin ticarət maraqlarını qorumaq və inkişaf etdirmək istəyir. Çin Hindistanla rəqib münasibətindədir, bu da Çin üçün Hind okeanında çətinlik yaradacaqdır. Çinin Hind Okeanı bölgəsindəki maraqlarını həyata keçirmək üçün atdığı addımlar Hindistanda qorxu yaradır və nəticədə Hindistan və Çin arasında gərginliyə səbəb olur.

Çin sadəcə öz maraqlarını təmin etmək üçün xaricdə hərbi bazalar qurmuş digər böyük global güclərin izi ilə gedir. Bu, böyük güc ənənəsidir; güc mütləq ekspansionistdir (15, s. 54-71).

Çin ABŞ-dan nümunə götürərək hərbi-dəniz bazaları tikmək niyyətində deyil, lakin Yaxın Orta Şərq və Şimali Afrika ölkələrinin ərazisində belə obyektlərin tikintisinin mümkünliyünü də istisna etmir.

Konsepsiyanın əsas müddəaları ÇXR-də qərar qəbul edən şəxslərin Sakit Okeanın qərb hissəsində, Hind Okeanının şimal-şərq və şimal-qərb hissəsində yerləşən ölkələrində nəqliyyat və resurs təhlükəsizliyini təmin etmək məqsədilə milli iqtisadi və hərbi strukturların yaradılması və ya mövcudluğunu təmin etmək istəyidir.

Hindistan əsas DİY ölkəsidir, lakin Çin layihəsində bir qədər qeyri-müəyyən mövqeyə malikdir. Bəzi milli media, ekspertlər və siyasətçilər Çinin Hind okeanında artan təsirdən xüsusilə narahatdırlar, çünki daha çox Asiya-Sakit Okean ölkəsi onun təsir dairəsinə daxil olur. Nəticə etibarilə, ənənəvi olaraq Cənubi Asiya yarımadasına öz milli maraqlarının sferası kimi baxan Hindistana ciddi ziyan vurula bilər (3). Çinin təşəbbüsünə cavab olaraq Hindistan öz planını – Hind okeanı hövzəsindəki ölkələr arasında tarixi dəniz əlaqələrini gücləndirmək məqsədi daşıyan “Mausam layihəsi”ni (musson küləklərinin təbii hadisəsindən sonra) hazırlayıb. O, Çindən daha kiçikdir və mədəniyyət və turizm sahəsində əməkdaşlığın inkişafını nəzərdə tutur. Hindistanın xarici siyasət səylərini başqa bir yeni layihə – “Ədviyyat Yolu” (*Spice Road*) tamamlayır. Lakin sonda ölkə nəinki DİY-ə qoşuldu, həm də AIIB-nin (Asiya İnfrastruktur İnvestisiya Bankı) təsisçilərindən birinə çevrildi. Çinli mütəxəssislər isə iki layihəni birləşdirmək imkanlarını araşdırırlar: Mausam Layihəsi və DİY (8, s.70).

Region Çin üçün xüsusi əhəmiyyət kəsb etdiyinə görə, Səma İmperiyası getdikcə iqtisadi inkişaf, ərazi idarəetməsi, enerji və ərzaq təhlükəsizliyi və ticarət də daxil olmaqla dəniz maraqlarını vurğulayır. Müasir Çin dəniz siyasəti “XXI əsrdə Çinin Dənizlər və Okeanlar üçün gündəliyi” (1996) və “Çinin Dəniz İqtisadiyyatının İnkişafı üçün

Ağ Kitabı” (1998) əsaslanır. Ölkənin dəniz iqtisadiyyatının davamlı inkişafı üçün strategiya irəli sürülür və aşağıdakı məqsədlər qeyd edilmişdir: 1) dövlətin dəniz hüquq və mənafelərinin effektiv qorunması; 2) dəniz ehtiyatlarının səmərəli inkişafı və istifadəsi; 3) dəniz mühitinin effektiv qorunması; 4) okeanologiya sahəsində elmin, texnikanın və təhsilin inkişafı; 5) dəniz iqtisadiyyatının vahid idarə edilməsi; 6) Dənizlərin və okeanların dinc istifadəsini, inkişafını və qorunmasını və bütün dəniz mübahisələrinin ədalətli əsasda həllini təmin etmək (1). Bununla yanaşı, ÇXR-in qlobal ambisiyaları getdikcə daha çox fərqlənir. Xarici müşahidəçilərin nəzərinə görə bu cərəyanın ən gözə çarpan nümunəsi Çin gəmilərinin 2008-ci ildə quldurlarla mübarizə aparmaq üçün Somali sahillərinə göndərilməsi idi – 500 ildə ilk dəfə Çin öz ərazi sularından kənarında bir dəniz kampaniyasına qatıldı.

Elə bu andan etibarən Qərb və Hindistan tədqiqatçıları “İnci Sapı” strategiyası problemini fəal şəkildə inkişaf etdirməyə başladılar. Beləliklə, B.Hertz və H.V.Pant, Qvadar (Pakistan), Çittaqonq (Banqladəş) və Hambantotada (Şri-Lanka) liman, Birmada dəniz bazaları, Taylanddakı Phra İsthmusu boyunca bir kanalın inşası üçün maliyyələşdirmə, Çini Kamboca ilə birləşdirəcək dəmir yolu xətlərinin çəkilməsi və Cənubi Çin dənizində qüvvələrin qurulmasını bir əlaqə zənciri olaraq qəbul edirlər. Bütün bu “incilər”, alimlərin fikrincə, maraqlarını qorumaq və enerji təhlükəsizliyini təmin etmək üçün Çinə Yaxın Şərqdən Cənubi Çin dənizinə qədər olan nəqliyyat dəhlizləri boyunca ölkələrlə strateji əlaqələr qurmağa kömək etməlidir (4, s.163).

Bütün bu hərəkətlər Çinin bir çox qonşusunu, xüsusən də Hindistanı narahat etdi. Bununla birlikdə rəsmi Pekin bu limanların yalnız ticarət müəssisələri olduğuna və Çinin Hind okeanında gəmiçiliyə nəzarət etməyə çalışmadığına inandırır, çünki belə bir strategiya Hindistanı tərəfdaş hesab edən ÇXR-in maraqlarına uyğun gəlmir.

Son bir neçə il ərzində Çin getdikcə daha görkəmli iştirakçıya çevrilib və liman infrastrukturunun tikintisi vasitəsilə Yaxın və Orta Şərq ölkələrində mövcudluğunu artırır. Bu hərtərəfli dəstək vasitələri Çin gəmilərinə okeanların sularında maneəsiz hərəkət etməyə imkan verəcək. 2022-ci ilin yanvarında əsas karbohidrogen tədarükçülərindən biri olan Qazaxıstanda vəziyyətin kəskinləşməsindən sonra karbohidrogen ixrac edən ölkələrdə – Yaxın Şərq regionunda Çin şirkətlərinin nəzarətində olan limanların sayını artırmaq mümkün olmuşdu.

Hazırda Çin ölkə tarixində iki komponenti birləşdirən iri iqtisadi təşəbbüsü: quru – İpək Yolunun İqtisadi Kəməri (SREB) və dəniz – XXI əsrin Dəniz İpək Yolu (MSB) layihələrini həyata keçirir. Təşəbbüs istənilən ölkə və beynəlxalq təşkilatlar üçün açıqdır və təkcə qədim İpək Yolu ərazisi ilə məhdudlaşmır. Bu təşəbbüsün həyata keçirilməsinin on ildən çox vaxt aparacağı və onun həyata keçirilməsinin ümumi dəyərinin yüz milyardlarla dollar təşkil edəcəyi gözlənilir. Maliyyələşdirmə Asiya İnfrastruktur İnvestisiya Bankı (AIIB), İpək Yolu Fondu və Dəniz İpək Yolu Bankı kimi ixtisaslaşmış investisiya vasitələri ilə həyata keçirilir.

Qlobal milli layihə irimiqyaslı nəqliyyat dəhlizinin qurulması üçün bütün ölkəni birləşdirməyə hesablanıb. “Bir Kəmə, Bir Yol” layihəsinin dəniz komponenti Çin üçün böyük praktik əhəmiyyətə malikdir. Milli iqtisadiyyatın strukturunda dəniz təsərrüfatı mühüm yer tutur: ölkənin xarici ticarətinin 90%-i su nəqliyyatı ilə həyata keçirilir, istehlak olunan neftin isə təxminən 60%-i idxal olunur ki, bunun da mühüm hissəsi tankerlərlə daşınır.

Bu məqaləni yazmaqda məqsəd Çinin Yaxın Şərq neftinin daşınması marşrutları boyunca dəniz əlaqələrinin qurulması sferasında tədbirlərini öyrənməkdir. “İnci Sapı” strategiyasının həyata keçirilməsi təkcə ÇXR-nin təhlükəsizliyi və Dünya Okeanında mövcudluğunu təmin etmək üçün deyil, həm də qlobal miqyasda sülh və təhlükəsizliyin möhkəmləndirilməsi baxımından böyük əhəmiyyət kəsb edir.

Bir çox mütəxəssisin böyük bir dəniz bazasının və müşahidə postunun yaradılması yolunda bir addım olaraq gördüyü Qvadar limanının maliyyələşdirilməsində Çinin iştirakı bir neçə mərhələdə baş verdi. Liman tikintisinin birinci mərhələsinin maliyyələşdirilməsinə dair saziş (2002-ci ilin martı – 2003-cü ilin yanvarı) 10 aprel 2001-ci ildə ÇXR və PİR (Pakistan İslam Respublikası) hökumətləri tərəfindən imzalanmışdır. Razılaşmaya görə layihənin həyata keçirilməsinə Pakistan 50 milyon dollar və Çin isə cəmi 198 milyon dollar xərc çəkdi. Birinci mərhələdə dəniz gəmilərinin anbarı üçün 3 çox-funksiyalı körpü, o cümlədən neft tankerlərindən xam neftin daşınması üçün infrastruktur qurulmuşdur (5). 2007-ci ilin martında sona çatan ikinci mərhələdə daha 9 dəniz körfəzi inşa edildi və gecə dənizdə naviqasiya üçün avadanlıq quraşdırıldı. Layihənin bu mərhələsinin dəyəri təxminən 600 milyon dollar idi (6).

Çin pulu ilə inşa edilən Qvadar limanına dəmir yolunun çəkilməsi ÇXR-nin Hind okeanına hər iki istiqamətdə işləyə bilən nəqliyyat dəhlizi əldə etməsinə imkan verəcəkdir. Ucuz Çin malları Yaxın Şərqlə və Afrikaya axacaq, minerallar və Orta Şərq nefti geri qayıdacaqdır. ABŞ-nin Fars körfəzində olması Pekini həmişə narahat edirdi, belə ki, qeyd olunan bölgədə Amerika iqtisadiyyatının ehtiyacları üçün nəql edilən enerji qaynaqlarının 60%-ə qədərini idarə edirdi (6). Beləliklə, Qvadar limanının istifadəyə verilməsi qlobal hərbi münaqişə vəziyyətində ÇXR-in enerji təhlükəsizliyini artıracaqdır.

Regiondakı Çin hərbi qüvvələrinin mövcudluğu həm ABŞ, həm də Hindistan üçün çox narahatlıq yaradır. Eyni zamanda, Pakistanın özünün hərbi imkanları Hindistan üçün çətinlik yaratmır, lakin Çin və Pakistan dəniz qüvvələrinin birləşməsi həqiqətən də ciddi bir problemə çevrilə bilər (14). Ona görə, onlar Çin və Pakistan arasında əlaqələrin möhkəmlənməsinə qarşı çıxırlar.

Həm də nəzərə almaq lazımdır ki, Qvadar Amerika strateqlərinin Pakistan, İran və Əfqanıstanda Bəluçiləri birləşdirən mümkün yeni bir dövlətin tərkib hissəsi hesab etdikləri müxtəlif geosiyasi ssenarilərdə nəzərdən keçirdikləri bir vilayət olaraq Bəluçistan ərazisində yerləşir. İranla müharibə baş verərsə daxili siyasi sabitlik pozulacaq, ABŞ özü İran və Pakistandakı Bəluç üsyançı qüvvələrindən istifadə edərək müstəqil Bəluçistan yaradacaqdır. Bu vəziyyətdə ABŞ, Fars körfəzinə sərbəst girmə imkanından məhrum olaraq Çin üzərində inamlı bir qələbə qazanacaqdır. Ümumiyyətlə, Çin üçün vacib olan perspektivli enerji layihələrinin icrası planlarını pozaraq Əfqanıstanda və Pakistanda qeyri-sabitliyin qorunub saxlanması Vaşinqton üçün sərfəlidir (4, s.165-166).

Bu gün ABŞ, Yaponiya və Hindistan Çinin Hind okeanındakı diplomatik və hərbi səylərini rəqiblərinə qarşı artıq gücünün nümayiş etdirməsi kimi görürlər (14). Bununla birlikdə, Çin mütəxəssislərinin fikrincə, Pekinin xaricdə bazalar yaratmaq hüququ var: Çin, qlobal gücə çevrildikcə ÇXR-i mühasirəyə almış ABŞ-nin digər gücü kimi dünyada da hərbi mövcudluğunu genişləndirəcəkdir. Çinin hərbi və dəniz imkanlarının getdikcə artması güc statusu kimi onun da mövqeyini genişləndirir (4, s.170). Yapon tədqiqatçısı Hideaki Kanedanın fikrincə, keçmişdə ABŞ və Böyük Britaniyadan fərqli olaraq, Çin bu gün dənizdəki gücünü artırmaq üçün xarici bazalardan istifadə etməli və müstəmləkəçilik etməməlidir (16).

Birincisi, ÇXR üçün əsas terror və ya piratçılıq deyil, digər dövlətlərin ticarət yollarını bağlamaq imkanlarıdır. Beləliklə, Hind okeanının sularında Çin ticarətinin daşınmasının təhlükəsizliyini təmin etmək ən məqsədəuyğundur, çünki hazırda ÇXR strateji olaraq bu bölgədən enerji qaynaqlarının verilməsindən asılıdır. Bu problemi effektiv şəkildə həll etmək üçün Çinə tək okean donanmasının qurulması deyil, həm də “xərcləri azaltmaq üçün xarici hərbi bazalar” lazımdır. Bu gün Pekin ilk növbədə enerji tədarükünün təhlükəsizliyini təmin etməyə çalışır. 2010-cu ildə Çin 239 milyon ton xam neft idxal etdi. Çinin xarici enerji qaynaqlarından asılılığı 1995-ci ildəki 7.6%-dən 2010-cu ildə 53.8%-ə yüksəldi və 2020-ci ildə 60%-ə qədər artdı (4, s. 171). Bu, Çinin enerji təh-

lükəsizliyini əhəmiyyətli dərəcədə zəiflədir. Uzun müddətdir Pekin əsasən Malakka Boğazından keçərək xam neft idxal edir. Səma İmperiyasının bu marşrutdan asılılığı çox yüksək olaraq qalır ki, bu da ÇXR-in yeni strateji dəhlizlər qoymaq istəyini izah edir.

İkincisi, Çin Hind okeanının ən vacib nöqtələri boyunca yerləşən iqtisadi maraqlarına xidmət etmək üçün deyil, eyni zamanda bölgədəki strateji varlığını gücləndirmək üçün dəniz strukturlarında iştirak etməyə çalışır. Pekin dəniz gücünün ona fəvqəldövlət olmaq üçün strateji qol verəcəyini başa düşür, buna görə də qitənin ərazisi və böyük çay və gölləri qorumaq üçün ənənəvi Çin konsepsiyası dəyişir. Çinin müxtəlif bölgələrində, xüsusən sahiləyən bölgələrdə iqtisadiyyatın dəniz sahələrini gücləndirməyin zəruriliyi mövzusunda məlumatlılıq getdikcə artır (4, s.171).

Çinli alimlərin fikrincə, bu gün Çin dəniz strategiyasının əsas vəzifələrindən biri şərti olaraq "regional su bölgəsindəki üstünlük" kimi xarakterizə olunur, dəniz müdafiəsinin ön xəttinin Çinin iqtisadi zonasından kənara çıxarılması, sülh və təhlükəsizlik şəraitində Sakit Okeanın qərb hissəsində dəniz müdafiəsinin təcridən dərinləşməsi və sarı su sahil donanmasının mavi su okean donanmasına çevrilməsi həlledici rol oynayır. "Uzaq Mənzilli Dəniz Müdafiə Xətləri"nin yeni hərbi-dəniz strategiyası Pekinə Dünya Okeanının əsas bölgələrində gücünü proqnozlaşdırmağa imkan verir (17).

### **Nəticə**

Beləliklə, deyə bilərik ki, bu gün liman obyektlərinə kim sahibdirsə, yaxın gələcəkdə global ticarət şəbəkəsində lider mövqe tutacaqdır. Çin rəhbərliyi və Çin şirkətləri bu perspektivi yaxşı bilirlər. Ancaq bu "oyunda" paylar çox yüksək olduğu üçün rəqiblər yatmır və təşəbbüsü ələ keçirmək üçün hər cür cəhd edəcəklər.

DİY Asiya ölkələri üçün son dərəcə faydalıdır. Bununla belə, Azərbaycan da Çin layihəsinə uyğunlaşmaq və artan regional inteqrasiya proseslərindən kənarda qalmamaq üçün addımlar atacaq.

2015-ci ilin dekabrında İlham Əliyevin Çinə səfəri zamanı iki respublikanın hökuməti arasında "İpək Yolu İqtisadi Kəməri"nin yaradılması ilə əlaqədar Anlaşma Memorandumu imzalanıb.

Bu gün dəniz zolaqlarını qorumaq vəzifəsi Çin Hərbi Dəniz Qüvvələri üçün çox çətin olaraq qalır. Qərb alimlərinin fikrincə Çin öz inkişafında öz maraqlarını qorumaq üçün xaricdə hərbi bazalar quran digər dünya güclərinin izi ilə gedir. Böyük bir güc mütləq ekspansionistdir və Çin Qərb ekspertlərinin fikrincə istisna olmayacaqdır, buna görə də bütün Asiya Çinin Dünya Okeanındakı mövqeyini gücləndirməyə hazır olmalıdır və Yaponiya, ABŞ və digər ənənəvi dəniz gücləri bu bölgədə öz milli maraqlarını qorumağın əsas komponenti kimi yenidən "dəniz güclərini" nəzərdən keçirməlidirlər. Çin alimləri də öz növbələrində bu cür açıqlamaların bu problem ətrafındakı vəziyyəti həddən artıq böyütdüyünü və nəticədə ÇXR-i özündə saxlamağı hədəflədiklərini iddia edirlər.

Beləliklə, Çin rəhbərliyi dəniz qüvvəsi kimi yüksəlmə müqavimətini azaltmaq vəzifəsi ilə üz-üzə qaldı. Bir tərəfdən Pekin dəniz maraqlarının reallaşmasına xüsusi diqqət yetirməli və bu məqsədlə dəniz gücünü inkişaf etdirməlidir. Digər tərəfdən Çin Hind okeanı və Asiya-Sakit Okean regionunda Yaponiya, ABŞ, Hindistan və ASEAN ölkələri ilə siyasi və iqtisadi əməkdaşlığı gücləndirməlidir. Göründüyü kimi, bu dilemmanın həlli yaxın gələcəkdə ÇXR-in dəniz siyasətinə tabe olacaqdır.

## **ƏDƏBİYYAT**

1. Harsh V., P. Hind okeanında və Hindistan-Çin rəqabətində Çinin dəniz genişlənməsi. 3 may 2010-cu il, Cild 8, Sayı 18, 4 nömrə. (<https://apjff.org/harsh-v-pant/3353/article>).
2. Амбиции Китая провоцируют США к развязыванию новых // КазТАГ: Казахское телеграфное агентство. (<https://cyberleninka.ru/article/n/strategiya-nitki-zhemchuga-v-kon-tekst-te-morskoy-politiki-knr>), 22.09.2010-11.08.2020.
3. Фредерик М. Китай вступает на Шёлковый путь. 31 марта 2015. (<https://centrasia.org/newsA.php?st=1427831340#gsc.tab=0>). (22.12.2024).
4. Гуаньцзюнь Л. Стратегия «Нитки жемчуга» в контексте морской политики КНР // Между народными Отношениями и Мировой Политикой. Вестн. Моск. ун-та, 2011. Сер. 25, №4, с. 162-171. (08.08.2020).
5. Замираева Н.А. Пакистано-китайские экономические отношения на современном этапе // Институт Ближнего Востока. (<https://centrasia.org/newsA.php?st=1214320140>)
6. Замираева Н.А. Пакистанский порт Гвадар в региональной стратегии Китая // Институт Ближнего Востока. (<https://www.iimes.ru/rus/stat/2006/12-11-06.htm>).
7. Значение Морского Шёлкового пути XXI века. ([http://www.kitaichina.com/se/txt/201503/09/content\\_675608.htm](http://www.kitaichina.com/se/txt/201503/09/content_675608.htm)).
8. Николаевна И. Проблемы национальной стратегии. Морской Шёлковый путь XXI в. – глобальный геополитический проект Китая. 2017, № 1 (40) с.65-70.
9. Развитие морского хозяйства в Китае (Белая книга) / Информационное бюро Государственного совета Китая. Пекин, 1998. (<http://russian.china.org.cn/russian/32960.htm>)
10. Тарковский Ю., В. Шёлковый путь возвращается на карту мира. 2014. ([http://www.ng.ru/dipkurer/20140901/9\\_silkroad.html](http://www.ng.ru/dipkurer/20140901/9_silkroad.html)).
11. Юрганов Д. «Нить жемчуга»: китайская стратегия сильной морской державы. 24 января 2022. (<https://zvezdaweekly.ru/news/2022121731-MFHst.html>).
12. China Ocean Agenda 21. Beijing: China Ocean Press, 1996, 193 p. ([https://english.mee.gov.cn/Events/Special\\_Topics/AGM\\_1/1997agm/meetingdoc97/201605/t20160524\\_345135.shtml](https://english.mee.gov.cn/Events/Special_Topics/AGM_1/1997agm/meetingdoc97/201605/t20160524_345135.shtml)).
13. Dingli S. Don't Shun the Idea of Setting Up Military Bases Overseas// January 28, 2010. ([http://www.china.org.cn/opinion/2010-01/28/content\\_19324522.htm](http://www.china.org.cn/opinion/2010-01/28/content_19324522.htm)).
14. Harsh V. Pant China's Naval Expansion in the Indian Ocean and India-China Rivalry// The Asia-Pacific Journal: Japan Focus. Issue18, Number: 4, Vol.: 8, May 3, 2010. (<https://apjff.org/harsh-v-pant/3353/article>).
15. Harsh V. Pant India in the Asia-Pacific: Rising Ambitions with an Eye on China., p.54-71, 2007, vol 14, p.54-71.
16. Hideaki K. The Rise of Chinese “Sea Power”. September 08, 2005. <http://www.project-syndicate.org/commentary/kaneda7/English11.08.2020>.
17. Wong E. Chinese Military Seeks to Extend Its Naval Power // The New York Times, April 23, 2010, page1, section A (<https://www.nytimes.com/2010/04/24/world/asia/24navy.html>).

### Резюме

Гульсура Абдулрасулова

### Стратегия «Нить жемчуга» и морская политика Китая в Южной Азии

В последнее время Китай усиливает свои интересы в Мировом океане. Укрепление военно-морской мощи КНР вызывает обеспокоенность прежде всего у США, Индии и Японии. Эти страны уделяют особое внимание усилиям Китая по налаживанию морских связей вдоль ближневосточных нефтетранспортных маршрутов, называемых Пентагоном стратегией «жемчужной нити». В статье рассматриваются основные проекты, реализуемые КНР в этой области, отношение к ним за рубежом и делается попытка понять их истинные цели.

Для достижения лидирующих позиций в мире и обеспечения национальной безопасности Китай декларирует важнейшую для своего развития стратегию – освоение, использование и защиту морских пространств, создание сильного морского государства. В статье анализируется политика Китая в Южной Азии, его отношения со странами региона и лидерство в регионе. Китай развивает инвестиционные, торговые и военные связи со странами региона, а также участвует в вопросах по

Афганистану. Соперник Китая Индия пытается восстановить и укрепить свои позиции в Южной Азии, однако ей сложно конкурировать с китайской экономикой.

По мере того, как Китай поднимается в ряды влиятельных держав, на него обращают внимание и западные страны. С началом «корабельной дипломатии» США и появлением их на сопредельных с Китаем территориях, угроза войны между двумя государствами становится главной темой обсуждения. Растущая обеспокоенность Вашингтона в связи с политикой Пекина породила термин «стратегия жемчужной нити». Таким образом, проблема стратегии «жемчужной нити» активно разрабатывалась западными и индийскими исследователями.

В то же время Китай проявляет крупную экономическую инициативу в реализации проектов, объединяющих два компонента: сухопутный – Экономический пояс Шелкового пути (ЭПШП) и морской – Морской Шелковый путь XXI века (МШП). Инициатива открыта для участия любой страны и международной организации и не ограничивается территорией древнего Шелкового пути.

**Ключевые слова:** *Китай, стратегия «Нить жемчуга», морская политика, Индийский океан, Малаккский пролив, порт Гвадар, Южно-Китайское море, энергетическая безопасность*

### Summary

Gulsura Abdulrasulova

#### *China's "String of Pearls" Strategy and Maritime Policy in South Asia*

China has been increasing its interests in the world's ocean in recent times. The strengthening of the PRC's naval power is primarily of concern to the United States, India and Japan. These countries pay special attention to China's measures to establish maritime connections along the Middle East oil transportation routes, which the Pentagon calls the "string of pearls" strategy. The article examines the main projects implemented by the PRC in this area and the attitude towards them abroad, an attempt to understand their true goals.

In order to achieve a leading position in the world and ensure national security, China declares a strategy of great importance for its development - the development, use and protection of maritime space, the establishment of a strong maritime state. The article analyzes China's policy in South Asia, its relations with regional countries and its leadership in the region. China is developing investment, trade and military relations with regional countries, and is involved in Afghan issues. China's rival India is trying to restore and strengthen its position in South Asia, and it is difficult for it to compete with the Chinese economy.

As China rises to the ranks of powerful countries, Western countries pay attention to it. As the United States conducts "ship diplomacy" and begins to appear in areas adjacent to China, the threat of war between the two countries becomes the main subject of discussion. Washington's growing concern about Beijing's policies gave rise to the term "String of Pearls" strategy. Thus, the problem of the "String of Pearls" strategy has been actively developed by Western and Indian researchers.

China is also implementing a major economic initiative that combines two components: the land-based Silk Road Economic Belt (SREB) and the maritime-based 21st Century Maritime Silk Road (MSR). The initiative is open to any country and international organization and is not limited to the ancient Silk Road area.

**Key words:** *China, "String of Pearls" strategy, maritime policy, Indian Ocean, Strait of Malacca, Gwadar Port, South China Sea, energy security.*

Baş redaktorun müavini s.e.d., prof. İbrahimova Gülzar İsaxan qızının rəyi əsasında çapa məsləhət görülmüşdür.