

---

# ПОЛІТИЧНИЙ ТА СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИЙ РОЗВИТОК КИТАЮ

---

ISSN 2409-904X (print)  
Kytaieznavchi doslidzhennia, 2017, No. 1–2, pp. 34–46

UDK 339.9.012(510+549)

## **CHINA-PAKISTAN ECONOMIC CORRIDOR: NEW CAPACITIES OR NEW CHALLENGES**

*O. Bordilovska*

DSc (Politics)  
The Institute of International Relations,  
Kyiv National Taras Shevchenko University  
36/1, Melnikova Str., Kyiv, 04119, Ukraine  
olbord@ukr.net

Considering various aspects of the PRC's strategy under the general title "One Belt – One Way" (OBOR), experts in different countries, and especially in Pakistan, pay particular attention to the indicative part of OBOR – the Sino-Pakistani Economic Corridor (CPEC). This project has already received the loud name of the "game-changer", as its realization to a large extent will impact the implementation of all the ambitious plans of China to build a broad infrastructure network in Eurasia. But since the launch of the KPEC and the first steps in its implementation, many questions have already arisen, such as: for whom exactly it is a turning point, who is more interested in it, China or Pakistan? What are the risks this project has for the general population and private business in particular? Why do different regional and non-regional actors react so differently to the CPEC project? These questions should be answered for the first time in Ukraine within an article written after the author's visit to the Islamic Republic of Pakistan and discussing this topic with experts in various fields.

**Keywords:** Silk Roads Strategy, China Geo-economic Policy, One Belt One Road Initiative, China – Pakistan Economic Corridor, "All Weather" Partnership

## **КИТАЙСЬКО-ПАКИСТАНСЬКИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ КОРИДОР: НОВІ МОЖЛИВОСТІ ЧИ НОВІ ВИКЛИКИ?**

*O. A. Борділовська*

Почати слід з того, що, справді, наразі немає в Пакистані теми, яка б викликала настільки жваві дискусії на різних рівнях, від політиків і експертного середовища до мас-медіа і пересічних громадян. Зазначимо, що не існує якогось серединного "спокійного" підходу, оцінки надаються абсолютно полярні – від тотального схвалення КПЕК як "найвищого стандарту" для усього

---

проекту ОПОШ і порятунку для енергетичного сектору та економіки Пакистану до попередження про небезпеку, “китайську загрозу” і т. ін.

Нагадаємо коротко історію цього проекту. Після перших заяв Сі Цзіньпіна щодо відновлення в сучасних умовах Великого шовкового шляху, зроблених в Астані у 2013 р., були проведені двосторонні зустрічі, під час яких керівництво КНР запропонувало як перший крок у реалізації Економічного поясу Шовкового шляху створити транспортно-економічний коридор, який би з’єднав дві країни і дозволив прискорити двосторонню співпрацю, спростив шлях до Китаю енергоресурсів із країн Перської затоки через територію Пакистану й одночасно сприяв вирішенню цілої низки проблем у самому Пакистані, у першу чергу – постачання електроенергії. Проведені у 2013–14 рр. переговори з цього питання буди надзвичайно продуктивними, особливо успішним став візит до ІРП китайського прем’єра Ді Кецяна (під час якого й була вперше озвучена ідея КПЕК) і візит у відповідь прем’єр-міністра Пакистану Наваза Шарифа до КНР у 2014 р. Фактично були наведені усі мости для реалізації такої собі показової ділянки Великого шовкового шляху, а напередодні візиту до Ісламабада голова КНР Сі Цзіньпіна у квітні 2015 р. заявив, що почуває себе так, наче їде додому до свого брата. Більш того, виступаючи в парламенті Пакистану з промовою, китайський лідер наголосив на тому, що відносини між двома країнами є прикладом розбудови “нової азійської спільноти з єдиною долею” [Си Дзиньпин... 2015]. Саме тому і КПЕК має стати прикладом для інших країн, які підтримали ОПОШ офіційно, а таких у Пекіні нарахували 65, це надасть і справді амбітній ініціативі реального змісту. Варто зазначити, що, за оцінками фахівців, ОПОШ створить додатковий обсяг торгівлі на суму 2,5 трлн. дол. для тих 65 країн, а бюджет створеного під цю ініціативу Азійського банку інфраструктурних інвестицій відповідає плану Маршалла для Європи після закінчення Другої світової війни [Кіктенко 2017, 25] Пакистан дістав шанс стати першою країною, де плани мають втілитися в реальність.

Тут слід зробити невеличкий історичний екскурс, аби пояснити, наскільки особливими в історії двосторонніх відносин вважаються стосунки між ІРП і КНР. Натепер щодо їхнього визначення навіть придумали спеціальний термін – “партнерство за всякої погоди”, що означає найвищий рівень навіть для стратегічних партнерів (Китай використовує цей термін лише для характеристики відносин з Пакистаном). Підвалини такої дружби були закладені давно, зі становленням у 1951 р. дипломатичних відносин; того ж року в Пекінському університеті запрацював департамент мови урду (тепер її вивчають також в університетах Сіаня і Гуанчжоу). До речі, саме в середині 50-х рр. вперше виникла й ідея коридору, який міг би з’єднати північні провінції Пакистану і північно-східні райони КНР, зокрема вже в 1959 році розпочалися роботи з будівництва шосейної дороги в долині річки Інду, яка з’єднала Гілгіт та Ісламабад. За десятиріччя відносини виходять на вищий рівень – після війни Пакистану з Індією, – хоча тоді сподівання Пакистану на відверту підтримку з боку Китаю і не виправдалися, але дружні стосунки дістали новий поштовх. Зокрема, із середини 60-х років розпочалися перемовини щодо Каракорумського шосе, а з 1969 р. започатковано його будівництво. Зазначимо, що ця магістраль – найвища дорога у світі, будувати її було надзвичайно складно (люди гинули від жахливих кліматичних умов і важкої праці), але за 10 років шосе запрацювало в обмеженому режимі, Китай дістав вихід на Центральну Азію, а Пакистан – китайські інвестиції, які з того час залучалися до ремонту

---

і розширення цієї високогірної магістралі. Зокрема, у 2006 році була підписана двостороння угода щодо його розширення та оновлення, і в цьому ж році між країнами створена зона вільної торгівлі [Talat Ayesha Wizarat 2015, 13].

У КНР щиро вдячні за підтримку Пакистаном позиції Пекіна в Тайванському питанні і ніколи не забуватимуть такої дружньої поведінки. Так само в Пакистані високо цінують допомогу КНР у створенні ядерної програми і загалом співпрацю у військово-технічній галузі. І хоч КНР ніколи не змінювала офіційно своєї нейтральної позиції щодо індійсько-пакистанського конфлікту, і кашмірського питання зокрема, без фактичної допомоги китайських друзів ІРП ніколи не почувала б себе настільки впевнено у протистоянні із сусідом. Пакистан завжди був, як вважають фахівці, “low-cost” партнером для Китаю, тоді як для Пакистану Китай виступав “high-value” союзником, саме через співпрацю у безпековій галузі.

Так було завжди, незалежно від того, який режим, військовий чи цивільний встановлювався в Ісламабаді. Наприклад, перші домовленості щодо розбудови порту Гвадар, ключового пункту коридору, розпочалися ще за часів перебування при владі генерала П. Мушаррафа. Зокрема, це питання обговорювалося під час візитів найвищого рівня 2001 і 2005 рр., і вже у 2007 році основні роботи з будівництва порту Гвадар були закінчені. Щоправда, через нестабільність у провінції Белуджистан у 2008–2013 рр. Гвадар був переданий в управління сингапурській компанії, але вже 2013 р. в КНР повернулися до цього критично важливого проекту, і у 2015 р. порт був переданий в оренду китайській державній компанії на 40 років.

Кожен пакистанський лідер розумів важливість відносин з Китаєм, але ніколи персональні відносини не набували такої глибини, як особисті зв'язки між Н. Шарифом і Сі Цзіньпіном, обидва прийшли до влади у своїх країнах 2013 року, і з того часу відносини вийшли справді на найвищий рівень з усіх можливих. До речі, перший візит за кордон голова уряду Н. Шариф здійснив саме в Пекін. Щоправда, і після “падіння” Н. Шарифа (звинувачень у корупції і гучної відставки у 2017 р.) новий прем'єр Ш. Х. Аббасі майже одразу виступив із заявою, що у стосунках з КНР і планах щодо КПЕК змін не очікується.

Тому історія двосторонніх відносин виглядає як поступальний розвиток, але саме з підписанням угод 2015 р. щодо КПЕК “залізна дружба стає сталевістю”: основним результатом візиту голови Сі у 2015 р. стало підписання конкретних угод щодо реалізації економічного коридору “Китай – Пакистан”, який відтоді дістає статус ключового проекту з реалізації Шовкового шляху. Тоді, у 2015 р., угоди були підкріплені значною сумою китайських інвестицій – 46 млрд. дол., але з того часу вона вже збільшилася (за різними оцінками, сягає від 65 до 90 млрд. дол.) [Khurram Husain 2017].

Ось таким чином Пакистан раптом перетворився на провідного партнера китайських друзів у здійсненні стратегії Шовкових шляхів. Для Пекіна цей коридор має, без перебільшення, критичне значення: від його реалізації залежать доля усього проекту ОПОШ і подальше просування інтересів Китаю на континенті й у світі. Тому стільки сил було кинуто на лобіювання цього проекту і проведення спільних аналітичних досліджень. Ще до того, як план КПЕК був деталізований, провідні пакистанські фабрики думок почали здійснювати одне за одним дослідження щодо перспективності відродження Шовкового шляху саме на ділянці, яка проходить через Пакистан. Так, Рада з міжнародних відносин Карачі у своєму case-study “Ворота до Китаю” чітко

---

позиціонувала Каракорумське шосе як сучасний варіант Південного шовкового шляху, який у давнину проходив з Китаю через Каракорум далі територіями, що зараз є провінціями Пакистану, – Гілгіт-Балтистан, Хайбер-Пахтунхва і Белуджистан, з якого далі прямував через Іранський Хорасан до Іраку і зрештою виходив у Туреччині до Середземного моря [Talat Ayesha Wizarat 2015, 9].

З другого боку, представники пакистанського бізнесу забили на сполох, багато хто почав говорити про те, що Китай просто скуповує Пакистан, використовує його надра, природні ресурси і надзвичайно вигідне геополітичне становище на свою користь, виснажуючи країну. Жодні красиві гасла і прикриття про “спільне азійське майбутнє” не можуть виправдати хитрі розрахунки китайських друзів, вважають противники КПЕК (визнаємо одразу, що їх у Пакистані меншість).

Тож деякі експерти зауважують, що замість того, аби стрибати від радощів, слід добре подумати і порахувати, чи не загрожує КПЕК національним інтересам Пакистану, тим більше що план не винесений на широке обговорення і ніхто, по суті, так і не знає, якими будуть, наприклад, умови повернення кредитів китайським інвесторам. Місцеві бізнесмени при цьому наголошують, що і без китайських мільярдів Пакистан протягом останніх 7 років показує хороші темпи зростання, ВВП країни збільшується на 4,7 % восьмий рік поспіль. За умов збереження таких темпів Пакистан може стати 20-ю економікою світу до 2030 р. (зараз за рівнем ВВП займає 26-ту позицію). З другого боку, за прогнозами прихильників КПЕК, здійснення таких глобальних перетворень і залучення китайських інвестицій у великих розмірах може додати до 4,7 ще 2 % щорічного зростання [SPES 2017, 4]. З цією метою в країні 2015 р. прийнятий Закон про спеціальні економічні зони, як вважають скептики, суто для залучення прямих інвестицій з Китаю.

Високого градусу дискусії досягли в травні 2017 р., коли Наваз Шариф, тоді ще прем'єр-міністр Пакистану, прибув до Пекіна на саміт програми ОПОШ, адже саме там, як свідчили різноманітні джерела інформації, мав бути остаточно фіналізований проект КПЕК. Цікаво, що сам план не був оприлюднений, і лише найбільш шановане видання – провідна пакистанська газета Dawn, заснована ще “батьком нації” М. А. Джинна, спромоглася надрукувати начебто оригінальний документ і показати нарешті громадськості, про що власне йдеться. У надрукованому плані детально йдеться про те, як саме протягом наступних 15 років має створюватися унікальний транспортно-економічний коридор і як саме китайські інвестиції допоможуть зробити цю зону коридором процвітання та розвитку. Журналісти довідалися, що існують дві версії плану, коротка і повна, остання містить 231 сторінку тексту, вона підготовлена Китайським банком розвитку і Національною комісією розвитку КНР, тож журналісти видання справедливо зазначали, що це є план Китаю для Пакистану, а от питання – де план Пакистану щодо Пакистану? [Khurram Husain 2017].

У короткій версії плану (датується лютим 2017 р. і містить лише 30 сторінок) йдеться лише про загальні цілі і перспективи співпраці в різноманітних галузях, без деталізації. Його навіть не розсилали провінційним урядам, за винятком Панджабу – найбільш розвинутої з усіх провінцій і на додачу “вотчини” Наваза Шарифа. Більш широка версія плану пропонує детальний огляд того, що має бути зроблено, під загальною назвою КПЕК, з урахуванням вже існуючих досягнень (а на кінець 2016 р. китайською стороною було

---

інвестовано вже 200 різних проектів, у тому числі 51 у межах КПЕК, у Пакистані працювали понад 4 тисячі китайських фахівців, інженерів і техніків). Очевидно, що головна мета – створення потужної інфраструктури шляхом розбудови широкої мережі автошляхів і залізниць, мостів і тунелів, яка б з'єднала пакистанський порт Гвадар (на півдні країни, у провінції Белуджистан) з Сіньцзян-Уйгурським автономним районом (найменш розвинутим і найпроблемнішим у КНР). Загалом мають бути створені 11 спеціальних індустріальних зон з потужними виробничими підприємствами й енергетичними об'єктами, які так потрібні Пакистану, та прокладений фіброволоконний кабель від Кашгара до Гвадара.

Здавалося б, приваблива ідея, тож навіщо панікувати? Журналісти вказали на декілька загрозливих з їхньої точки зору моментів, зокрема на те, що тисячі акрів сільськогосподарських земель мають бути віддані китайським підприємцям під “сигнальні” проекти в різних галузях (від селекції насіння до іригації), і ніхто не знає, на яких умовах. Власне, саме приховування інформації і є, як це завжди буває, основною причиною для занепокоєння суспільства. Ще один приклад: планом передбачено створення системи електронного спостереження і постійного моніторингу на спільних об'єктах, дорогах і в людних місцях (базари), але знов-таки питання – хто саме буде стежити і як реагувати на порушення порядку? Сучасні кабельні системи прокладатимуть не лише для швидкісного Інтернету, а й “оптимізації” телебачення, зокрема в Пакистані з'явиться декілька китайських каналів, які мають просувати китайську культуру, а це теж викликає певні підозри. Таким чином, план передбачає глибоке проникнення в економіку та соціальну сферу Пакистану, він охоплює широке коло галузей співпраці, від енергетики і транспорту до мови й телебачення. Тому й виникає запитання: а чи не занадто глибоке це проникнення?

*Спробуємо оцінити основні вигоди і так само загрози від розбудови КПЕК.* Перше питання – навіщо цей проект Китаю, окрім іміджевих дивідендів? Тут все доволі просто: фактично цей коридор відкриває Шовковий шлях, робить прорив від континентальної Євразії до Індійського океану і країн Перської затоки. Передусім введення в експлуатацію порту Гвадар, до проекту якого Китай повернувся у 2013 році, скорочує шлях енергоносіїв із країн Перської затоки: якщо зараз відстань становить 12 тис. км і подолати цей морський шлях можна за 45 днів, то через Гвадар і далі сухопутним шляхом енергоносії до Китаю потраплятимуть за 20 днів і відстань скоротиться до 2500 км (на 80 %!) до західних провінцій Китаю та до 6500 км – до східних. Для КНР, енергозалежної держави, зміни матимуть принциповий характер. Власне, коридор з'єднає сухопутний Шовковий шлях з морським, його реалізація має якраз вирішити Молуккську дилему, а саме це завдання ставив Сі Цзіньпін, оголошуючи стратегії Шовкових шляхів. Якщо пригадати, що Китай посідає перше місце у світі із закупівлі нафти і що 80 % газу та 30 % нафти постачаються до КНР саме через Молуккську протоку, то важливість Гвадара (який, до речі, буде найглибоководнішим портом світу – 28 миль) і КПЕК загалом є аж ніяк не перебільшенням.

Інший важливий компонент – згадане вище Каракорумське шосе: ця вузька високогірна траса вже практично не працює взимку і потребує реновації, але і в такому разі, а також за побудовою залізниці через Каракорумський хребет у Євразії вперше з'явиться шлях по меридіану з виходом до океану. З другого

---

боку, північна точка – Кашгар – має транспортний вихід і до центральних районів Китаю, і до території країн СНД, що відкриває доступ до Каспійського моря. Тому, окрім високих заяв про “відновлення історичних Шовкових шляхів”, створення коридору матиме, безперечно, важливе геополітичне значення для усього континенту і змінить розстановку сил так само докорінно – звичайно, на користь КНР. (Хоча в Китаї, як нещодавно заявила на Валдайському форумі Посол КНР у Росії, не беруть до уваги геополітику!) Тож не дивно, що проект КПЕК включений до 13-го п’ятирічного плану КНР і фінансується окремо від інших проектів у рамках ОПОШ.

Наступне питання – чи справді КПЕК настільки вигідний для пакистанської сторони і може бути оцінений як порятунок для економічної й енергетичної ситуації в країні? І наскільки легко буде реалізувати усі задуми?

По-перше, існують, як вже зазначено вище, міцні підвалини пакистано-китайського діалогу і значний досвід торговельно-економічної співпраці. У деяких галузях китайські компанії в Пакистані давно присутні, як-от Haier, China Mobile, Huawei, а також China Metallurgical Group Corporation (MCC) (шахти і металургія), тут будувати з нуля нічого не доведеться. Інші галузі – текстильна і легка промисловість, цементно-будівна лише очікують на сприятливий бізнес-клімат, а деякі, як-от сільськогосподарські технології і добрива, взагалі потребують додаткової роз’яснювальної роботи серед населення через страхи “нового колоніалізму”. Тут ключовим елементом мають стати створення потужної інфраструктури, спеціальних індустріальних парків і правильна кадрова політика (китайська сторона обіцяє, що її працівники становитимуть не більше 25 % працівників на будь-якому підприємстві). Очікується, що 75 % населення Пакистану буде залучено до реалізації проектів КПЕК, тобто створюватимуться нові робочі місця, зокрема в кожному енергетичному проекті працюватимуть від 3 до 15 тисяч, що має повністю зняти проблему безробіття. Таким чином, одна з найбільш очікуваних позитивних опцій – саме створення нових робочих місць; на розбудову лише логістичних підприємств мають бути запрошені, за різними підрахунками, від 400 до 800 тисяч робітників та інженерів, наразі понад 30 тисяч вже дістали роботу. У свою чергу, збільшення прямих іноземних інвестицій, нова інфраструктура і логістика сприятимуть зростанню малого і середнього бізнесу, стабілізації економічної ситуації в країні, коридор буде справжнім локомотивом розвитку ІРП. У спеціальному інтерв’ю щодо КПЕК міністр планування і розвитку проф. Ахсан Ікбал зауважив, що китайські інвестиції дорівнюватимуть 20 % ВВП Пакистану, що абсолютно безпрецедентно [Exclusive interview with Prof. Ahsan Iqbal... 2017, 4].

Енергетика – критично важлива галузь для розвитку Пакистану, так само як і для Китаю. Хронічна нестача природного газу та електроенергії, погана система транспортування та розподілення ресурсів, постійні переривання в енергопостачанні, високі ціни на паливо визначають ситуацію перманентної енергетичної кризи, у якій перебуває Пакистан. 58 % населення до цих пір використовують біомасу для приготування їжі і не мають доступу до постійних джерел електроенергії. Тому для Пакистану створення потужної мережі енергопостачання – запорука стабільності і сталого розвитку. Китайська сторона пропонує різні об’єкти – гідроелектростанції, сонячні батареї, теплові станції, які мають забезпечити безперебійне постачання енергії, і на цю галузь покладаються особливі сподівання. До речі, найбільше фінансування

---

(74 %) виділяється саме на виробництво електроенергії (до 37 млрд. дол. у порівнянні з 10 млрд. дол. на порт Гвадар). Лише один проект з переробки сонячної енергії (900 мегават) на базі підприємства Quaid\_e\_Azam Solar Park у м. Бахавалпурі, який розробляє китайська компанія Zonergy Limited, має бюджет у 1,5 млрд. дол. [Антипов 2016, 265].

Якими є можливі втрати або принаймні виклики для Пакистану від реалізації цього проекту? І чи існують загрози також для Китаю? Очевидно, що безпекових ризиків (для обох сторін!) більш ніж достатньо, хоча б тому, що Пакистан – 4-та за рівнем небезпеки і терористичних загроз країна світу. У такому разі КПЕК – це суцільні виклики і загрози, адже на півночі країни все ще діють підрозділи так званого Пакистанського Талібану, поруч – нестабільний Афганістан, а на кордоні із Сіньцзяном почастишали випадки переходу на пакистанську сторону китайських мусульман, які під виглядом вивчення мови урду приєднуються до різних радикальних організацій.

Особлива ситуація навколо реалізації КПЕК виникла у провінції Белуджистан (саме там розташований Гвадар), оскільки місцева еліта має власні традиції і взагалі майже не контролюється центром, тому китайські проекти сприймає як непотрібні і такі, що заважають звичному порядку та розподілу грошей. Неодноразово лунали заяви про те, що влада провінції і місцеві “сардари” не допустять китайський бізнес на свою територію. І не тільки еліта, а й місцеве населення налаштоване доволі вороже до китайських планів і так само до китайських працівників: тут неодноразово відбувалися напади на них, викрадення, вбивства і прояви абсолютно недружнього ставлення. При цьому посиляються на те, що з усіх китайських інвестицій лише 7 млн. дол. спрямовані на Белуджистан, а проект Гвадара, який фінансується окремо, насправді нічим не буде корисний, навпаки, забиратиме воду та інші ресурси від місцевого населення.

Ще одна загроза, на думку окремих експертів, полягає в тому, що китайська сторона не відкриває усі карти і в тому числі не оголошує усі умови кредитування, про що вже йшлося вище, а практика інших країн (Шрі-Ланка зокрема) доводить, що умови часто-густо змінюються в процесі запуску проектів. Тобто населення просто не обізнане з конкретними перспективами, 93 % людей, за оцінками соціологів, не беруть участі в дискусіях щодо КПЕК. Також викликають побоювання надмірне використання ресурсів Пакистану (того ж цементу) і їхнє вивезення та загалом перетворення країни на сировинну базу (звідси і побоювання щодо “нового колоніалізму”). Незрозуміло, які саме землі і яких саме фермерських господарств будуть віддані китайським орендарям і на яких умовах. Особливою загрозою є можливе руйнування однієї з провідних галузей – легкої промисловості, адже вироби пакистанського текстилю відомі на весь світ, а в проектах китайських партнерів є лише використання місцевої бавовни для власне китайських підприємств. Нерівними є й умови ведення бізнесу: китайські підприємці дістали безвіз для роботи в Пакистані, тоді як у пакистанських партнерів немає такої можливості.

Щодо Гвадара і розбудови потужної інфраструктури навколо нього (логістичний центр, аеропорт, залізниця, місця розваг і відпочинку), то, очевидно, цей проект потрібний КНР набагато більше, тому й експерти застерігають: “Ми маємо розуміти, що Китай запропонував КПЕК як здійснення споконвічної мрії про теплі води Індійського океану, і було б дуже наївним приймати

---

від нього інвестиції просто так... Для Китаю КПЕК набагато більше поворотний пункт (game-changer), ніж для Пакистану!” [Rasheed 2017].

То де ж пояснення того, чому Пакистанська еліта так завзято кинулася виконувати плани КНР і будувати взірцеву ділянку нового Шовкового шляху? Тут теж все доволі очевидно, якщо пригадати, що найбільшими привілеями в цій країні користується армія. За неофіційними даними, верхівка збройних сил ІРП дістала додаткове фінансування на охорону об’єктів КПЕК і забезпечення нормальних умов роботи китайським фахівцям. Вже створена елітна дивізія, яка буде охороняти об’єкти по всьому коридору, відповідатиме за кібербезпеку та оберігатиме спокій китайських партнерів. Більш того, є така думка, що підрозділи пакистанської армії можуть бути згодом задіяні також і для охорони інших ділянок ОПОШ, тим більше що військові ІРП мають надзвичайно великий досвід участі у миротворчих операціях. Саме тому, як вважають експерти, Пакистан відмовив Саудівській Аравії в наданні військових підрозділів для операції в Ємені, оскільки розраховує на їхнє використання для охорони КПЕК і можливої подальшої служби на складних ділянках ОПОШ – в Афганістані, Сирії та Іраку [Антипов 2016, 269]. Звісно, китайська сторона це фінансує і підтримує, оскільки лише в разі гарантій безпеки можна створити “зону спільного процвітання” і тоді буде що продемонструвати іншим.

Експерти наголошують на тому, що, аби уникнути можливих серйозних негативних наслідків, Пакистан має дотримуватися таких обов’язкових правил:

- чітко дотримуватися правил СОТ у веденні торгівлі з КНР;
- створити належний захист вітчизняних виробників;
- створити регіональні зони в межах КПЕК і запровадити жорстку конкуренцію між ними;
- проаналізувати необхідність імпорту тих чи інших груп товарів з КНР, у разі відсутності такої потреби підтримувати місцевий бізнес;
- забезпечити прозорість під час створення спільних підприємств;
- дати можливість журналістам і громадянському суспільству стежити за реалізацією коридору [Engr. M. A. Jabbar, 15–16].

Ще один важливий момент, який потребує додаткового серйозного дослідження, – реакція сусідів та інших важливих міжнародних акторів на КПЕК. Якщо коротко, то найбільше занепокоєння КПЕК викликає, звичайно, в Індії, яка і без того змушена “тримати оборону” з обох сторін кордону через китайсько-пакистанську “вічну дружбу”. Тепер, якщо Пакистан дістане додаткові шанси на стабільний розвиток і зміцнення, а Китай остаточно оминатиме Індію і матиме певний контроль над її прикордонними територіями, ситуація стає ще більш загрозливою. Відомо, що Індія загалом відмовляється від участі в ОПОШ та офіційно не брала участі у травневому саміті в Пекіні (хоча представники експертного середовища були там присутні). Щодо КПЕК, то стандартне пояснення, чому Індія настільки критично налаштована щодо нього, полягає в тому, що він проходить через спірну територію Кашміру, яка незаконно, як вважають в Індії, контролюється Пакистаном (частина колишнього князівства Джамму і Кашмір тепер входить до пакистанської провінції Гілгіт-Балтистан). Насправді є й інші причини “індійського бойкоту”, зокрема амбіції регіонального лідерства, якими Індія не збирається поступатися, а також страхи щодо стрімкого посилення Китаю. Більш того, усі занепокоєння Індії



---

мали як наслідок перехід до більш жорсткої лінії зовнішньополітичної поведінки, відомої як “Доктрина Довалья” за ім’ям радника прем’єра Н. Моді з питань національної безпеки А. Довалья, колишнього працівника спецслужб із великим досвідом ведення розвідувальних операцій. Доктрина також дістала назву “активної оборони” і вибудовується на основі розуміння загроз для Індії з боку обох сусідів і передбачає цілий набір інструментів, як-от показова демонстрація сили (в Кашмірі зокрема), нарощування військової потужності і підтримка сепаратистів у Белуджистані (їхні лідери навіть мають своє представництво в Делі). А. Доваль відомий гучними заявами в бік Пакистану, наприклад: “Влаштуєте нам ще один Мумбаї – ризикуєте втратити Белуджистан!” [Нурані 2015].

Індійські фахівці не втомлюються вказувати на ризики для Пакистану від реалізації проекту КПЕК і на односторонній зиск для Китаю, зокрема вважають, що з початком виплати відсотків за кредитами у 2020 році пакистанська економіка опиниться перед серйозним викликом, адже інвестиції в кожний спільний проект у межах КПЕК (а їх на літо 2017 р. вже було понад 50, і 19 з них повністю завершені) начебто вимагають 17 % відшкодування [Indian opposition... 2017]. Звідки взяли цифри – невідомо, адже деталі фінансування ніколи не обговорювалися відкрито, як ми зазначали. Цікаво, що Китай постійно виголошує гучні заяви щодо можливого приєднання Індії до КПЕК (відповідно й до ОПОШ) що стало б продовженням роботи над “спільною зоною азійського процвітання” і принесло додаткові дивіденди самій Індії. Для цього, до речі, у КНР є певні підстави, адже за прем’єрства М. М. Сінгха позиція Індії щодо Економічного поясу Шовкового шляху і Морського Шовкового шляху XXI сторіччя полягала у вичікуванні, тоді активні дискусії точилися навколо можливої втрати вигідних пропозицій та ізоляції в разі відмови від участі. Більш того, Н. Моді на початку свого прем’єрства фактично дав згоду на участь у транспортному коридорі Китай – Бангладеш – М’янма – Індія, який міг би так само поєднати ЕПШШ і МШШ. Але у 2015 році ситуація змінилася, після китайсько-пакистанських угод щодо КПЕК Індія побачила загрозу своїм національним інтересам. Виступаючи на форумі в престижному індійському think-tank “Overseas Research Foundation” 17 січня 2017 р., індійський прем’єр-міністр Н. Моді зауважив: “Лише поважаючи суверенітет усіх країн, залучених до проектів, регіональні транспортні коридори можуть досягти правильного результату, не створюючи непорозуміння і незгоди” [Raisina Dialogue 2017, 25]. Натяк був більш ніж зрозумілий.

Натомість китайці мріють про долучення усіх країн Південної Азії до цієї ініціативи, оскільки тоді КПЕК поєднає не лише Китай і Пакистан, а й Центральну і Південну Азію загалом. Здійсненню цієї мрії якраз і заважає відмова Індії, Бутану та Афганістану, решта країн вже офіційно зголосилися підтримувати ініціативи китайського керівництва. До речі, Афганістан дав зрозуміти, що в разі приєднання Індії не забариться з позитивним рішенням, тим більше що швидкісна магістраль Кабул – Пешавар у 265 км вже закладена в проект коридору.

Доволі критично поставилися до КПЕК у США (цілком зрозуміло, адже там не вітають посилення китайських позицій і навряд чи допустять, щоб Гвадар запрацював на повну), в ОАЕ (введення в дію Гвадара, за оцінками, призведе до втрат 70 % усього бізнесу країни), а також у Японії, яка підтримує Індію в намаганні хоч якось стримувати Китай. Щоправда, експерти у

---

США делікатно зауважують, що в разі успіху КПЕК, особливо в досягненні стабільності і процвітання, для Вашингтона було б абсолютно логічним підтримати цей проект, зважаючи на усі попередні зусилля, яких доклали США для стабілізації регіону [Afzal Madiha 2017]. Експерти Брукінгз зауважують, що гострі заяви президента Трампа в бік Пакистану ні до чого не призведуть, адже це ще більше штовхає пакистанську сторону до співпраці з Китаєм, якому вони, на відміну від США, довіряють. Причина проста – китайські партнери завжди приймають пакистанських друзів як рівних і ведуть з ними двосторонній діалог як із серйозними співрозмовниками, не втягуючи жодну третю сторону (в разі перемовин зі США завжди фігурують Афганістан і загалом “недостатня” боротьба з терором) [Raza Khan 2017]. Тобто Китай не просто пропонує розбудову необхідної інфраструктури, а й робить Пакистан ключовим партнером, і такий підхід не може бути не оцінений!

Сусіди по Центральній Азії схвально поставилися до китайсько-пакистанського коридору, який є так само відкритим, як і весь проект ОПОШ. Крім партнерів по ШОС, активно підтримав ідею коридору Азербайджан. А от Іран одночасно з підтримкою усіх китайських ініціатив продовжує будувати свій глибоководний порт Чобахар, який розташований лише у 100 км від Гвадара, і робить це за допомогою індійських інвестицій. Приєднатися до ініціативи вже зголосилася Росія, яка останнім часом активно розвиває відносини з Пакистаном (навіть двічі провела спільні військові навчання), не кажучи вже про співпрацю з Китаєм. Цікаво, що ідею КПЕК також підтримали деякі західні країни – Велика Британія і Румунія. Варто також зазначити, що пакистанська сторона теж всіляко агітує інші країни приєднатися до коридору, оскільки в такий спосіб Ісламабад намагається обійти аж надто велику залежність від Пекіна. З другого боку, і для КНР залучення якомога більшої кількості країн є справою надзвичайно привабливою: у такий спосіб реалізується геоекономічний підхід, закладений в основу ініціатив ОПОШ, а саме використання локальних проектів для зміцнення позицій КНР у регіональному масштабі, створення нових хабів міжнародної співпраці. Навіть існують припущення, що в разі долучення до двостороннього проекту КПЕК може стати “новим обличчям глобалізації”!

Підсумовуючи, варто зазначити, що світовий тренд на “повернення ери Азії” останнім часом все активніше доводить свою актуальність, при цьому керувати “Азійським сторіччям” все одно буде Китай, з потужністю і можливостями якого жодна інша країна Азії не може бути порівняна. Важко не погодитися з думкою відомого українського фахівця-синолога А. З. Гончарука про те, що «“Один пояс – один шлях” – це не проект або програма, а скоріше пропозиція Піднебесної країнам континенту сконструювати новий історичний процес інфраструктурної, інвестиційної та соціально-економічної модернізації сучасного світоустрою» [Гончарук 2016, 3]. З другого боку, реалізувати повною мірою усі амбіції стосовно ролі Азії у світових справах і глобальній економіці самотужки КНР також не зможе – для цього потрібні союзники, а найкращим з них є саме Ісламська Республіка Пакистан, яка “за всякої погоди” вважає КНР своїм найбільшим другом. Тому ідея КПЕК є цілком логічною з усіх точок зору – іміджевої, геополітичної, економічної, енергетичної – та потрібною для обох країн. Питання “хто від цього виграє найбільше?” поки що відкладемо, час покаже, наскільки правильно було оцінено зиски і ризики для обох держав.

---

## ЛІТЕРАТУРА

Антипов К. В. **Экономический коридор “КНР – ПАКИСТАН” открывает Шелковый путь на Запад.** 2016 // <https://cyberleninka.ru/article/n/ekonomicheskii-koridor-knr-pakistan-otkryvaet-shelkovyy-put-na-zapad>

Гончарук А. З. **Суперництво Росії та Китаю за вплив у регіоні Центральної Азії. Висновки для України.** Національний інститут стратегічних досліджень. Аналітична записка. 2016. – <http://www.niss.gov.ua/articles/2768/>

Кіктенко В. О. “Один пояс – один шлях” – глобальний гео економічний проєкт Китаю. **Україна – Китай, № 2 (8), 2017.**

Нурани А. Г. (A. G. Noorani) А. Г. **Доктрина Довала 03.11.2015.** – <http://inosmi.ru/india/20151103/231159393.html>

Си Цзиньпин в парламенте Пакистана выступил с важной речью на тему “Создание китайскопакистанского сообщества с единой судьбой, открытие нового пути сотрудничества и взаимного выигрыша” // **Синьхуа.** 22.04.2015. – URL: <http://russian.people.com.cn/n/2015/0422/c315208881773.html>

Afzal Madiha. **Why the Trump administration’s policy on Pakistan is likely to fail.** – [https://www.brookings.edu/blog/order-from-chaos/2017/11/22/why-the-trump-administrations-policy-on-pakistan-is-likely-to-fail/?utm\\_campaign=Brookings %](https://www.brookings.edu/blog/order-from-chaos/2017/11/22/why-the-trump-administrations-policy-on-pakistan-is-likely-to-fail/?utm_campaign=Brookings%20)

**CPEC – a Game-changer for the region.** Institute of Cost and Management of Pakistan (IKMA), March – April 2017.

Engr. M. A. Jabbar: **Need for a Win-Win Arrangement under CPEC** CPEC – a Game-changer for the region. Institute of Cost and Management of Pakistan (IKMA), March – April 2017.

Exclusive interview with Prof. Ahsan Iqbal, Federal Minister for Planning and Development // **CPEC – a Game-changer for the region.** Institute of Cost and Management of Pakistan (IKMA), March – April 2017.

Indian opposition can affect China-Pakistan Economic Corridor in short run // **The Express Tribune,** June 27, 2017.

Khurram Husain. **Long Term Plan.** Dawn May 18, 2017. – <https://www.dawn.com/news/1333101>

**Raisina Dialogue.** Inaugural Address by Shri Narendra Modi, India PM. Conference Report 2017.

Rasheed I. **CPEC: a game changer for whom?** The Express Tribune. 17.05.2017. – <http://tribune.com.pk/story/1411533>

Dr. Raza Khan. **Washington’s reservations over CPEC.** Published in The Express Tribune, November 8, 2017.

Dr. Talat Ayesha Wizarat. **Gateway to China.** Case Study of Silk Toad. Karachi Council on Foreign Relations, 2015.

## REFERENCIAS

Antipov K. V. (2016) *Ekonomicheskii koridor KNR-Pakistan otkryvaet shelkovyy put na Zapad* // <https://cyberleninka.ru/article/n/eko> (In Russian).

Goncharuk A. Z. (2016) *Supernytstvo Rosiyi I Kutayu za vplyv u regioni Tzentrallyy Aziyi. Vysnovky dlya Ukrayiny* // <http://www.niss.gov.ua/articles/2768/> (In Ukrainian).

Kiktenko V. O. (2017) “*Odyn poyas – Odyn Shlyah*” – *globalnyi geoeconomichnyi proekt Kitayu* // *Ukrayina – Kytai, №2 (8), 2017, p. 20–26.* (In Ukrainian).

---

Noorani A. G. (2015) *Doctrina Dovala* 03.11.2015 // <http://inosmi.ru/india/20151103/231159393.html> (In Russian).

*Si Tzypin v parlamente Pakistana vystupil s vazhnoy rechyu na tyemu: "Sozdaniye kitaysko-pakistanskogo soobshchestva s yedinoy sydboy..."* (2015) // *Zhin-hua*. 22.04.2015. URL: <http://russian.people.com.cn/n/2015/0422/c315208881773.html> (In Russian).

Afzal Madiha (2017) *Why the Trump administration's policy on Pakistan is likely to fail* /[https://www.brookings.edu/blog/order-from-chaos/2017/11/22/why-the-trump-administrations-policy-on-pakistan-is-likely-to-fail/?utm\\_campaign=Brookings%](https://www.brookings.edu/blog/order-from-chaos/2017/11/22/why-the-trump-administrations-policy-on-pakistan-is-likely-to-fail/?utm_campaign=Brookings%20)

CPEC – a Game-changer for the region (2017). *Institute of Cost and Management of Pakistan (IKMA), March – April 2017*.

Engr. M. A. Jabbar (2017): *Need for a Win-Win Arrangement under CPEC* CPEC – a Game-changer for the region. *Institute of Cost and Management of Pakistan (IKMA), March – April 2017*, p. 13–19.

*Exclusive interview with Prof. Ahsan Iqbal, Federal Minister for Planning and Development* (2017) // CPEC – a Game-changer for the region. *Institute of Cost and Management of Pakistan (IKMA), March – April 2017*, p. 4–5.

Indian opposition can affect China-Pakistan Economic Corridor in short run (2017) – *The Express Tribune, June 27, 2017*.

Khurram Husain (2017) *LONG TERM PLAN*, *Dawn May 18, 2017*: <https://www.dawn.com/news/1333101>

Raisina Dialogue (2017). *Inaugural Address by Shri Narendra Modi, India PM. Conference Report 2017*.

Rasheed I. (2017) *CPEC: a game changer for whom?* *The Express Tribune*. 17.05.2017 // <http://tribune.com.pk/story/1411533>

Dr. Raza Khan (2017) *Washington's reservations over CPEC* Published in *The Express Tribune, November 8, 2017*.

Dr. Talat Ayesha Wizarat (2015) *Gateway to China. Case Study of Silk Toad*. *Karachi Council on Foreign Relations, 2015*.

## **КИТАЙСЬКО-ПАКИСТАНСЬКИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ КОРИДОР: НОВІ МОЖЛИВОСТІ ЧИ НОВІ ВИКЛИКИ?**

*О. А. Борділовська*

Статтю присвячено розгляду проекту, відомого під назвою Китайсько-Пакистанський економічний коридор, що був започаткований у 2015 році. Це не просто програма двосторонньої співпраці, значення КПЕК виходить за межі Китайсько-пакистанського стратегічного партнерства. За задумами керівництва КНР, коридор має стати “вірцевою ділянкою” масштабного геоекономічного проекту “Один пояс – один шлях”, успіх якого гарантуватиме успішне втілення в життя загальних стратегічних планів Китаю. У дослідженні автор намагається дати відповіді на питання: хто в цьому проекті зацікавлений більше – Китай чи Пакистан, які ризики має цей проект і чому так по-різному реагують на нього різні регіональні і позарегіональні актори.

**Ключові слова:** стратегії Шовкових шляхів, геоекономічна політика Китаю, ініціатива “Один пояс – один шлях”, Китайсько-пакистанський економічний коридор, партнерство “за всякої погоди”.

---

## КИТАЙСКО-ПАКИСТАНСКИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КОРРИДОР: НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ ИЛИ НОВЫЕ ВЫЗОВЫ?

*О. А. Бордиловская*

Статья посвящена проекту, стартовавшему в 2015 г. и получившему название Китайско-Пакистанский экономический корридор. Это не просто программа двустороннего сотрудничества, значение проекта выходит далеко за рамки китайско-пакистанского “всепогодного” партнерства. По планам китайского руководства КПЭК должен стать “образцовым участком” масштабного геоэкономического проекта “Один пояс – один путь”, а его успех – гарантией успешного воплощения в жизнь общих стратегических планов КНР. В исследовании автор поставила себе целью ответить на ряд вопросов: кто в этом проекте заинтересован больше – Китай или Пакистан, оценить возможные его риски и проанализировать реакцию на КПЭК со стороны региональных и других важных отраслях.

**Ключевые слова:** стратегии Шелковых путей, геоэкономическая политика Китая, инициатива “Один пояс – один путь”, Китайско-Пакистанский экономический корридор, “всепогодное партнерство”

*Стаття надійшла до редакції 05.09.2017*