

Каменев С. Н. *

КИТАЙСКО-ПАКИСТАНСКИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КОРИДОР И ВОПРОСЫ РЕГИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

S.N. Kamenev

CHINESE-PAKISTAN ECONOMIC CORRIDOR AND ISSUES OF REGIONAL SECURITY

Аннотация: В статье рассматривается развитие транспортной инфраструктуры Южной Азии в частности Китайско-пакистанский экономический коридор в рамках китайской инициативы «Один пояс – один путь», носящий, по мнению автора, геостратегический характер. В этой связи автор отмечает существенное расширение инфраструктурных сетей между Китаем и Пакистаном в рамках КПЭК. В статье освещается модернизация порта Гвадар, как главного объекта в модернизации всей производственной инфраструктуры Пакистана, рассматриваются другие инвестиционные проекты Китая в Пакистане, затрагивается проблема обеспечения безопасности проектов и китайского персонала на территории Пакистана.

Так же в статье проводится анализ политического Пакистано-Индийского противостояния в связи с сооружением КПЭК по спорной территории Гилгит-Балтистан. Автор ставит задачу по выявлению возможности нахождения точек соприкосновения. В статье так же рассматривается вопрос создания Индией альтернативных «Пояса и пути» транспортных проектов.

Ключевые слова: Пакистан, КНР, Китайско-пакистанский экономический коридор, развитие, безопасность, Индия.

Abstract: The article considers the development of the transport infrastructure of South Asia in particular the China-Pakistan Economic Corridor within the framework of the China One-Way-One-Way initiative, which, according to the author, is geostrategic in character. In this connection, the author notes a significant expansion of infrastructure networks between China and Pakistan in the framework of the KPEC. The article highlights the modernization of the Gvadar port as the main facility in the modernization of the entire industrial infrastructure of Pakistan, considers other investment projects of China in Pakistan, the problem of ensuring the safety of projects and Chinese personnel in Pakistan is being addressed. The article also analyzes the political Pakistani-Indian confrontation in connection with the construction of the KPEC on the disputed territory of Gilgit-Baltistan. The author sets a task to identify the possibility of finding common ground. The article also considers the issue of the creation by India of alternative “Belt and way” transport projects.

Key words: Pakistan, China, China-Pakistan economic corridor, development, security, India.

Подход Китая к вопросам о сооружении Китайско-пакистанского экономического коридора (КПЭК), равно как и дальнейшая реализация на практике этого мегапроекта однозначно свидетельствуют о твердом намерении

¹ Каменев Сергей Наумович – ведущий научный сотрудник Института востоковедения РАН, заведующий сектором Пакистана, кандидат экономических наук.

Пекина построить этот коридор в сжатые сроки и обеспечить в перспективе его полноценное функционирование, несмотря на периодически возникающие сложности в процессе строительства, включая вопросы безопасности во время его сооружения и дальнейшего функционирования, а также создание препятствий строительству КПЭК со стороны ряда государств. Об этом говорит быстрота действий китайской стороны по принятию конкретных решений на этом направлении и их воплощение в жизнь.

В ходе официального визита в Астану в сентябре 2013 г. Председатель КНР Си Цзиньпин впервые озвучил идею создания «Нового шелкового пути» и, в частности, подчеркнул, что «...мы можем применять новую модель сотрудничества и общими усилиями сформировать экономическую полосу шелкового пути, что, по моему убеждению, будет очень выгодно народам всех стран на великом шелковом пути... Мы готовы на этой основе вместе со всеми странами активно рассматривать совершенствование трансграничной транспортной инфраструктуры в пользу постепенного создания сети транспорта, соединяющей восточную, западную и южную Азию» [14]. Хотя развитие транспортной инфраструктуры непосредственно в Южной Азии в речи китайского руководителя стоит на последнем месте, дальнейшие события показали, что у Председателя КНР слова не расходились с делом.

Уже через полтора года (в марте 2015 г.) по поручению Госсовета КНР Государственный комитет по делам развития и реформ, Министерство иностранных дел и Министерство торговли Китая опубликовали развернутый документ «Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию экономического пояса Шелкового пути и морского Шелкового пути XXI века». В преамбуле этого Документа были весьма четко сформулированы общие принципы концепции «Один пояс – один путь», а именно: «Создание «Одного пояса и одного пути» – это системный проект, который требует твёрдого следования принципу совместных консультаций, совместного строительства и совместного использования. Необходимо активно продвигать согласование национальных стратегий развития государств, находящихся вдоль «Одного пояса и одного пути»... для того, чтобы продвинуть реализацию данной инициативы, возродить древний Великий шёлковый путь, установить более тесные связи между странами Азии, Европы и Африки» [12]. Эти слова в полной мере подтвердили твердое намерение Китая реализовать идею Шелкового пути, а главное – готовность вложить в него значительные финансовые ресурсы – первоначально на эти цели Китай уже тогда намеревался израсходовать приблизительно 1,2 трлн долл. [7]. Забегая несколько вперед заметим, что китайское руководство придает сооружению этого и 4-м другим экономическим коридорам большое политическое значение, что, в частности, подтверждается включением в преамбулу Конституции Китая положения, согласно которому Китай стремится к «строительству сообщества общей судьбы» с другими странами мира, что является частью концепции «Один пояс, один путь», продвигаемой Си Цзиньпином [11].

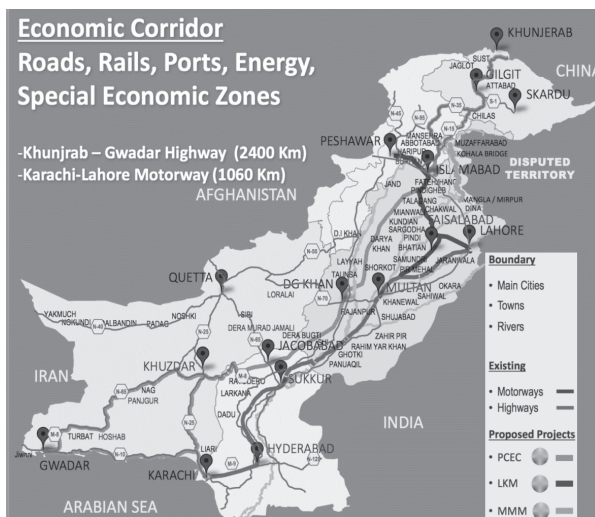
Поэтому неудивительно, что буквально через месяц после опубликования указанного документа Си Цзиньпин совершил официальный визит в Пакистан

(апрель 2015 г.), где были подписаны в общей сложности свыше 50 Соглашений и Меморандумов о взаимопонимании, которые детально регламентировали строительство КПЭК, определяли конкретные сферы деятельности по созданию новых и модернизации уже действующих энергетических сооружений, развитию дорожной и железнодорожной транспортной сети, современным видам связи (преимущественной оптико-волоконной), повышению эффективности работы некоторых других областей производственной инфраструктуры. Общая сумма расходов на эти цели была в предварительном порядке определена в 46 млрд долл. [33], однако постепенно в КПЭК входили новые объекты в указанных сферах производственной инфраструктуры, в результате чего общий размер китайских инвестиций на его сооружение вырос к концу 2017 г. до 62 млрд долл. [30].

Мы не ставим перед собой задачу детально рассмотреть, что представляет собой Китайско-пакистанский экономический коридор (Рис. 1), в какие конкретно объекты уже вкладываются и будут вкладываться китайские капиталовложения – эта тема достаточно подробно рассмотрена как в российской, так и в зарубежной научной литературе и, конечно, в самых разных СМИ, в первую очередь в пакистанских и китайских. Здесь нам хотелось бы выделить лишь монографию российского китаеведа М.В. Казанина «Китай-Пакистан: военно-техническое и экономическое сотрудничество в начале XXI века», в которой самостоятельный раздел посвящен именно сооружению КПЭК[5]. Предпосылки создания этого коридора (как экономические, так и политические) детально проанализированы в расположенной здесь же, в данном выпуске журнала «Восточная аналитика» статье В.Я. Белокреницкого «Предпосылки и начальные этапы китайско-пакистанского экономического взаимодействия», а также в примечаниях к этой статье.

Рисунок 1

Схема китайско-пакистанского экономического коридора



Источник: National Highways Authority – Committed to Excellence.<http://nha.gov.pk/en/>

Следует подчеркнуть, что выделение Китаем этого мегапроекта в отдельный (самостоятельный) двусторонний коридор обусловлено далеко не только традиционно дружественными пакистано-китайскими связями¹. Существенную роль сыграли и другие факторы, носящие геостратегический характер. В первую очередь учитывалось важное географическое расположение Пакистана на стыке регионов Южной и Центральной Азии, Дальнего Востока, а в какой-то степени и Юго-Восточной Азии, которое (расположение) постепенно в силу ряда причин стало носить важный геополитический характер.

Большое значение имеет (и будет иметь в перспективе) демографический потенциал Пакистана – по переписи 2017 г. население страны составило почти 208 млн человек (среднегодовой прирост достигает 2.4%), что ставит эту страну на 6-е место в мире по численности населения после Китая, Индии, США, Индонезии и Бразилии; и на 2-е место в мире по численности мусульманского населения (после Индонезии).

Существенное расширение инфраструктурных сетей между Китаем и Пакистаном в рамках КПЭК вызывает немалое беспокойство у ряда государств, расположенных в разных частях света, но в первую очередь у Индии, в том числе и потому, что имеет место тесное сотрудничество двух ядерных держав (Китай и Пакистан) в самых разных сферах, включая военное. Заметим в этой связи, что по оценкам «Международной кампании за запрещение ядерного оружия», Пакистан имел в 2017 г. примерно 120 ядерных боеголовок (Индия – приблизительно столько же), Китай – 270 [32].

Развивая тему обеспокоенности со стороны Индии строительством КПЭК, отметим, что Дели настороженно относится к заметному расширению сотрудничества между Исламабадом и Пекином в значительной степени по той причине, что КПЭК проходит в Пакистане по спорной территории Гилгит-Балтистан, которую индийская сторона считает своей и незаконно захваченной Пакистаном [39,41]. Отметим при этом, что Пакистан аналогично полагает, что Индия незаконно оккупировала часть Кашмира, где преобладает мусульманское население. Мы здесь не намерены касаться кашмирской проблемы, история которой насчитывает уже 70 лет и выходит далеко за рамки исследования вопросов, поднятых в настоящей статье, поскольку в данном случае нам важно провести анализ политического противостояния двух государств в связи с сооружением КПЭК и выявить возможности нахождения точек соприкосновения, если таковые вообще гипотетически имеются [15].

Справедливости ради следует отметить, что маршрут КПЭК (Каракорумское шоссе), соединяющий Китай и Пакистан, отнюдь не нов. Это шоссе (самая высокогорная международная автомобильная дорога в мире; также входит в 10 самых опасных шоссе в мире) строилось в 1966–1986 гг. и в своей верхней точке достигает высоты в 4.5 км в северо-западной горной системе Гималаев, поэтому технически могло функционировать лишь в течение нескольких

¹ Другие коридоры носят региональный и межрегиональный характер – «Китай–Монголия–Россия», «Китай–Центральная Азия–Западная Азия», «Китай–Индокитай» и «Китай–Бангладеш–Мьянма–Индия» (прим. Авт.).

летних месяцев, когда дорога была свободна от снега и льда. Пекин намерен расширить и укрепить дорожное полотно для использования этого маршрута в течение более длительного промежутка времени. Более того, чисто географически иного пути попасть из Пакистана в Китай (и наоборот) на всем протяжении 520-ти километровой границы между двумя странами просто объективно не существует.

Нельзя не сказать о том, что сооружение КПЭК, включая модернизацию дорожной сети в Пакистане, вызывает крайне настороженное отношение Индии к этому проекту еще и по той причине, что реально это означает существенное расширение как экономического, так и политического влияния Китая, причем не только в Южной Азии, но и в соседних регионах – в Центральной и Западной Азии. Кроме того, на практике постепенное расширение движения китайских товаров и сырья по железным и шоссейным дорогам Пакистана до сухого порта Султ на границе с Китаем означает, что все грузо-пассажирские перевозки будут находиться под защитой Китая; это однозначно сократит надежды Индии на решение вопроса о спорной территории Гилгит-Балтистан в ее пользу до минимума.

Дели с большим вниманием и немалой долей подозрительности наблюдает за тем, как быстро ведется глобальная модернизация пакистанского порта Гвадар [20], в особенности углубление акватории порта с примерно 10 м до 17–20 м, что позволяет использовать его не только гражданским, но и крупным военным судам с большой осадкой. Несмотря на то, что Пекин отрицает просочившиеся в зарубежные СМИ слухи о превращении в перспективе этого порта в базу китайского ВМФ [17], индийское руководство вовсе не исключает возможность постепенной трансформации порта Гвадар в военную базу Китая [31].

Заметим параллельно, что создавая свою первую военно-морскую базу на африканском континенте в Джибути, Китай объяснял это исключительно экономическими интересами, в частности, необходимостью вывоза сырья из внутренних регионов Африки через порт в Джибути (уже построена железная дорога Аддис-Абеба – Джибути) и необходимостью обеспечения безопасности как китайских граждан, так и сохранность товаров, включая защиту их от сомалийских пиратов. Однако, по нашему мнению, создание базы в Джибути (занимающей важное стратегическое положение на африканском континенте и способной контролировать проход из Красного моря в Аденский залив) в большей степени направлено на обеспечение безопасности поставок нефти из мусульманских нефтедобывающих стран в Китай.

Возвращаясь к теме модернизации порта Гвадар, следует подчеркнуть, что китайская сторона взяла его в аренду сроком на 43 года (китайская компания «China Overseas Ports Holding»), получив около 150 га земли в этом порту, и намерена вложить в него как минимум 4,5 млрд долл.; сюда включаются расходы на расширение Свободной экономической зоны, улучшение дорог, сооружение международного аэропорта, расширение гостиничного хозяйства, других областей сферы услуг [9]. Министр планирования и экономического

развития Пакистана Ахсан Икбал подчеркнул, что этот порт является практически главным объектом в модернизации всей производственной инфраструктуры страны [38]. Китайские эксперты подсчитали, в частности, что доставка нефти из стран Персидского залива в Китай через порт Гвадар и далее через Кашгар до места ее перегонки на территории Китая будет занимать примерно 7–10 дней, в то время, как традиционным путем через Малаккский пролив это занимает 35–40 дней. Но пакистанские СМИ обратили в первую очередь внимание на другую, связанную с этим информацию, которую тут же разнесли чуть ли не по всему миру – что новый маршрут через Пакистан (т. е. через КПЭК) позволит сэкономить Китаю 20 млрд долл. в год, а Пакистан получит дополнительную прибыль в размере 5 млрд долл. [21].

Было бы неверным считать, что Китай без должного внимания относится к сооружению объектов в рамках КПЭК, соглашаясь полностью (или почти полностью) с предложениями пакистанского правительства на этом направлении. Весьма показателен в этой связи подход китайского руководства к строительству дорогостоящей ГЭС (свыше 14 млрд долл.) «Диамер-Бхаша (Di Amer-Bhasha) перспективной мощностью 4,5 тыс. МВт. После тщательного обследования района возможного строительства китайские эксперты пришли к выводу о невозможности включения этого проекта в КПЭК в силу, во-первых, его расположения в опасной близости к спорным с Индией территориям (не исключались потенциальные действия индийских террористов), во-вторых, повышенной сейсмичности этого горного района, в-третьих, затопления значительных площадей, а, соответственно, необходимости переселения примерно 30 тыс. жителей района, ряда других причин [4, 46]. В конечном итоге, пакистанское руководство было вынуждено вернуться к прежней идее о сооружении этой ГЭС за счет собственных средств [35].

И китайские, и пакистанские руководители не раз предлагали Индии рассмотреть возможность ее присоединения к КПЭК, упирая в первую очередь на значительные экономические выгоды, которые принесет этот шаг индийскому государству [25, 34, 47]. Однако всегда получали твердый отказ от такого рода предложений.

Реакция Дели здесь вполне понятна – присоединение к проекту КПЭК однозначно означало бы признание Индией территории Гилгит-Балтистан собственностью Пакистана и поставило бы крест на все притязания Индии на пакистанский «Азад Кашмир». Все разговоры Индии о незаконной оккупации Пакистаном этой части Кашмира после этого были бы несостоятельны.

Не говоря уже о том, что практически любое расширение пакистано-индийского экономического сотрудничества в условиях жесткого военно-политического противостояния двух государств пока что объективно невозможно. Достаточно сказать в этой связи, что двусторонняя торговля между Индией и Пакистаном уже не один год топчется практически на одном месте: по официальным данным индийского источника – «Обзор экономики Индии в 2017/18 г.» – товарооборот между двумя странами составил в 2016–2017 гг. около 2.3 млрд долл. (0,5 млрд долл. индийский импорт

и 1,8 млрд долл. – экспорт) [29]. Вместе с тем, неофициальные данные свидетельствуют, что, например, контрабандная торговля между ними превышает 5 млрд долл. Более того, в своем выступлении в марте 2018 г. перед пакистанским бизнес-сообществом посол Индии в Пакистане А. Бисария подчеркнул, что нормализация отношений между двумя странами, устранение необоснованных и завышенных таможенных тарифов однозначно могут привести к росту двустороннего товарооборота до 30 млрд долл. [36]².

Наконец, Дели просто не желает подключаться не только к КПЭК, но и поддерживать саму идею «Один пояс – один путь», поскольку это способствовало бы дальнейшему экономическому проникновению Пекина в южноазиатский регион и ускорению экономического роста Китая в целом. Индийский эксперт подчеркнул в этой связи, что Индия никоим образом не собирается поддерживать экономические притязания своего прямого конкурента на международных рынках [34].

Более того, Индия пытается разработать варианты противодействия сооружению КПЭК и найти союзников среди государств, либо не поддерживающих саму идею «Нового шелкового пути», либо отрицательно к нему относящихся. Эти поиски вылились в четырехстороннее обсуждение (Австралия, Индия, США, Япония) возможности создания и проработки схожего инфраструктурного проекта, который бы мог обеспечить реализацию экономических интересов этих 4-х государств (с возможным подключением других стран) [18]. Однако дальше общих разговоров о желании подумать над таким проектом дело пока что не пошло: сами индийцы признают, что «идея находится в зародыше и пока что рано выносить ее на открытое обсуждение» [48].

Однако настороженное отношение Индии к Китаю по вопросу дальнейшего развития двусторонних отношений не так однозначно, как это могло бы показаться на первый взгляд. Негативно относясь к реализации проекта «Один пояс-один путь» в целом, и особенно к сооружению Китайско-пакистанского экономического коридора, в частности, Дели отнюдь не считает Пекин своим врагом, по крайней мере формально, на словах. Несмотря на войну в 1962 г. и аннексию в результате 38 тыс. км индийской территории, другие столкновения двух стран (в том числе недавнее вооруженное противостояние на плато Доклам), Индия неоднократно заявляла, что стремится иметь дружественные отношения с Китаем. Это, в частности, не раз говорил советник по национальной безопасности Индии Аджит Довал во время переговоров в Дели в конце 2017 г. с китайским государственным советником Янг Цзечи, это неоднократно повторял в своих публичных выступлениях в Китае индийский посол Гаутам Бамбавале: «Мы не соперники, мы – партнеры в общем

² Хотелось бы заметить, что время от времени обе стороны делают некоторые реверансы в отношении друг друга – перед упомянутым выше расписыванием индийским послом гипотетической возможности огромного, в 15 раз увеличения товарооборота двух стран Глава Армии Пакистана Бадхва впервые в истории пакистано-индийских отношений пригласил 23 марта 2018 г. весь военный атташат посольства Индии в Пакистане на парад по случаю празднования Дня Пакистана (Kamran Yousaf. In a first, Indian diplomats attend Pakistan Day parade in Islamabad // The Express Tribune. 23.03.2018. <https://tribune.com.pk/story/1667651/1-first-indian-diplomats-attend-pakistan-day-parade-islamabad/> (Дата обращения – 24.03.2018).

процессе развития наших стран» [13]. Высокопоставленный чиновник МИД Индии (попросивший не называть его имя) в беседе с корреспондентов индийской газеты «Хиндустан Таймс» отметил: «Мы не поддерживаем идею многомиллиардного проекта «Один пояс-один путь», но считаем необходимым сосредоточить внимание в первую очередь на достижениях единства в наших отношениях...», при этом он подчеркнул, что не следует лишиться раз упоминать о Далай-ламе, чтобы не раздражать Китай [44].

Отметим, что стремление индийского руководства развивать отношения с Китаем носит вполне обоснованный характер и обусловлено в первую очередь тем, что Китай, несмотря на политическую конфронтацию, является ведущим торговым партнером Индии – достаточно сказать, что индийский импорт из Китая превысил в 2016–2017 финансовом году 61 млрд долл., что составляет 16% всего объема ввоза Индии. А общий объем товарооборота в указанном году между двумя странами достиг 71 млрд долл. из всего объема внешней торговли Индии в размере 660 млрд долл. [3]. Для сравнения укажем, что товарооборот Индии с США составил тогда же 65 млрд долл., а с Россией – лишь 7.8 млрд долл.

Однако, как это не покажется парадоксальным на первый взгляд, противники сооружения КПЭК есть не только за пределами Пакистана, но и внутри самого Пакистана – здесь на первый план выходит некая концепция «колонизации Пакистана Китаем». Или, как образно говорят сторонники этой идеи, «на смену Британской империи идет Китайская империя» [28]. Среди выдвигаемых претензий к Китаю на первый план выходит слабое внимание Пекина к экономическим и социальным нуждам пакистанского общества при сооружении КПЭК; оппоненты этого коридора считают, что Китай в процессе его строительства практически полностью ориентируется на свои собственные экономические интересы, мало заботясь о реальных нуждах страны. При этом широко эксплуатируется дешевая рабочая сила Пакистана при минимальной защите и охране их труда.

Но особенно активно оппоненты КПЭК в Пакистане и за его пределами продвигают мысль о долговой кабале страны, в которую неизбежно попадет Пакистан в результате вложения миллиардных инвестиций в его национальное хозяйство, которые осуществляются преимущественно под предоставление кредитов. По поводу того, каков будет долг Пакистана Китаю и каковы условия его выплаты существует немало точек зрения; часть пакистанских экспертов высказывает мнение, что Пакистану придется выплатить в общей сложности 90 млрд долл. в течение 30-ти лет, начиная с 2020 г. (т. е. ежегодная выплата составит примерно 3 млрд долл.) [45]. Другая часть пакистанских экономистов полагает, что стране придется, начиная с 2022 г., выплачивать Китаю в счет погашения долга ежегодно бóльшую сумму – по 5 млрд долл. [26].

В противовес этим позициям, главный советник премьер-министра по экономическим вопросам Надим Джавайд полагает, что такого рода опасения преждевременны, поскольку не учитывают перспективные поступления в бюджет от существенного увеличения доходов от торговли по КПЭК (налоги,

различные неналоговые сборы и др.). А они, по мнению упомянутого советника значительны, и по предварительным оценкам будут составлять 6–8 млрд долл. в год, что при взаиморасчетах сократит долг Пакистану Китаю [42].

Заметим, однако, что детальных расчетов объема будущих платежей Пакистана по кредитным обязательствам пока в открытом доступе не приводится, и едва ли можно ожидать появления такой информации в обозримой перспективе, поскольку это заметно снизило бы общий уровень эйфории от расширения торгово-экономического сотрудничества с Китаем, в первую очередь от сооружения КПЭК (который, по мнению подавляющего большинства пакистанских экспертов, «принесет неоценимые блага всему пакистанскому народу») [43]. Пакистан, как практически и любое государство, едва ли в состоянии отказаться от гигантских инвестиций, которые буквально сваливаются на него и могут существенно изменить к лучшему состояние экономики страны уже в самой ближайшей перспективе, в то время как расплачиваться за долги надо будет в отдаленной перспективе и не нынешнему правительству.

Автору этих строк довелось участвовать в мае 2017 г. в Международной конференции в Исламабаде по анализу места и роли Китайско-пакистанского экономического коридора в социально-экономическом развитии Пакистана. Высказывавшиеся в ходе Конференции критические замечания относительно сооружения КПЭК и реальной возможности попадания в китайскую долговую кабалу на многие годы, равно как в тесную политическую и экономическую зависимость от Китая буквально тонули в панегириках китайскому руководству и его готовности вкладывать десятки миллиардов долларов в качестве инвестиций в пакистанскую экономику [27]. Показательно в этой связи весьма категоричное высказывание лидера созданной и функционирующей за рубежом организации «Белуджи Пакистана за границей» (Overseas Pakistani Baloch Unity) Джумма Хан Марри по поводу критики КПЭК: «Оппоненты сооружения Китайско-пакистанского экономического коридора, включая порт Гвадар, являются врагами народа Пакистана и особенно Белуджистана» [40].

Не исключено, что Пакистан, исходя из тесных дружественных отношений с Китаем, рассчитывает либо на списание части долгов, либо отсрочку в их погашении на более или менее длительное время (возможно и то, и другое). Исламабад в этой связи хорошо помнит, как в первой декаде нынешнего столетия Пекин шаг за шагом списал долги 49 странам мира, в том числе немалый долг Ирака в размере почти 7 млрд долл. И это несмотря на то, что сам Китай в 2016 г. имел внешний долг в размере 27 трлн долл. при общем объеме ВВП в 12 трлн долл. [6,8,10].

Наконец, весьма вероятный способ сокращения внешних обязательств Пакистана перед Китаем – сдача в аренду того или иного инфраструктурного объекта или конкретной территории, как это произошло, например, с портом Гвадар (выше упоминалось о взятии порта в аренду китайской компанией «China Overseas Ports Holding» сроком на 43 года). В этой связи нельзя не сказать о пакистано-китайских переговорах, проведенных в конце 2017 г., в ходе которых обсуждался вопрос о возможности создания в местечке Дживани

(80 км от порта Гвадар) некоей военной базы для обеспечения безопасности как самого порта Гвадар, так и примыкающих к нему объектов производственной инфраструктуры. И хотя этот вопрос пока что находится в самой начальной стадии обсуждения, нельзя исключать, что эта территория может быть также сдана в аренду. Для примера отметим, что Китай получил в конце 2017 г. в аренду южный порт Хамбантота на Шри Ланке сроком на 99 лет; Пекин выплатит Коломбо в этой связи 1,2 млрд долл. в счет погашения ее долга [1].

Особо следует сказать о проблеме обеспечения безопасности находящихся на территории Пакистана китайских рабочих и инженеров. По оценкам пакистанских экспертов, в Пакистане в 2017 г. находилось около 60 тыс. китайцев; однако прямо или косвенно с сооружением КПЭК были связаны порядка 7 тыс. человек, приехавших из Китая [16]. После 2015 г. на территории Белуджистана, где сосредоточена основная часть китайцев, занятых на строительстве КПЭК, были зафиксированы несколько десятков случаев конфликтов с местным населением, которые носили в большинстве своем криминальный характер (хотя в ряде случаев пакистанцы требовали устранить китайцев, которые якобы незаконно заняли их рабочие места, что уже носило политическую окраску). Для защиты китайских кадров по распоряжению Главы армии Баджвы в 2017 г. начало функционировать специальное армейское подразделение (Special Security Division), численностью примерно 15 тыс. человек; на эти цели правительство Пакистана выделило 5 млрд рупий (45 млн долл.) [19].

* * *

По нашему мнению, Китай не просто продолжит в ближайшие годы сооружение намеченных объектов в рамках КПЭК, но вполне возможно, что включит новые проекты в этот коридор, и общий размер инвестиций превысит уже объявленные 62 млрд долл.. По словам посла Китая в Пакистане, осенью 2017 г. были завершены 19 инфраструктурных объектов общей стоимостью 18 млрд долл., строившиеся в рамках КПЭК. А по утверждению заместителя председателя Плановой комиссии Пакистана Сартадж Азиза только в энергетический комплекс страны в рамках КПЭК было инвестировано к концу 2017 г. 30 млрд долл. [22, 24] На практике это означает, что энергетический баланс страны возрос не менее, чем на 10 тыс. МВт, что по идее должно привести к полному удовлетворению потребностей как всех отраслей национальной экономики страны, так и населения Пакистана в быту. Это положение, однако, вызывает определенные сомнения, поскольку в главном городе Пакистана, Карачи (население – 24 млн человек, второе место в мире) в апреле 2018 г. вновь обозначилось веерное отключение электричества [37].

В конце 2017 г. министр планирования, развития, реформирования и внутренних дел Ахсан Икбал заявил, что страна вступает в новый этап реализации эпохального проекта КПЭК, который насчитывает 3 стадии – до 2020, 2025

и 2030 гг. Мы не будем анализировать детально эти стадии, поскольку формулировки, которые использует пакистанский министр в своем пространном заявлении, весьма расплывчаты, не содержат никакой конкретики, а сводятся преимущественно к общим эйфорическим выводам о резком ускорении развития пакистанской экономики после завершения строительства основных объектов КПЭК [2].

Сомнительно и то, что ввод в строй этого коридора в целом позволит Пакистану достичь в ближайшие 30 лет экономического роста в размере 8–10% в год. Эту точку зрения высказал в апреле 2017 г. Линь Ифу, один из наиболее авторитетных китайских экономистов, бывший шеф-экономист Всемирного банка, которую тут же подхватили пакистанские эксперты, не говоря уже о пакистанских СМИ [23]. Здесь первое, что непонятно, что имел ввиду китайский эксперт, говоря о значительном экономическом росте «в ближайшие 30 лет» – то ли уже в ближайшие годы до 8%, а затем шаг за шагом до 10%? То ли через 30 лет? Действительно, с нашей точки зрения постепенный ввод в эксплуатацию инфраструктурных объектов КПЭК может привести к некоторому росту ВВП, однако едва ли достигнет даже в среднесрочной перспективе увеличения до 8%, учитывая, что в 2016/17 г., например, рост ВВП составил 5.3%, не говоря уже о том, что развитие экономики Пакистана носит неустойчивый характер, она подвержена даже незначительным конъюнктурным колебаниям мирового рынка (особенно на рынке нефти и нефтепродуктов), включая валютно-финансовую сферу. Можно лишь предположить, что при благоприятных условиях рост ВВП Пакистана в ближайшие годы достигнет примерно 6% при условии полноценного функционирования уже построенных объектов Китайско-пакистанского экономического коридора.

Литература / References

1. Бокарев Д.. Китай усиливает влияние на индийских рубежах // «Новое восточное обозрение». 7.01.2018. <https://ru.journal-neo.org/2018/01/07/kitaj-usilivaet-vliyanie-na-indijskih-rubezhah/> (Дата обращения: 12.01.2018).
2. Детали этого заявления содержатся в статье: CPEC: the long-term plan // The News. 20.12.2017. <https://www.thenews.com.pk/print/258413-cpec-the-long-term-plan> (Дата обращения: 14.04.2018).
3. Исчислено по: Economic Survey 2017–18. Statistical Appendix. Government of India, Ministry of Finance, Department of Economic Affairs, Economic Division, [New Delhi], January 2018. pp. A113-A117, A121-A125.

4. Казанин М.В. Китай-Пакистан: военно-техническое и экономическое сотрудничество в начале XXI века. М., 2017, 103 с. <https://search.rsl.ru/ru/record/01008830592>(Дата обращения: 12.01.2018).
5. Казанин М.В. О некоторых сложных моментах китайско-пакистанского энергетического сотрудничества. 3.12.2017. <http://www.iimes.ru/?p=39573> (Дата обращения – 4.12.2017).
6. Какую опасность представляют китайские долги на \$27 трлн <https://www.rbc.ru/economics/24/05/2017/5925b2db9a7947272c8e67ec> (Дата обращения – 14.04.2018).
7. Китай набрасывает шелковую удавку на Россию и США // «Новости сегодня». 12 мая 2017. <http://news24today.info/kitay-nabrasyvaet-shelkovuyu-udavku-na-rossiyu-i-ssha.html> (Дата обращения – 28.02.2018).
8. Китай списал долги 49 странам. <https://regnum.ru/news/955463.html> (Дата обращения – 14.04.2018).
9. «Новый Дубай»: каким образом пакистанский порт Гвадар угрожает региональной роли ОАЭ? // Imad Annan. NoonPost (Египет), 22.11.2017. <http://www.noonpost.org/content/20915.«ИноСМИ»,> <http://inosmi.ru/politic/20171216/240983209.html> (Дата обращения – 16.12.2017).
10. Пекин списал 80% китайских долгов Ирака. РИА Новости. 2.02.2010. <https://ria.ru/world/20100202/207366336.html> (Дата обращения – 13.04.2018).
11. Полунин А. Китай берет мировую экономику на буксир. Съезд ВСНП дал добро на строительство «сообщества общей судьбы» // «Свободная пресса», 12.03.2017. <http://svpressa.ru/politic/article/195092/?rss=1> (Дата обращения – 6.04.2018).
12. Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию экономического пояса шёлкового пути и морского шёлкового пути в XXI веке, март 2015 г. // http://www.riatr.ru/2015/3/Russia_and_ATR_2015-3_255-270.pdf (Дата обращения – 3.03.2018).
13. Цит. по: Atul Aneja. India and China ‘partners’ not ‘rivals’ in the post-Doklam phase, says Gautam Bambawale // The Hindu. 26.01.2018. <http://www.thehindu.com/news/international/india-and-china-partners-not-rivals-in-the-post-doklam-phase-says-gautam-bambawale/article22528853.ece> (Дата обращения – 12.04.2018).
14. Цит. по: Выступление Председателя. КНР Си Цзиньпина в «Назарбаев университете», 16 сентября 2013 г. // <http://kz.chineseembassy.org/rus/zhgx/t1077192.htm> (Дата обращения – 2.03.2018).
15. Цит. по: Замараева Н.А. Китайско-пакистанский экономический коридор и позиция Индии. Институт востоковедения РАН. <http://bsv.ivran.ru/articles?artid=7258> (Дата обращения – 11.03.2018).
16. Afshan Subohi. Chinese influence outpaces influx // The Business and Finance Weekly. 22.01.2018. <https://www.dawn.com/news/1384511/chinese-influence-outpaces-influx> (25.01.2018).

17. Atul Aneja. China says Gwadar naval base report is speculation // The Hindu. 9.01.2018. <http://www.thehindu.com/news/international/china-says-gwadar-naval-base-report-is-speculation/article22403428.ece> (10.01.2018.).
18. Australia, US, India and Japan in talks to establish Belt and Road alternative: Report // The Times of India. 19.02.2018. <https://timesofindia.indiatimes.com/world/rest-of-world/australia-us-india-and-japan-in-talks-to-establish-belt-and-road-alternativerreport/articleshow/62977736.cms> (10.04.2018).
19. Baqir Sajjad Syed. COAS vows to meet CPEC projects' security challenges // Dawn. 12.03.2017. <https://www.dawn.com/news/1319964/coas-vows-to-meet-cpec-projects-security-challenges> (11.03.2018).
20. China lavishes aid on Gwadar raising suspicions in US, India // The Nation. 19.12.2017. <http://nation.com.pk/19-Dec-2017/china-lavishes-aid-on-gwadar-raising-suspicious-in-us-india> (26.02.2018).
21. China-Pakistan Economic Corridor: An insight // Tariq Mushtaq. Daily Times. 16.02.2017. <http://dailytimes.com.pk/features/16-Feb-17/china-pakistan-economic-corridor-an-insight> (7.04.2018).
22. Chinese firms have already invested \$30b in CPEC projects // The Express Tribune. 13.09.2017. <https://tribune.com.pk/story/1504768/chinese-firms-already-invested-30b-cpec-projects/> (14.04.2018).
23. CPEC dividends: 'Pakistan can attain 8–10pc growth rate over next 30 years' // The News. 5.04.2017. <https://www.thenews.com.pk/print/196659-CPEC-dividends-Pakistan-can-attain-8-10pc-growth-rate-over-next-30-years> (15.04.2018).
24. CPEC enters early stage of harvest: China // The Nation. 11.09.2017. <http://nation.com.pk/national/11-Sep-2017/cpec-enters-early-stage-of-harvest-china> (15.04.2018).
25. CPEC is not just for Pakistan: Chinese newspaper // The Express Tribune. 10.03.2018. <https://tribune.com.pk/story/1656011/1-cpec-not-just-pakistan-chinese-newspaper/> (9.04.2018).
26. CPEC repayments to hit \$5bn a year, says PM adviser. // Dawn. 11.05.2017. <https://www.dawn.com/news/1332312/cpec-repayments-to-hit-5bn-a-year-says-pm-adviser>. (12.04.2018).
27. CPEC to benefit 3b people: Sartaj Aziz. International conference on CPEC starts at NUML // The News. 11.05.2017. <https://www.thenews.com.pk/print/203704-CPEC-to-benefit-3b-people-Sartaj-Aziz> (11.04.2018).
28. Dr Ejaz Hussain (Head, Department of Social Sciences, Iqra University, Islamabad). Pakistan: a Chinese colony? // Daily Times, 8.04.2018. <https://dailytimes.com.pk/225183/pakistan-a-chinese-colony/> (11.04.2018).
29. Economic Survey 2017–18. Statistical Appendix. Government of India, Ministry of Finance, Department of Economic Affairs, Economic Division, [New Delhi], January 2018, pp. A113-A117, A121-A125.

30. Gwadar holds potential to become the next Dubai, British Newspaper reports // The News. 27.02.2018. <https://www.thenews.com.pk/latest/285874-gwadar-holds-potential-to-become-the-next-dubai-british-newspaper-reports> (28.02.2018).
31. India alarmed by China's plan to deploy warships in Gwadar // The Nation. 3.12.2017. <http://nation.com.pk/03-Dec-2017/india-alarmed-by-china-s-plan-to-deploy-warships-in-gwadar> (15.02.2018).
32. International Campaign to abolish Nuclear Weapons. Arsenals // <http://www.icanw.org/the-facts/nuclear-arsenals/> (3.04.2018).
33. Irfan Siddiqui. China-Pakistan Economic Corridor is Game Changer: // Business Recorder. 3.05.2015. (15.04.2018).
34. Jayadeva Ranade Why China is keen to discuss CPEC with India // The Hindustan Times. 19.02.2018. <https://www.hindustantimes.com/analysis/why-china-is-keen-to-discuss-cpec-with-india/story-PIGORH5q6oRMnmKfh7E7xK.html> (20.02.2018.)
35. Khaleeq Kiani. National water policy awaits formal approval // Dawn, 10.01.2017. <http://www.dawn.com/news/1307496/national-water-policy-awaits-formal-approval> (7.04.2018).
36. Khalid Hasnain. Indian envoy says trade with Pakistan can rise to \$30bn // Dawn. 31.03.2018. <https://www.dawn.com/news/1398641/indian-envoy-says-trade-with-pakistan-can-rise-to-30bn> (8.04.2018).
37. Khurram Husain. Load-shedding returns to Karachi // Dawn. 12.04.2018. <https://www.dawn.com/news/1401133/load-shedding-returns-to-karachi> (15.04.20218).
38. Major infrastructure development being done in Gwadar: Ahsan // Business Recorder. 9.04.2018. <https://www.brecorder.com/2018/04/09/410324/major-infrastructure-development-being-done-in-gwadar-ahsan/> (Дата обращения – 9.04.2018).
39. Open to talk with India on CPEC: China. New Delhi has objected to the corridor which passes through Pakistan-occupied Kashmir, as violation of its sovereignty // Atul Aneja. The Hindu. 30.01.2018. <http://www.thehindu.com/todays-paper/tp-national/open-to-talk-with-india-on-cpec-china/article22581796.ece> (4.04.2018).
40. Opponents of Gwadar Port, CPEC are enemies of state: OPBU founder // The Express Tribune. 7.04.2018. <https://tribune.com.pk/story/1679616/1-opponents-gwadar-port-cpec-enemies-state-opbu-founder/> (12.04.2018).
41. Pakistan suspects India may target CPEC installations: Dawn report // The Hindu. 5.02.2018. <http://www.thehindu.com/news/international/pakistan-suspects-india-may-target-cpec-installations-dawn-report/article22659126.ece?homepage=true> (Дата обращения 7.02.2018).

42. Pakistan's repayments on CPEC to peak at \$5b in 2022: chief economist // The Express Tribune. 10.05.2017. <https://tribune.com.pk/story/1406335/pakistans-repayments-cpec-peak-5b-2022-chief-economist/> (9.04.2018).
43. Parvez Jabri. CPEC to bring prosperity in region // Business Recorder. 25.10.2016. <http://www.brecorder.com/pakistan/business-a-economy/324901-cpec-to-bring-prosperity-in-region.html> (13.04.2018).
44. Prashant Jha. India working to 'recalibrate' ties with China, but will not sign on to Belt and Road Initiative // The Hindustan Times. 25.03.2018. <https://www.hindustantimes.com/india-news/india-working-to-recalibrate-ties-with-china-but-will-not-sign-on-to-belt-and-road-initiative/story-iTunr71mCRbXkVvHcxo29K.html> (12.04.2018).
45. Salman Siddiqui. Pakistan will be paying China \$90b against CPEC-related projects // The Express Tribune. 12.03.2017. <https://tribune.com.pk/story/1352995/pakistan-will-paying-china-90b-cpec-related-projects/> (12.04.2018).
46. Shahbaz Rana. After much delay Diamer-Bhasha dam wins approval // The Express Tribune. 20.03.2018. <https://tribune.com.pk/story/1664431/2-much-delay-diamer-bhasha-dam-wins-approval/> (8.04.2018).
47. Syed Irfan Raza. India asked to review short-sighted approach to CPEC // Dawn. 23.03.2018. <https://www.dawn.com/news/1397018/india-asked-to-review-short-sighted-approach-to-cpec> (10.04.2018).
48. US backs India's stand in China-Pakistan Economic Corridor // The Hindu. 4.10.2017.