

*Д.В. Хрисанфова*

## ИСТОРИЯ КИТАЙСКО-ПАКИСТАНСКИХ ОТНОШЕНИЙ В КОНТЕКСТЕ СОЗДАНИЯ ЭНЕРГОКОРИДОРОВ

Рассматриваются история и развитие китайско-пакистанских отношений, в особенности их энергетическая и дипломатическая составляющие. Проводится анализ осуществления энергетической политики и дипломатии КНР в Пакистане. Рассматриваются китайско-пакистанское сотрудничество и история сближения на фоне отношений Пакистана и Индии, положение Белуджистана и его роль в энергетическом сотрудничестве между странами. Описывается общая экономико-политическая ситуация в Пакистане, который исследуется как часть энергетической стратегии Китая, выявляется важность вклада Китая в развитие инфраструктуры и экономики Пакистана.

**Ключевые слова:** энергокоридоры; энергетическая дипломатия; Пакистан; Южная Азия; Китай.

Китай и Пакистан установили дипломатические отношения 21 мая 1951 г. Ухудшение отношений между Китаем и Индией в начале 60-х гг. и серия пограничных конфликтов предоставили дальнейшие возможности для пакистано-китайского сотрудничества. Стороны активно поддерживали друг друга в противостоянии с Индией. С 1961 г. Пакистан активно выступал за принятие КНР в ООН. Следующим шагом по укреплению отношений стало подписание в 1963 г. соглашения о границах и строительстве дороги, связывающей Синьцзян-Уйгурский автономный район с северными районами Пакистана, а также первое торговое соглашение, положившее начало плодотворному сотрудничеству в этой области. Началось активное взаимодействие между странами, не прерываемое никакими внешними и внутренними обстоятельствами, за что в Пакистане высоко ценят сотрудничество с КНР.

В дальнейшем Китай оказывал Пакистану экономическую и военную помощь в войнах против Индии в 1965 и 1971 гг. После конфликта 1965 г. Вашингтон ввёл эмбарго на военные и экономические поставки, которое продлилось 10 лет и побудило правительство Пакистана к активизации ранее наметившейся традиции диверсификации связей с КНР, СССР и другими странами. КНР стала главным поставщиком вооружений в Пакистан, и военный союз привёл к образованию в 1982 г. Совместной комиссии по экономике, торговле и технологии.

С 1999 по 2008 г. Пакистан находился под военной диктатурой Первеза Мушаррафа, но получал и получает обширную американскую помощь и поддержку. После того как к власти пришло новое правительство и новый президент Асиф Али Зардари, влияние США в Пакистане только возросло. При этом также увеличилась нестабильность в государстве, что вызвало значительные угрозы региональной безопасности ввиду того, что районы страны, граничащие с Афганистаном, практически не контролируются правительством Пакистана. С 2004 г. власть над северо-западными провинциями Пакистана фактически принадлежит Талибану, для которого эти места служат базами, различным преступным группировкам, например наркоторговцам и местным племенам. Ещё с 1977 г. Пакистан, сотрудничая с США, поддерживал моджахедов, чьи тренировочные лагеря располагались на его территории. Этот дестабилизирующий фактор определил проблемы, с которыми регион сталкивается сегодня. Афганским и пакистанским военным, а

также силам коалиции, ведущей военные действия в Афганистане, с разной степенью эффективности удавалось поддерживать стабильность в регионе, тем не менее после 2008 г. активность нелегальных сил возросла.

Наравне с Индией Пакистан является страной, обладающей ядерным оружием, что сказывается на безопасности мирового сообщества и, соответственно, привлекает его внимание, меняя характер пакистано-индийской конфронтации, выводя её на глобальный уровень. Таким образом, в целях собственной безопасности Пакистан нуждается в гарантиях и союзниках. Китай, претендующий на главенствующую позицию в регионе и неизменно вызывающий опасения у Индии, подходит для этого как нельзя лучше. В то же время заинтересованность Китая в сотрудничестве и его желание обеспечить вокруг своей территории стабильность для дальнейшего развития делают пакистано-китайское взаимодействие как никогда эффективным и успешным.

Описывая внешнеполитический процесс в Пакистане, профессор В.Я. Белокреницкий указывает на то, что в его основе «лежит идеология пакистанского национализма». Она базируется на исламе, антииндийских настроениях и на вере в силу армии, а также на осознании важности геополитического положения и обладания ядерным оружием [1. С. 83]. Учитывая это, можно сказать, что сотрудничество с КНР отвечает национальным интересам Пакистана. Близость государств и понимание Пекином стратегического значения местонахождения Пакистана помогло Китаю сыграть ключевую роль в проектах инфраструктурного строительства в Пакистане, в частности в сооружении порта Гвадар, и занять положение наиболее значимого и стабильного партнёра Исламабада.

Пакистан собирался превратить Гвадар в порт с 1964 г., но строительство не начиналось из-за нехватки средств, во многом вызванной пакистано-индийским конфликтом 1965 г. Гвадар планировался альтернативой портам Персидского залива для принятия транзитных грузов стран региона. Принимая в расчёт наиболее выигрышное географическое положение, было решено использовать его как глубоководный порт для танкеров водоизмещением свыше 100 тыс. тонн и многотоннажных торговых судов.

Учитывая стратегические и экономические выгоды от строительства, Пакистан включил развитие Гвадара в качестве важной цели в 8-й пятилетний план, начав-

ший осуществляться в 1993 г. [2]. Осуществление плана было подчинено техническим и финансовым возможностям, и решительные шаги по строительству порта начались только в мае 2001 г., когда Китай согласился принять в нём участие после того, как Первез Мушарраф лично поднял вопрос о строительстве во время визита в Пекин.

Появление США в Афганистане – в непосредственной близости от Китая – заставило последний более настойчиво развивать своё влияние в регионе. Особенно это стало очевидным ввиду того, что в ходе войны в Афганистане Пакистан предоставил США эксклюзивный доступ к двум важнейшим воздушным базам в Джейкобабаде в провинции Синд и Пасни в Белуджистане. К тому же США располагали базами на территории государств Центральной, Южной и Восточной Азии, что не могло не волновать Пекин. Без наличия флота в районе Персидского залива и доступа к Аравийскому морю Китай чувствовал себя уязвимым перед любыми потенциально враждебными действиями, направленными на то, чтобы поколебать безопасность китайских энергетических поставок.

Наибольшую важность как для Пакистана, так и для Китая представляет геополитическое положение Гвадара, который находится на пересечении главных линий морских коммуникаций. Для Китая Гвадар – это глубоководный порт недалеко от континентальных провинций, и при этом всего в 72 км от иранской границы и в 400 км к западу от Ормузского пролива (являющегося выходом в Индийский океан для стран Ближнего Востока). Такое положение обеспечивает необходимую близость к ближневосточным энергоресурсам, а также даёт возможность мониторинга событий в регионе Индийского океана. Кроме того, этот порт, являющийся крайней прибрежной юго-западной точкой Пакистана и Белуджистана, один из самых глубоководных портов в Аравийском море, Индийском океане и Персидском заливе.

Стоит отметить, что Пакистану важна удаленность порта от Индии, а Гвадар находится в 650 км к западу от Карачи. В настоящее время Карачи – это мегаполис с населением 16 млн человек, представляющий собой экономический и торгово-промышленный центр, главный морской порт и военно-морскую базу страны. На территории города находится также второй порт – Касим, который принимает до 35% грузов. В городе действует экспортно-промышленная зона, что является воплощением политики по привлечению прямых иностранных инвестиций. Порт в Карачи обрабатывает около 60% грузооборота морской торговли Пакистана. Долгое время Карачи был единственным крупным городом, имеющим выход в Аравийское море. Тем не менее существует проблема непосредственной близости этого порта к территории Индии. Существует возможность повторения атаки и блокады главного порта Пакистана, что уже происходило в 1971 г. во время Индо-Пакистанской войны и негативно сказалось на пакистанской экономике.

После блокады Пакистан построил вторую по размеру после Карачи базу Джинна в городе Ормара, ближе к середине прибрежной границы страны, восточнее Гвадара. Эта база в Белуджистане призвана обеспечи-

вать безопасность прибрежной линии этой провинции длиной более тысячи километров. Тем не менее окружённый с трёх сторон клифами Гвадар – это наиболее выигрышный и безопасный объект для Пакистана. Став одной из морских баз, построенных для диверсификации и укрепления военно-морской обороны Пакистана, Гвадар усложняет стратегическое военно-морское планирование Индии. Карачи находится в более слабой позиции по отношению к Гвадару, и этот город не устраивал пакистанские власти своей удалённостью от стратегических морских путей и ограниченной возможностью для принятия нефтяных танкеров и сухогрузов.

22 марта 2002 г. состоялась церемония начала строительства глубоководного порта Гвадар, на которой присутствовали президент Первез Мушарраф и вице-премьер КНР Ву Бэнгао [3]. Строительство международного порта в Гвадаре было окончательно закончено китайскими инженерами 18 марта 2007 г., затем его передали пакистанским представителям. Формальное открытие порта состоялось 20 марта 2007 г. Фактический приём грузов, положивший начало полноценной деятельности, начался лишь в марте 2008 г. [4].

Для развития инфраструктуры Гвадара и его как можно более тесной и эффективной связи со всеми регионами Пакистана и сопредельными странами создаётся разветвлённый коридор, в том числе железная дорога, связывающая Гвадар с основной железнодорожной веткой Иран – Пакистан. Таким образом, Китай получает также выход на Иран через Пакистан. С помощью Китая завершён проект железной дороги от Гвадара до Равалпинди, рядом со столицей Исламабадом, которая должна включить Гвадар в инфраструктуру страны. Китаю важен стратегический коридор через горы Каракорума, который соединяет Западный Китай и Гвадар на входе в Ормузский пролив. Китай и Пакистан связаны через 1 224-километровое Каракорумское шоссе от транспортного узла г. Кашгара в Синьцзян-Уйгурском автономном районе через Кашмир к Исламабаду. Страны намеревались построить параллельно железную дорогу, ведущую из г. Хавелиан в приграничной северо-западной провинции Хайбер-Пахтунхва через Кашмир к пакистано-китайской границе в районе Хунджерабского перевала и далее в Кашгар [5].

Хунджерабский перевал занимает стратегическое положение между пакистанской территорией и Синьцзян-Уйгурским автономным районом, являясь самой высокой пограничной точкой в мире, служащей пограничным пунктом и началом Каракорумского шоссе. Хавелиан – самая западная точка Каракорумского шоссе, соединяющего город с Китаем и являющегося фактически повторением древнего Великого шёлкового пути, проходившего через горы Каракорума. Коридор может быть использован в торговых целях и для транспортировки энергоносителей из стран Персидского залива в Синьцзян. Железная дорога связывает Хавелиан с Гвадаром, где китайцами проводится строительство нефтеперерабатывающего завода и нефтехранилищ. Проект предполагает параллельное строительство нефтепровода Кашгар – Гвадар. В целом Китай вложил в развитие Белуджистана около 15 млрд долл. Кроме порта и нефтеперерабатывающего завода, это вложения

в разработку медных и цинковых рудников [6]. Концепция строительства железной дороги и нефтепровода была предложена П. Мушаррафом во время визита в Пекин в апреле 2008 г.

Для понимания геополитической важности пакистанской провинции Белуджистан для китайских инфраструктурных проектов необходимо иметь в виду, что Белуджистаном исторически называется вся область между регионами Ближний Восток и Индостан. Таким образом, исторический Белуджистан разделён между провинциями Пакистана, Афганистана и Ирана. Раньше ханство, сформированное белуджами и брагуи, называлось Келат. В конце XIX в. по навязанным договорам 1854, 1876 и 1879 гг. Восточный Белуджистан был подчинён Англии и расчленён на так называемый Британский Белуджистан и Федерацию белуджских княжеств. Формально он не входил в Британскую Индию, но после разделения бывшей британской колонии на Индию и Пакистан в 1947 г. Белуджистан определили в состав Пакистана. Периодически вспыхивали восстания, а в 1973 г. в восстании против центрального правительства участвовало около 55 тыс. человек.

Белуджистан, рассматриваемый нами, – провинция Пакистана, управляемая племенами, а точнее, главами племён. Спецификой Белуджистана является национализм, направленный как против армии и правительства, так и против духовенства (мулл). Национализм здесь понимается по-разному. Точки зрения националистов различных групп и племён включают в себя как притязания на полную независимость всех белуджей (более 70 племён), так и самоидентификацию в качестве племени бугти или марри [7]. Большинство из них признают авторитет Исламабада, кроме племён бугти или марри, ответственных за деятельность Освободительной армии Белуджистана (ОАБ). После ряда террористических актов в 2006 г. она признана Исламабадом, Вашингтоном и Лондоном террористической группировкой.

Несмотря на то что Белуджистан является самой крупной провинцией Пакистана, плотность населения здесь ниже, чем в других провинциях; его отдалённость от экономического центра, Карачи, и политического центра, столицы Исламабада, а также близость к афганской границе негативно сказываются на развитии региона. В итоге Белуджистан, богатый природными ресурсами район Пакистана, является самой крупной, самой малонаселённой и самой неразвитой из четырёх провинций Пакистана. Все крупные города сосредоточены на востоке. Инфраструктура запада страны до прихода туда Китая с транспортными и нефтегазовыми проектами находилась в упадке либо отсутствовала.

Для Пакистана все проекты, нацеленные на развитие Белуджистана, имеют огромное экономическое и политическое значение.

Проекты и меры, подобные развитию Гвадара, сооружению железных дорог и шоссе, направлены на обеспечение замкнутых материковых провинций Китая доступом к морю и на увеличение объёма торговли Синьцзян-Уйгурского автономного района и северо-западных провинций, а также должна сбалансировать экономический потенциал регионов страны. Гвадар позволяет Китаю иметь глубоководный порт круглый год, в любую погоду – ведь сам Китай не обладает подобным портом в данном регионе. КНР пытается развивать свои западные провинции наравне с восточными, чтобы устранить экономический разрыв между ними, а также остановить внутреннюю миграцию с запада на восток страны.

Стоит отметить, что развитие объектов пакистанской инфраструктуры, финансируемое Китаем, даёт ему дополнительный выход в страны Центральной Азии, позволяет превратить Гвадар в важнейший пункт торговли со странами этого региона. Гвадар способствует развитию торговли между Китаем и Пакистаном, одновременно обеспечивая обоим государствам доступ на нефтегазовый рынок Центральной Азии, а также стимулирует внутреннюю торговлю в Пакистане, особенно в его западных провинциях.

Чтобы соединить Западный Китай и Центральную Азию, строится железная дорога в афганский Кандагар от приграничного пакистанского города Чаман в Белуджистане, с целью выйти на Туркменистан. Уже завершено строительство дороги из Гвадара в Сайндак, представляющей наиболее короткий путь к центрально-азиатским республикам через дорогу от столицы Белуджистана, Кветты в Чаман, находящийся в непосредственной близости от центрально-азиатских республик. Эта дорога представляет собой самое малое расстояние от стран Центральной Азии к морю, что даёт дополнительные коммерческие и стратегические преимущества Гвадару, по сравнению с другими портами вблизи Персидского залива. Он может предоставлять доступ к морю ЦАР и Афганистану. В итоге Гвадар должен стать центром китайского экспорта и импорта, геополитическим соединением, имеющим связи со всеми странами региона.

Гвадар является самым значительным проектом в истории развития пакистано-китайских отношений. Он представляет собой инфраструктурную базу для укрепления и дальнейшего развития военно-политического и экономического сотрудничества между Китаем и Пакистаном.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Белокреницкий В.Я. Внешнеполитический процесс в Пакистане. Внутренние и внешние факторы и роль России // Внешнеполитический процесс в странах Востока / МГИМО (У) МИД РФ ; под ред. Д.В. Стрельцова. М. : Аспект Пресс, 2011. 336 с.
2. *The official website of Gwadar* / Electronic data. Gwadar. URL: <http://www.gwadarnews.com/gwadar.asp> (access date: 15.05.2012).
3. «History-making milestones» – Gwadar Port / Pak Real Estate. Electronic data. URL: [http://www.pakrealestate.com/news/viewdetail.aspx?News\\_ID=1113](http://www.pakrealestate.com/news/viewdetail.aspx?News_ID=1113) (access date: 15.05.2012).
4. *Breaking the jinx of Gwadar port* / Pak Real Estate. Electronic data. URL: [http://www.pakrealestate.com/news/viewdetail.aspx?News\\_ID=1117](http://www.pakrealestate.com/news/viewdetail.aspx?News_ID=1117) (access date: 15.05.2012).
5. *Fazl-e-Haider* S. China-Pakistan rail link on horizon // Asia Times. 24.02.2007. Electronic data. Hong Kong. URL: [http://www.atimes.com/atimes/South\\_Asia/IB24Df02.html](http://www.atimes.com/atimes/South_Asia/IB24Df02.html) (access date: 28.02.2014).

6. Atal M. China's Pakistan Corridor // Forbes Asia Magazine. 10.05.2010. Electronic data. URL: <http://www.forbes.com/global/2010/0510/companies-pakistan-oil-gas-balochistan-china-pak-corridor.html> (access date: 28.02.2014).
7. Wirsing R.G. Baloch Nationalism and the Geopolitics of Energy Resources: The Changing Context of Separatism in Pakistan / Strategic Studies Institute. 17.04.2008. Carlisle, Pennsylvania. P. 21. The electronic version of the printing publication. URL: <http://www.strategicstudiesinstitute.army.mil/pdffiles/pub853.pdf> (access date: 28.02.2014).

Статья представлена научной редакцией «История» 18 марта 2014 г.

## THE HISTORY OF THE RELATIONSHIP BETWEEN CHINA AND PAKISTAN WITHIN THE CONTEXT OF ENERGY CORRIDORS ESTABLISHMENT

*Tomsk State University Journal*. No. 383 (2014), 148-151. DOI: 10.17223/15617793/383/22

**Khrisanfova Daria V.** Tomsk State University (Tomsk, Russian Federation). E-mail: [AgataDM@mail.ru](mailto:AgataDM@mail.ru)

**Keywords:** energy corridors; energy diplomacy; Pakistan; South Asia; China.

China and Pakistan established diplomatic relationship in 1951. Further the parties support each other in the confrontation with India. The permanent interaction between countries has begun. The nearness of the countries and the understanding of the strategic importance of Pakistan's location helped the PRC to play a key role in the infrastructural projects in Pakistan, especially in the construction of Gwadar port, and to become the most significant and stable partner of Pakistan. Pakistan was going to make Gwadar a port since 1964, but the construction did not start due to the lack of funds. Gwadar was planned as the alternative to the ports of the Persian Gulf for operating the multitonnage tankers and the merchant ships. The actions connected with the port's construction started only in 2001 when China agreed to take a part in the project. Without the presence of the marine China felt vulnerable to threats to the safety of its energy supplies. For China and Pakistan the most important is the geopolitical location of Gwadar. It is situated at the intersection of the main sea lines of communication. This location provides the necessary closeness to the Middle East energy resources and gives an opportunity to monitor the situation in the region. A broad transport network, including the railway linking Gwadar with the main railway lines, is created for the development of Gwadar infrastructure and its connection with the whole Pakistan and neighbor countries. China and Pakistan are also connected by the Karakoram Highway leading from the Xinjiang Uyghur Autonomous Region through Kashmir to Islamabad. This corridor could be used for trading and transportation of energy from Persian Gulf countries to Xinjiang. In general China has invested around \$15 billion into the Balochistan's development. The resource-rich region of Pakistan, Balochistan, is the largest, low-populated and the most undeveloped province from the four Pakistani provinces. Balochistan's specificity is nationalism aimed not only against the government and military forces, but also against the clergy. All projects directed to the development of Balochistan have an essential political and economic significance for Pakistan. It is important for the PRC to provide the Xinjiang Uyghur Autonomous Region and northwest provinces with the access to the sea and boost their trade volume. Gwadar provides the access to the oil and gas market of Central Asia states for China and Pakistan, also promotes the development of the Chinese-Pakistani trade and the internal trade in Pakistan. Gwadar can be called the most substantial project in the history of China- Pakistan relationship. It is an infrastructural base for the consolidation and further progress of the economic, political and military cooperation between China and Pakistan.

## REFERENCES

1. Belokrenitskiy V.Ya. *Vneshnepoliticheskiy protsess v Pakistane. Vnutrennie i vneshnie faktory i rol' Rossii* [The foreign policy process in Pakistan. Internal and external factors and the role of Russia]. In: Strel'tsov D.V. (ed.) *Vneshnepoliticheskiy protsess v stranakh Vostoka* [Foreign policy process in the East]. Moscow: Aspekt Press Publ., 2011.
2. The official website of Gwadar. Available at: <http://www.gwadarnews.com/gwadar.asp>. (Accessed: 15th May 2012).
3. "History-making milestones" – Gwadar Port. Available at: [http://www.pakrealestate.com/news/viewdetail.aspx?News\\_ID=1113](http://www.pakrealestate.com/news/viewdetail.aspx?News_ID=1113). (Accessed: 15th May 2012).
4. Breaking the jinx of Gwadar port. Available at: [http://www.pakrealestate.com/news/viewdetail.aspx?News\\_ID=1117](http://www.pakrealestate.com/news/viewdetail.aspx?News_ID=1117). (Accessed: 15th May 2012).
5. Fazl-e-Haider S. China-Pakistan rail link on horizon. *Asia Times*, February 24, 2007. Available at: [http://www.atimes.com/atimes/South\\_Asia/IB24Df02.html](http://www.atimes.com/atimes/South_Asia/IB24Df02.html). (Accessed: 28th February 2014).
6. Atal M. China's Pakistan Corridor. *Forbes Asia Magazine*, May 10, 2010. Available at: <http://www.forbes.com/global/2010/0510/companies-pakistan-oil-gas-balochistan-china-pak-corridor.html>. (Accessed: 28.02.2014).
7. Wirsing R. G. *Baloch Nationalism and the Geopolitics of Energy Resources: The Changing Context of Separatism in Pakistan*. Available at: <http://www.strategicstudiesinstitute.army.mil/pdffiles/pub853.pdf>. (Accessed: 28th February 2014).

Received: March 18, 2014