

DOI: <https://doi.org/10.31110/consensus/2025-01/266-280>

УДК (UDC) 327.7 : 339.9] (510+549.1)

GEOPOLITICAL AND LOGISTICAL DIMENSIONS OF THE CHINA–PAKISTAN ECONOMIC CORRIDOR

Iryna Tykhonenko***Illia Berdila****

Abstract

The article attempts to analyze the China–Pakistan Economic Corridor (CPEC) from the perspective of the geopolitical and logistical dimensions of its implementation. **The goal** of the article is to study the impact of CPEC on China's foreign policy initiatives, Beijing's bilateral relations with Islamabad, and the level of influence of the project's geopolitical and logistical components on the regional and global levels of international relations.

The research methodology is based on the principles of scientificity, systematicity, and objectivity with an appeal to the method of geopolitical analysis, using systematic analysis, and general scientific methods.

The scientific novelty of the article lies in the analysis of the current state of CPEC, the main Sino–Pakistani infrastructure projects being implemented in the second phase of the project from 2022, and its overall impact on the geopolitical situation in the region and taking into account China's global strategy.

Conclusions. The implementation of CPEC within the framework of the Chinese Belt and Road Initiative strengthens cooperation between China and Pakistan. At the same time, the implementation of a number of infrastructure projects have a positive impact on both states. Firstly, they help develop and stabilize the relevant areas involved in the corridor (for instance, Xinjiang Uyghur Autonomous Region in China, and the provinces of Balochistan and Gilgit–Baltistan in Pakistan). Secondly, there is a diversification of the logistics network of China's trade routes in a global context with access to Asian and European markets. It is revealed that the CPEC is geopolitically involved in the regional rivalry between China and India, in particular through the ports of Gwadar and Chabahar, which serve as important transport hubs.

The authors conclude that the successful implementation of the corridor will contribute to Pakistan's economic growth, although it raises the question of its increasing dependence on Beijing. In turn, China's positions in the economic dimension are strengthened that raised a perspective of the change in the balance of power in regional level.

Keywords: China, Pakistan, India, China–Pakistan Economic Corridor, CPEC, Gwadar, logistics, geopolitics

* PhD in political sciences, Associate professor of the Department of International Relations and Foreign Policy, Petro Mohyla Black Sea National University, Mykolaiv, Ukraine. E-mail: irinavi2202@gmail.com. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7716-085X>

** Master's student of the Department of International Relations and Foreign Policy, Petro Mohyla Black Sea National University, Mykolaiv, Ukraine. E-mail: ilyaber3@gmail.com. ORCID: <https://orcid.org/0009-0003-0979-8127>

ГЕОПОЛІТИЧНИЙ ТА ЛОГІСТИЧНИЙ ВИМІРИ КИТАЙСЬКО-ПАКИСТАНСЬКОГО ЕКОНОМІЧНОГО КОРИДОРУ

Ірина Тихоненко*

Ілля Берділа**

Анотація

У статті здійснено спробу аналізу Китайсько-пакистанського економічного коридору (КПЕК) з точки зору геополітичного та логістичного виміру його реалізації. **Метою статті** є дослідження впливу КПЕК на зовнішньополітичні ініціативи Китаю, двосторонні відносини Пекіну з Ісламабадом та впливу геополітичних та логістичних складових проекту на регіональний та глобальний рівень міжнародних відносин.

Методологія дослідження ґрунтується на принципах науковості, системності та об'єктивності з апелюванням до методу геополітичного аналізу та загальнонаукових методів.

Наукова новизна статті полягає у аналізі сучасного стану КПЕК, основних китайсько-пакистанських інфраструктурних проектів, що реалізуються саме на другій фазі проекту з 2022 р. та загалом його впливу на геополітичну ситуацію у регіоні зважаючи на глобальну стратегію Китаю.

Висновки. Реалізація КПЕК у межах китайської ініціативи «Один пояс, один шлях» зміцнює співпрацю між Китаєм та Пакистаном, а реалізація низки інфраструктурних проектів позитивно впливає на обидві держави. По-перше, допомагають розвинути та стабілізувати відповідні райони, що залучені до коридору (Синьцзян-Уйгурський автономний район у Китаї, та провінції Белуджистан та Гілгіт-Балтистан у Пакистані). По-друге, відбувається диверсифікація логістичної мережі торгівельних маршрутів Китаю у загальносвітовому контексті із виходом на азійські та європейські ринки. Виявлено, що КПЕК геополітично задіяний до регіонального суперництва між КНР та Індією, зокрема через порти Гвадар і Чабахар, що слугують важливими транспортними вузлами.

Автори підсумовують, що успішна реалізація коридору сприятиме економічному зростанню Пакистану, хоча і ставить питання про все більшу його залежність від Пекіну. У свою чергу, відбувається зміцнення позицій Китаю у економічному вимірі та перспективи зміни балансу сил у регіоні.

Ключові слова: Китай, Пакистан, Індія, Китайсько-пакистанський економічний коридор, КПЕК, Гвадар, логістика, геополітика

Цитування: Тихоненко, І. & Берділа, І. (2025). Геополітичний та логістичний виміри китайсько-пакистанського економічного коридору. *Консенсус*, 1, 266–280.

<https://doi.org/10.3110/consensus/2025-01/266-280>

URL: <https://konsensus.net.ua/index.php/konsensus/article/view/161>

* кандидат політичних наук, доцент, доцент кафедри міжнародних відносин та зовнішньої політики Чорноморського національного університету імені Петра Могили, Миколаїв, Україна. E-mail: irinavi2202@gmail.com. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7716-085X>

** магістрант кафедри міжнародних відносин та зовнішньої політики Чорноморського національного університету імені Петра Могили, Миколаїв, Україна. E-mail: ilyaber3@gmail.com. ORCID: <https://orcid.org/0009-0003-0979-8127>

Постановка проблеми. Китайська Народна Республіка (КНР) все більш активно реалізує ініціативу «Один пояс, один шлях», яка є не лише важелем впливу Пекіну у світі, а й фактором досягнення лідерства через геополітичне позиціонування та диверсифікацію торгівельних маршрутів. Чільне місце у її реалізації посідає проект Китайсько-пакистанського економічного коридору (КПЕК) у якому Ісламська Республіка Пакистан (ІРП) є не лише реципієнтом інвестицій зі сторони Китаю, а відіграє геополітичну роль регіонального «стримування» Індії.

Беручи до увагу російсько-українську війну та її вплив на світовий порядок, у низці регіонів відбувається перебалансування сил. Не є винятком і Південна Азія у якій Китай намагається конкурувати з Індією. Відзначимо конфліктогенну природу пакистансько-індійських відносин, існуючу між ними «холодну війну» у Південній Азії у форматі ракетно-ядерного протистояння, що стає передумовою до зближення Ісламабаду та Пекіну. Наявне геополітичне протистояння між державами має виражену форму стратегічних об'єктів – порт Гвадар, орендований Китаєм у Пакистану (кінцева точка КПЕК) та порт Чабахар, орендований Індією у Ірану, що знаходяться географічно близько та стають проявом конкуренції за сфери впливу. Адже, Індія намагається «стримувати» Китай серед іншого за рахунок Чотиристороннього діалогу з безпеки та вже інвестувала значні ресурси у Афганістан, який все більше останнім часом схиляється до участі у китайській ініціативі «Один пояс, один шлях». Військові навчання між Китаєм, Росією та Іраном на початку березня 2025 р. у вище зазначеному порту Чабахар мають дати відповідний сигнал Індії щодо перспектив розстановки сил у регіоні¹.

Вартість інвестиційної складової розвитку КПЕК наразі оцінюється у 62 млрд. дол. США, проте, зиск, що може отримати Китай у економічному та логістичному форматі від його реалізації виправдовує зазначені витрати. Адже, друга фаза КПЕК, що розпочалася у 2022 р. має забезпечити перетворення Пакистану на ключового учасника транзитної торгівлі, причому континентальна та морська транспортна інфраструктура коридору призведе до збільшення обсягів експорту із західних провінцій Китаю та забезпечити скорочення часу транспортування та зниження вартості логістики. За оцінками пакистанських експертів, це допоможе скоротити час у дорозі на 20 днів для Оману, Саудівської Аравії (21 день), Кувейту (24 дні), Нідерландів та Німеччини (2 дні), Франції та Китаю (21 день)².

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Відносини Китаю та Пакистану є об'єктом дослідження низки українських та закордонних науковців, зокрема крізь призму КПЕК. Проте, питання геополітичної та інфраструктурної складової КПЕК, зважаючи на його активну реалізацію є недостатньо дослідженою в українській міжнародно-політичній науці.

¹ Iran, Russia, China to hold joint military exercises. *Voice of America*. 2025. March 9. URL: <https://www.voanews.com/a/iran-russia-china-to-hold-joint-military-exercises/8004134.html>

² Ul Hassan Khan M. CPEC Phase-II crucial to boost Pakistan's development. *China Daily*. 2022. July 26. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202207/26/WS62df43d4a310fd2b29e6e5b8.html>

Відзначимо ґрунтовний аналіз проекту КПЕК як з точки зору економічної так зовнішньополітичної складової у статті О. Борділовської³. В. Кіктенко акцентує увагу на особливостях ініціативи «Один пояс, один шлях» у китайській зовнішній політиці⁴.

Представники китайської наукової школи Р. Вен і Х. Салім⁵ розглядають КПЕК крізь призму здобутків та прорахунків у китайсько-пакистанських відносинах.

Відзначимо монографію М. Ізмаїла⁶, в якій детально проводиться аналіз різних аспектів КПЕК на прикладах інфраструктурних проєктів та «індійському» чиннику у відносинах Пакистан-Китай. Також до дослідження було залучено низку публікацій китайських, пакистанських та світових ЗМІ, інформаційних агентств.

Мета дослідження полягає у аналізі геополітичної та логістичної складової проєкту Китайсько-пакистанського економічного коридору як прояву китайсько-пакистанського співробітництва, акцентуючи увагу на його стратегічних та економічних перевагах для обох держав.

Викладення основного матеріалу. КПЕК варто розглядати не лише як економічний проєкт вигідний Китаю та Пакистану, а й як один із елементів зовнішньополітичної стратегії офіційного Пекіну та геополітичного позиціонування на міжнародній арені.

Ідеї відтворення легендарного Шовкового шляху за нових історичних умов висловлювалися ще попереднім керівником країни Ху Цзіньтао. Однак, аж до приходу до влади Сі Цзіньпіна зовнішньоекономічний курс країни залишався незмінним, незважаючи на колосальний прогрес Китаю в економічній сфері. На думку П. Фердинанда, причиною того, що ініціатива «Один пояс, один шлях» стала частиною офіційної зовнішньоекономічної доктрини Піднебесної, є впевненість китайського керівництва в економічній перевазі своєї країни на тлі досягнутих успіхів у розвитку народного господарства⁷.

У вересні 2013 р., через кілька місяців після офіційного затвердження на посаді Голови Китайської Народної Республіки, Сі Цзіньпін під час свого візиту до Казахстану вперше озвучив ініціативу Нового шовкового шляху – майбутнього проєкту, стрижнем якого була ідея поєднання Китаю з основними євразійськими

³ Борділовська О.А. Китайсько-пакистанський економічний коридор: нові можливості чи нові виклики? *Китаєзнавчі дослідження*. 2017. № 1-2. С. 34-46.

⁴ Кіктенко В.О. «Один пояс – один шлях» – глобальний геоekonomічний проєкт Китаю *Українська асоціація китаєзнавців*. URL: <https://sinologist.com.ua/kiktenko-v-o-ukrayina-v-proekti-odyn-poyas-odyn-shlyah-regionalnyj-ta-globalnyj-vymir/>

⁵ Wen R., Saleem H. The Opportunities and Challenges That the Belt and Road Initiative Brings: Analysis from Perspective of China-Pakistan Economic Corridor. *American Journal of Industrial and Business Management*. 2021. Vol. 11. P. 675-691.

⁶ Ismail M. China-Pakistan Economic Corridor: Strategic-Economic Implications for Pakistan. Lumina Literati Publishing, 2025. 114 p. URL: <https://luminalliterati.com/china-pakistan-economic-corridor-strategic-economic-implications-for-pakistan/>

⁷ Ferdinand P. Westward ho—the China dream and ‘one belt, one road’: Chinese foreign policy under Xi Jinping. *International Affairs*. 2016. Vol. 92 (4). P. 941-957.

ринками збуту та сировинними ринками альтернативними транспортними та торговими коридорами.

Уже за місяць Сі Цзіньпін у своєму виступі на саміті країн АТЕС в Індонезії запропонував ідею будівництва Морського шовкового шляху XXI століття. Цей морський маршрут повинен з'єднати найбільші порти Китаю, і, пройшовши вздовж узбережжя Індокитаю, через Індійський океан, повз береги Африки, і через Суецький канал, вийти в Середземне море і досягти європейських портів⁸.

На майданчику Боаоського Азійського Форуму 30 березня 2015 р. відбулася офіційна презентація проекту. Ініціатива Шовкових шляхів об'єднана слоганом «Один пояс, один шлях» та представлена у вигляді документа «Бачення та дія, спрямовані на просування спільного будівництва Економічного поясу Шовкового шляху та Морського Шовкового шляху XXI століття». Урядом КНР у вищезгаданому документі декларуються такі цілі: удосконалення інфраструктури регіонів; створення безпечних та ефективних сухопутних, водних та повітряних коридорів; підвищення рівня кооперації на якісно новий рівень; спрощення ведення торгівлі та інвестиційної діяльності; встановлення зон вільної торгівлі вздовж Шляхів; поглиблення економічних зв'язків; підвищення рівня політичної довіри; збільшення рівня культурного обміну; взаємозбагачення та збільшення рівня взаєморозуміння між країнами в ім'я миру та дружби⁹.

На березневій сесії Всекитайських зборів народних представників було ухвалено проект 13-го п'ятирічного плану (2016–2020 рр.). Стратегія «Один пояс, один шлях» стала одним із ключових компонентів п'ятирічки. Так звані «активні дії» для реалізації стратегії передбачається створення економічних коридорів, у тому числі можна назвати шість основних: Китайсько-Пакистанський економічний коридор; економічний коридор Китай–Центральна Азія–Західна Азія; Євразійський Міст Китай–Казахстан–Росія–Європа; економічний коридор Китай–Монголія–Росія; економічний коридор Китай–Південно–Східна Азія; економічний коридор Бангладеш–Китай–Індія–М'янма. Також у плані п'ятирічки згадуються як напрямки економічні коридори Китай–Східна Азія та Китаю–Східна Європа¹⁰.

Відзначимо, що геополітично у реалізації вище зазначених китайських ініціатив важливу роль грає Пакистан. Адже, присутність США в Афганістані – в безпосередній близькості від Китаю – змусила останній наполегливіше розвивати свій вплив у регіоні. Особливо це стало очевидним з огляду на те, що в ході війни в Афганістані Пакистан надав США ексклюзивний доступ до двох найважливіших повітряних баз у Джейкобабаді в провінції Сінд та Пасні у Белуджистані. До того ж

⁸ Chronology of China's Belt and Road Initiative. *The State Council of The People's Republic of China*. 2015. URL: http://english.gov.cn/news/top_news/2015/04/20/content_281475092566326.htm

⁹ Action plan on the Belt and Road Initiative. *The State Council of The People's Republic of China*. 2015. URL: http://english.gov.cn/archive/publications/2015/03/30/content_281475080249035.htm

¹⁰ "Belt and Road" incorporated into CPC Constitution. *Xinhua*. 2017. URL: http://www.xinhuanet.com/english/2017-10/24/c_136702025.htm

США мали в своєму розпорядженні бази на території держав Центральної, Південної та Східної Азії, що не могло не хвилювати Пекін. Без наявності флоту в районі Перської затоки та доступу до Аравійського моря Китай відчував себе вразливим перед будь-якими потенційно ворожими діями, спрямованими на те, щоб похитнути безпеку китайських енергетичних постачань.

Пакистансько-китайські відносини залишаються тісними протягом багатьох десятиліть. Обидві країни, будучи сусідами, не вступали в будь-які конфлікти і не мали серйозних розбіжностей щодо прикордонних та регіональних питань. Пакистан завжди розділяв позицію Китаю щодо Тибету та Тайваню. Крім того, Пакистан був провідником інтересів Китаю в роки ізоляції, служив своєрідним посередником у встановленні у 1970-ті рр. контактів КНР зі США та у 1990-ті рр. із Саудівською Аравією. У зв'язку з цим у політичному істеблїшменті Китаю одного разу сказали: «Якщо ми колись вирішимо встановити офіційний альянс із якоюсь державою в Південній Азії, Пакистан буде першим напрямом, куди ми подивимося. Можливо, навіть єдиним»¹¹.

Найбільшу важливість як для Пакистану, так і Китаю представляє геополітичне становище порту Гвадар, який перебуває на перетині головних ліній морських комунікацій. Для Китаю Гвадар – це глибоководний порт неподалік континентальних провінцій, і при цьому всього в 72 км від іранського кордону і в 400 км на захід від Ормузької протоки (що є виходом в Індійський океан для країн Близького Сходу). Таке становище забезпечує необхідну близькість до близькосхідних енергоресурсів, а також надає можливість моніторингу подій у регіоні Індійського океану. Крім того, цей порт, який є крайньою прибережною південно-західною точкою Пакистану та Белуджистану, один із найглибоководніших портів в Аравійському морі, Індійському океані та Перській затоці.

Варто зазначити, що Пакистану важлива віддаленість порту від Індії, а Гвадар знаходиться за 650 км на захід від Карачі. В даний час Карачі – це мегаполіс з населенням 16 млн. осіб, що є економічним і торгово-промисловим центром, головним морським портом і військово-морською базою країни. На території міста знаходиться також другий порт – Касим, який приймає до 35% вантажів. Ставши однією з морських баз, побудованих для диверсифікації та зміцнення військово-морської оборони Пакистану, Гвадар ускладнює стратегічне планування Індії. Карачі перебуває у слабшій позиції стосовно Гвадару, і це місто не влаштувало пакистанську владу своєю віддаленістю від стратегічних морських шляхів та обмеженою можливістю для прийняття нафтових танкерів і суховантажів¹².

Тому Гвадар дійсно відіграє вагомий геостратегічний, гео економічний і політичний роль у відносинах Пакистану і Китаю будучи складовою КПЕК, але варто враховувати

¹¹ Sino-Pakistani axis. *Deutsche Welle*. 2015. January 15. URL: <http://www.dw.de/the-sino-pakistani-axis-asias-little-understood-relationship/a-18194448>

¹² “History-making milestones” – Gwadar Port. *Dawn*. 2008. April 14. URL: <https://www.dawn.com/news/297994/gwadar-port-history-making-milestones>

військово-стратегічну складову, а саме, протистояння Пакистан-Індія та важелі «стримування» Індії зі сторони Китаю.

У 2016 р. офіційний Нью-Делі підписав договір з Тегераном на розвиток порту Чабахар, який володіє стратегічними та геополітичними характеристиками для Індії, як Гвадар – для КНР. Тож, індійські інвестиції стають сильним контр-стратегічний маневром проти китайської участі у регіональній протидії на стороні Пакистану. Крім вище зазначених фактів економічної складової проекту у Гвадарі, у довгостроковій перспективі Пекін розраховує отримати дозвіл від Ісламабаду на будівництво китайської військово-морської бази на Макранському узбережжі як вдячність за допомогу у розвитку ракетно-ядерних технологій¹³.

Як зазначає пакистанський науковець М. Ізмаїл: «Чабахар є єдиним іранським портом, який виходить до основної сторони Індійського океану, розташованого на південно-східній стороні Ірану. Через стратегічні причини Індія встановила тісні відносини з Іраном і інвестувала величезні кошти в цей порт, щоб з'єднати інші країни цього регіону, адже, це відкриє шлях для Індії для сполучення з Афганістаном, Центральною Азією, Туреччиною та Східною Європою. Порт Чабахар в Ірані дорівнює порту Гвадар. У листопаді 2017 р. між Іраном та Індією було підписано торговельну угоду на 34 мільярди доларів США»¹⁴.

Зокрема, згідно з пакистанськими ЗМІ, у травні 2015 р. послу КНР в Індії було висловлено занепокоєння Нью-Делі планами будівництва економічного коридору між КНР і Пакистаном, оскільки частина його пройде спірними з Пакистаном територіями в районі Кашміру. Китайська сторона у свою чергу наголосила, що це суто «комерційний проект»¹⁵. Реагуючи на критику щодо будівництва КПЕК, міністр внутрішніх справ Пакистану Ч.Н. Алі Хан заявив, що «нинішнє індійське керівництво не в захваті від процвітання Пакистану і вважає неприйнятним його прогрес та розвиток»¹⁶.

Слід зазначити, що голова КНР Сі Цзіньпін у вересні 2014 р. запрошував Індію приєднатися до проекту створення економічного коридору між КНР та Пакистаном, що сприятливо позначилося б і на китайсько-індійській торгівлі через скорочення відстані та часу доставки товарів між двома країнами. Однак індійське керівництво відмовилося від пропозиції, ймовірно, через побоювання зростання китайського впливу в Південній Азії та басейні Індійського океану загалом¹⁷.

¹³ Тихоненко І.В. Ісламська Республіка Пакистан у системі регіональної безпеки (1998-2026 рр.) дис. ... канд. політ. наук: 23.00.04. Миколаїв, 2017. С. 161.

¹⁴ Ismail M. China-Pakistan Economic Corridor... P 70.

¹⁵ India raises objections over China-Pakistan Economic Corridor. *The Express Tribune*. 2015. May 12. URL: <http://tribune.com.pk/story/885176/india-raises-objections-over-china-pakistan-economic-corridor/>; URL: <http://thediplomat.com/2015/07/modis-worrying-pakistan-policy/>

¹⁶ Pakistan criticizes India for opposing its \$46 billion economic deal with China. *Firstpost*. 2015. June 3. URL: <http://www.firstpost.com/world/pakistan-criticizes-india-for-opposing-its-46-billion-economic-deal-with-china-2276754.html>

¹⁷ Bano S. Modi's Worrying Pakistan Policy. A lack of coherence allied with tough talk could prove self-defeating. *The Diplomat*. 2015. July 18. URL: <http://thediplomat.com/2015/07/modis-worrying-pakistan-policy/>

Незважаючи на таку негативну позицію Індії, що було очікувано та її не розглядалася ні офіційним Пекіном, ні Ісламабадом як уявний «дозвід» на співпрацю, 22 березня 2002 р. відбулася церемонія початку будівництва глибоководного порту Гвадар, на якій були присутні президент Пакистану П. Мушарраф та віце-прем'єр КНР Ву Бенгао. Будівництво міжнародного порту в Гвадарі було закінчено китайськими інженерами 18 березня 2007 р., потім його передали пакистанським представникам. Формальне відкриття порту відбулося 20 березня 2007 р. Фактичний прийом вантажів, що започаткував повноцінну діяльність, почався лише в березні 2008 р.¹⁸.

Для розвитку інфраструктури Гвадара та його якомога тіснішого та найефективнішого зв'язку з усіма регіонами Пакистану та суміжними країнами створюється розгалужений коридор, у тому числі залізниця, що зв'яже Гвадар з основною залізничною гілкою Іран – Пакистан. Таким чином Китай отримує також вихід на Іран через Пакистан. За допомогою Китаю завершено проект залізниці від Гвадара до Равалпінді, поряд зі столицею Ісламабадом, яка має включити Гвадар до інфраструктури країни. Китаю важливим є стратегічний коридор через гори Каракоруму, який з'єднує Західний Китай і Гвадар на вході в Ормузьку протоку. Також Китай і Пакистан пов'язані через 1224-кілометрове Каракорумське шосе від транспортного вузла м. Кашгара в Сіньцзян-Уйгурському автономному районі через Кашмір до Ісламабаду¹⁹.

Коридор може бути використаний у торгових цілях і для транспортування енергоносіїв із країн Перської затоки. Залізниця пов'яже Хавеліан із Гвадаром, де китайцями проводиться будівництво нафтопереробного заводу та нафтоосховищ. Проект передбачає паралельне будівництво нафтопроводу Кашгар-Гвадар. Загалом Китай вклав у розвиток Белуджистана близько 15 млрд. дол. Крім порту та нафтопереробного заводу, це вкладення у розробку мідних та цинкових копалин²⁰.

Для розуміння геополітичної ваги пакистанської провінції Белуджистан для китайських інфраструктурних проектів необхідно мати на увазі, що Белуджистан – провінція Пакистану, керована племенами, а точніше, головами племен. Специфікою Белуджистана є націоналізм, спрямований як проти армії та уряду, і проти духовенства (мулл). Націоналізм тут розуміється по-різному. Точки зору націоналістів різних груп і племен включають як домагання на повну незалежність всіх белуджів (понад 70 племен), так і самоідентифікацію в якості племені бутті або маррі. Більшість із них визнають авторитет Ісламабаду, окрім племен бутті чи маррі, відповідальних за діяльність Визвольної армії Белуджистану. Після низки терористичних актів у 2006 р. вона визнана Ісламабадом, Вашингтоном та Лондоном терористичною групою.

¹⁸ «History-making milestones» – Gwadar Port...

¹⁹ Fazl-e-Haider S. China-Pakistan rail link on horizon. *Asia Times*. 2007. February 24. URL: http://www.atimes.com/atimes/South_Asia/IB24Dfo2.html

²⁰ Atal M. China's Pakistan Corridor. *Forbes Asia Magazine*. 2010. May 10. URL: <http://www.forbes.com/global/2010/0510/companies-pakistan-oil-gas-balochistan-china-pak-corridor.html>

Незважаючи на те, що Белуджистан є найбільшою провінцією Пакистану, густота населення тут нижча, ніж в інших провінціях, а його віддаленість від економічного центру, Карачі та політичного центру, столиці Ісламабаду, а також близькість до афганського кордону негативно позначаються на розвитку регіону. У результаті Белуджистан, багатий на природні ресурси район Пакистану, є найбільшою, малонаселеною і найнерозвиненішою з чотирьох провінцій Пакистану. Усі великі міста зосереджені на сході країни. Інфраструктура заходу країни до приходу туди Китаю з транспортними та нафтогазовими проектами перебувала у занепаді або була відсутня. Для Пакистану всі проекти, спрямовані на розвиток Белуджистану, мають величезне економічне та політичне значення²¹.

Відзначимо, що КПЕК впливає не лише на зазначені виміри внутрішньополітичної та економічної складової Пакистану, а й враховує відповідну ситуацію і у Китаї. Адже, одна з основних цілей ініціативи «Один пояс, один шлях» пов'язана з вирішенням ключового завдання внутрішньої політики КНР – ліквідацією відставання внутрішніх провінцій від центральних і приморських регіонів, що бурхливо розвиваються. У першу чергу йдеться про Сінцзян-Уйгурський автономний район (СУАР). Адже, успішний розвиток СУАР має особливе значення як засіб протидії уйгурському сепаратизму та релігійному екстремізму у провінції. Спільне вирішення проблем Східного Туркестану є однією з причин союзницьких відносин Китаю з Пакистаном. Гарантія безпеки у регіоні – це насамперед гарантія інвестицій у торговельні шляхи²².

Тому, стає важливим аспект економічної вигоди, що безпосередньо пов'язаний як з регіональним, так і глобальним рівнем, зокрема, і крізь призму інфраструктурних проектів та логістичної складової.

Логістична складова. Важливою складовою ініціативи «Один пояс, один шлях» є розвиток інфраструктури з метою посилення економічного співробітництва та торгівлі (наприклад, створення портової, залізничної та автомобільної інфраструктури). Реалізація Морського шовкового шляху сприятиме як будівництву портової інфраструктури, так і модернізації існуючої, поліпшенню логістики між прибережними та внутрішніми районами, створенню вільних економічних зон для активізації торгівлі.

Керівництво КНР робить ставку на концепцію співрозвитку та взаємовигідної ситуації (win-win situation) для всіх учасників, оскільки дана ініціатива здатна дати поштовх інфраструктурному розвитку, інноваціям, покращити бізнес-клімат у регіоні, зробити більш рівномірним розміщення факторів виробництва, прискорити розвиток віддалених районів та посилити гуманітарну співпрацю та міжнародні обміни. Таким чином, це дозволить зміцнити взаємопов'язаність і доповнюваність розвитку всієї Азії та Євразії в цілому, тим самим давши потужний стимул її процвітанню. Реалізація ініціатив також має створити «спільноту єдиної долі» в Азії.

²¹ Wirsing R.G. Baloch Nationalism and the Geopolitics of Energy Resources: The Changing Context of Separatism in Pakistan. *Library of Congress*. URL: <https://www.loc.gov/item/202369266/>

²² Wen R., Saleem H. The Opportunities and Challenges That the Belt and Road Initiative Brings... P. 682.

Китайська ініціатива також ставить за мету створення нових транспортних коридорів, отримання доступу до енергетичних ресурсів та продовольства, постачання яких Китай потребує, в обхід контрольованих США морських шляхів сполучення. Зокрема, шляхом розвитку альтернативних транспортних маршрутів КНР здатна потенційно розв'язати так звану «Малакську дилему», сформульовану попереднім головою КНР Ху Цзіньтао, яка описує можливість перекриття США спільно з союзниками Малаккської протоки, якою в КНР здійснюється понад 85% постачання нафти і навіть значна частка торгівлі²³.

Для забезпечення можливості розширення експорту до Європи, насамперед до країн Центральної та Східної Європи, передбачається створення економічних коридорів, що йдуть територією Росії, та економічного коридору Китай-Центральна Азія-Західна Азія-Європа. Реалізація Морського шовкового шляху XXI століття, що включає модернізацію ключових портів уздовж Шляху та збільшення їхньої пропускної спроможності, також відповідає цьому завданню²⁴.

У цьому аспекті провідну роль в межах КПЕК відіграє порт Гвадар із відкриттям потужностей якого Китай отримав можливість найкоротшого комбінованого доступу до вод Індійського океану, значно скоротивши традиційний морський шлях з китайських портів з обходом Індокитаю та Індії. Наприклад, довжина традиційного шляху з Китаю до Перської затоки становить близько 12 900 км. Наземний шлях від порту Гвадар до китайського міста Кашгар всього 2000 км. Навіть якщо додати морське плече до узбережжя Африки (близько 3000 км) чи портів Перської затоки, економія відстані становить 8000–9000 км²⁵.

На пакистанському ринку зараз оперують понад 100 китайських компаній. Найбільшими з них є машинобудівні Saigols Qingqi Motors Ltd. та Saif Nadeem Kawasaki Motors Limited, а також телекомунікаційна ZTE Pakistan Pvt. Ltd. Примітно, що в умовах уповільнення темпів зростання китайської економіки влада Піднебесної ще активніше заохочує вихід національних компаній за кордон, у тому числі і на пакистанський ринок. Для китайських компаній Пакистан є основним замовником для проведення будівельних та інженерних робіт у Південній Азії²⁶.

Між двома країнами успішно розвивається співпраця у сфері транспортної інфраструктури.

До безперечних успіхів можна віднести відкриття наскрізного автомобільного

²³ Chaturvedy R.R. New Maritime Silk Road: Converging Interests and Regional Responses. *Institute of South Asian Studies, National University of Singapore*. 2014. URL: https://www.files.ethz.ch/isn/184577/ISAS_Working_Paper_No._197_New_Maritime_Silk_Road_o8102014200801.pdf

²⁴ Strohecker K. Pakistan says China to make extra \$8.5 billion investments in rail, energy. *Reuters*. 2016. November 23. URL: <http://uk.reuters.com/article/uk-pakistan-economy-cpec-idUKKBN131Y2?il=0>

²⁵ Enright S. One Belt One Road: Insights for Finland. Länsi-Pasila: Finland Team-Tekes – the Finnish Funding Agency for Innovation, 2016. P. 6.

²⁶ Tharoor I. What China's and Pakistan's Special Friendship Means. *Washington Post*. 2015. April 21. URL: <http://www.washingtonpost.com/blogs/worldviews/wp/2015/04/21/what-china-and-pakistans-special-friendship-means/>

руху через усю територію Пакистану від кордонів Китаю до порту Гвадар. Високогірна дорога проходить через Каракорум територією Кашміру, який є предметом давньої територіальної суперечки Пакистану та Індії. Високогірна частина старого Каракорумського шосе була одним з найнебезпечніших автошляхів у світі, проходячи в безпосередній близькості від другої за висотою гірської вершини планети Чогорі. Модернізація дороги дозволила значно убезпечити шлях та серйозно полегшити ведення торговельно-економічної діяльності у регіоні.

З метою з'єднання Західного Китаю та Центральної Азії, будується залізниця до афганського Кандагару від прикордонного пакистанського міста Чаман у Белуджистані, що дозволить вийти на Туркменістан. Вже завершено будівництво дороги з Гвадара до Сайндака, що представляє найбільш короткий шлях до центрально-азійських республік через дорогу від столиці Белуджистану, Кветти до Чамана, що знаходиться поблизу держав сусіднього регіону. Ця дорога є найменшою відстанню від країн Центральної Азії до моря, що дає додаткові комерційні та стратегічні переваги Гвадара, в порівнянні з іншими портами поблизу Перської затоки. Він може надавати доступ до моря ЦАР та Афганістану. У результаті Гвадар має стати центром китайського експорту та імпорту, геополітичним з'єднанням, що має зв'язки з усіма країнами регіону.

У грудні 2020 р. в Пакистані була введена в експлуатацію автомагістраль М5 Суккур–Мултан (Мултан–Джалалпур Пірвала–Східний Ахмедпур–Рахім'яр Хан–Садікабад–Убауро–Пано Акіл) за допомогою китайської компанії China State Construction. Шестисмугова автомобільна магістраль Суккур–Мултан із загальним обсягом інвестицій близько 3 млрд дол. розрахована на швидкість руху до 120 км/год і є частиною автомагістралі Пешавар – Карачі. Китайські державні банки забезпечили 95% інвестицій, причому фінансування здійснювалося за рахунок надання пільгових позик із низькою процентною ставкою до 1,6%²⁷.

Під час прокладання магістралі було створено близько 45 тис. нових робочих місць, а після введення дороги в експлуатацію керування автомагістраллю було передано пакистанській стороні. Згідно з заявою керівництва China State Construction, з моменту введення в експлуатацію в грудні 2020 р. і до початку 2023 р. по автомагістралі Суккур–Мултан пройшло більше 10 млн. автомобілів, причому нове швидкісне шосе скоротило час поїздки між двома містами з 11 до 4 годин.

У Пакистані за сприяння китайських будівельних компаній ведеться робота з прокладання залізниці Mainline1 (ML1) з обсягом фінансування 7,5 млрд. дол. Проект передбачає реконструкцію наявного полотна та будівництво другого шляху залізничної лінії завдовжки 1872 км за маршрутом Карачі–Пешавар²⁸.

Перший етап проекту (2021–2024 рр.) передбачає будівництво 527 км залізничної

²⁷ Yang Han, Wen Zongduo. Belt and Road reaches out to the world. *China Daily*. 2019. September 30. URL: http://www.chinadaily.com.cn/a/201909/30/WS5d9160e4a310cf3e3556e4a0_6.html

²⁸ Yin Yeping. China, Pakistan to expand cooperation in key fields: envoy. *Global Times*. 2022. November 30. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202210/1278298.shtml?id=11>

колії між містами Пешавар, Равалпінді та Лахор²⁹. На другому етапі (2022–2026 рр.) буде реконструйовано 521 км колії між Лахором та Хайдарабом, а в рамках третього етапу – здійснено модернізацію 740 км колії на залізничних ділянках Равалпінді–Пешавар та Хайдараб–Мултан. З введенням залізниці в експлуатацію максимальна швидкість руху пасажирських поїздів збільшиться з 70 до 160 км/год, а вантажних поїздів – з 80 до 120 км/год³⁰.

Магістраль МЛ1, що проходить за маршрутом Карачі–Пешавар і є основною ділянкою КПЕК і складовою маршруту «Пояс і шлях» та Економічного коридору «Китай–Центральна Азія–Західна Азія», стимулюватиме розвиток залізничного сполучення між Китаєм та Пакистаном через прикордонний перехід в СУАР, а також Іран та Туреччину. Транснаціональна залізниця між чотирма країнами завдовжки 6 540 км (довжина ділянки в Пакистані становить 1,99 тис. км, Ірані – 2,6 тис. км та Туреччині – 1,95 тис. км) дозволить забезпечувати перевезення вантажів з Ісламабаду до Стамбула за 10 днів, що набагато швидше за проходження вантажів по морському маршруту між Пакистаном і Туреччиною, який займає 22 дні³¹.

У період 2022–2023 рр. КПЕК вступив у свою другу фазу розвитку (CPEC Phase II), на якій особливу увагу буде приділено модернізації транспортної та енергетичної інфраструктури, науково-технічному співробітництву, створенню зон високих інформаційних технологій та розвитку китайсько-пакистанських спеціальних економічних зон. У минулому Пакистан гостро потребував відновлення та будівництва нової інфраструктури, а успішне завершення численних проектів з розвитку інфраструктури в країні призвело до зміцнення регіональної транспортної зв'язності.

Китайські та пакистанські вчені стверджують, що у разі успішної реалізації CPEC Phase II до 2030 р. обсяг ВВП Пакистану збільшиться на 6,43%, а зростання інвестицій у розвиток інфраструктури країни дозволить збільшити обсяг зовнішньої торгівлі на 9,8% та створити 4 млн. нових робочих місць. При розрахунку вартості транзитних вантажів на 1 контейнер економія може становити 1857 дол. для Оману, 1457 дол. для Саудівської Аравії, 1457 дол. для Кувейту, 1357 дол. для Нідерландів, 1357 – для Німеччини та 1357 – для Франції та Китаю. При чому від використання маршрутів КПЕК при транспортуванні транзитних вантажів Китай може отримати зиск у розмірі 70 млрд. дол., а Пакистан, будучи ключовою транзитною країною, також може отримати переваги у вигляді транзитних зборів та тарифів на послуги³².

Висновки. Отже, ініціатива «Один пояс, один шлях» відіграє важливу роль у розвитку інфраструктури та економічного співробітництва між Китаєм і країнами,

²⁹ Deng Zijun. China-Pakistan Iron Brotherhood. *Global Times*. 2022. November 1. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1278511.shtml?id=11>

³⁰ CPEC moves to second phase of high-level development, with focus on capacity, tech cooperation. *Global Times*. 2022. November 3. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1278640.shtml>

³¹ Gwadar to act as business hub of Pakistan: traders. *People's Daily Online*. 2023. January 29. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0129/c90000-10200411.html>

³² Ul Hassan Khan M. CPEC Phase-II crucial to boost Pakistan's development...

що входять до її складу. Вона також виступає інструментом експансії капіталу КНР в економіки країн-учасниць.

Реалізація проєктів, таких як Морський шовковий шлях та створення нових транспортних коридорів, дає можливість зміцнити економічні зв'язки між Азією, Європою та іншими регіонами. Важливими аспектами є не лише поліпшення логістики, а й зниження витрат на транспортування і логістику, створення нових робочих місць і зміцнення міжнародних зв'язків у різних сферах, таких як енергетика, фінанси та технології. Спільні проєкти Китаю та Пакистану, включаючи модернізацію транспортної інфраструктури, сприяють зміцненню регіональної економіки і зниженню геополітичних ризиків.

У свою чергу, КПЕК є не лише економічним проєктом, а й важливою складовою зовнішньополітичної стратегії Китаю, що має значний геополітичний вплив на регіон. По-перше, він сприяє зміцненню економічних і політичних зв'язків між Китаєм і Пакистаном, підвищує роль Пакистану в стратегічному позиціонуванні КНР, що є як позитивним для Пакистану (з огляду на отримання китайських інвестицій), так і негативним (Пакистан потрапляє у велику залежність від китайської сторони). Проте, КПЕК сприяє економічному розвитку, але й має суттєве значення для стабільності в Південній Азії, вирішення внутрішніх проблем Китаю (розвиток СУАР) та Пакистані (економічний розвиток Белуджистану).

Важливу роль у реалізації цього проєкту відіграє порт Гвадар, що має як економічну, так і стратегічну цінність для обох країн. Однак реалізація КПЕК не обмежується лише економічними аспектами, а включає також геополітичне протистояння, зокрема в контексті індійських інтересів у регіоні (зазначений орендований Індією іранський порт Чабахар). Порт Гвадар дав можливість КНР диверсифікувати торгові шляхи до Західної Азії, Африки та Європи. При цьому у КНР з'явилася потенційна можливість використовувати порт для базування своїх військових кораблів в Індійському океані, і тим самим створити китайську присутність на тлі постійного нарощування у цьому регіоні військових флотів Індії, а також США та їхніх союзників.

REFERENCES

- Atal, M. (2010). China's Pakistan Corridor. *Forbes Asia Magazine*. Retrieved from <http://www.forbes.com/global/2010/0510/companies-pakistan-oil-gas-balochistan-china-pak-corridor.html> [in English].
- Bano, S. (2015). Modi's Worrying Pakistan Policy. A lack of coherence allied with tough talk could prove self-defeating. *The Diplomat*. Retrieved from <http://thediplomat.com/2015/07/modis-worrying-pakistan-policy/> [in English].
- Bordilovska, O. (2017). Kytajsko-pakystanskyi ekonomichnyi korydor: novi mozhlyvosti chy novi vyklyky? [China-Pakistan Economic Corridor: New Capacities or New Challenges?]. *Kytaieznavchi doslidzhennia*, 1-2, 34-46. [in Ukrainian].
- Chaturvedy, R.R. (2014). New Maritime Silk Road: Converging Interests and Regional Responses. Institute of South Asian Studies, National University of Singapore. Retrieved from

- https://www.files.ethz.ch/isn/184577/ISAS_Working_Paper_No._197_New_Maritime_Silk_Road_08102014200801.pdf [in English].
- Dawn. (2008). «History-making milestones» – Gwadar Port. Retrieved from <https://www.dawn.com/news/297994/gwadar-port-history-making-milestones> [in English].
- Deng, Z. (2022). China-Pakistan Iron Brotherhood. *Global Times*. Retrieved from <https://www.globaltimes.cn/page/202211/127851.shtml?id=11> [in English].
- Deutsche Welle. (2015). Sino-Pakistani axis Retrieved from <http://www.dw.de/the-sino-pakistani-axis-asias-little-understood-relationship/a-18194448> [in English].
- Enright, S. (2016). One Belt One Road: Insights for Finland. Länsi-Pasila: Finland Team-Tekes – the Finnish Funding Agency for Innovation. [in English].
- Fazl-e-Haider, S. (2007). China-Pakistan rail link on horizon. *Asia Times*. Retrieved from http://www.atimes.com/atimes/South_Asia/IB24Dfo2.html [in English].
- Ferdinand, P. (2016). Westward ho—the China dream and ‘one belt, one road’: Chinese foreign policy under Xi Jinping. *International Affairs*, 92(4), 941–957. [in English].
- Firstpost. (2015). Pakistan criticizes India for opposing its \$46 billion economic deal with China. Retrieved from <http://www.firstpost.com/world/pakistan-criticizes-india-for-opposing-its-46-billion-economic-deal-with-china-2276754.html> [in English].
- Global Times. (2022). CPEC moves to second phase of high-level development, with focus on capacity, tech cooperation. Retrieved from <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1278640.shtml> [in English].
- Ismail, M. (2025). *China-Pakistan Economic Corridor: Strategic-Economic Implications for Pakistan*. [in English].
- Kiktenko, V. (2018). “Odyn poias – odyn shliakh” – hlobalnyi heoekonomichniy proekt Kytaiu [“One Belt, One Road” – China’s global geoeconomic project]. Ukrainian Association of Sinologists. Retrieved from <https://sinologist.com.ua/kiktenko-v-o-ukrayina-v-proekti-odyn-povas-odyn-shlyah-regionalnyj-ta-globalnyj-vymir/> [in Ukrainian].
- People’s Daily Online. (2023). Gwadar to act as business hub of Pakistan: traders. Retrieved from <http://en.people.cn/n3/2023/0129/c90000-10200411.html> [in English].
- Stroecker, K. (2016). Pakistan says China to make extra \$8.5 billion investments in rail, energy. Reuters. Retrieved from <http://uk.reuters.com/article/uk-pakistan-economy-cpec-idUKKBN131Y2?il=0> [in English].
- Tharoor, I. (2015). What China’s and Pakistan’s Special Friendship Means. *Washington Post*. Retrieved from <http://www.washingtonpost.com/blogs/worldviews/wp/2015/04/21/what-china-and-pakistans-special-friendship-means/> [in English].
- The Express Tribune. (2015). India raises objections over China-Pakistan Economic Corridor. Retrieved from <http://tribune.com.pk/story/885176/india-raises-objections-over-china-pakistan-economic-corridor/> [in English].
- Tykhonenko, I. (2017). *Islamska Respublika Pakystan u systemi rehionalnoi bezpeky (1998–2026 rr.)* [Islamic Republic of Pakistan in the regional security system (1998–2026)]. PhD thesis, Mykolaiv. [in Ukrainian].
- Ul Hassan Khan, M. (2022). CPEC Phase-II crucial to boost Pakistan’s development. *China Daily*. Retrieved from <https://global.chinadaily.com.cn/a/202207/26/WS62df43d4a310fd2b29e6e5b8.html> [in English].
- Voice of America. (2025). Iran, Russia, China to hold joint military exercises. Retrieved from: <https://www.voanews.com/a/iran-russia-china-to-hold-joint-military->

- [exercises/8004134.html](#) [in English].
- Wen, R. & Saleem, H. (2021). The Opportunities and Challenges That the Belt and Road Initiative Brings: Analysis from Perspective of China–Pakistan Economic Corridor. *American Journal of Industrial and Business Management*, 11, 675–691. [in English].
- Wirsing, R.G. (2008). Baloch Nationalism and the Geopolitics of Energy Resources: The Changing Context of Separatism in Pakistan. *Library of Congress*. Retrieved from <https://www.loc.gov/item/2023692661/> [in English].
- Xinhua. (2017). Belt and Road" incorporated into CPC Constitution. Retrieved from http://www.xinhuanet.com/english/2017-10/24/c_136702025.htm [in English].
- Yang, H. & Wen, Z. (2019). Belt and Road reaches out to the world. *China Daily*. Retrieved from http://www.chinadaily.com.cn/a/201909/30/WS5d9160e4a310cf3e3556e4ao_6.html [in English].
- Yin, Y. (2022). China, Pakistan to expand cooperation in key fields: envoy. *Global Times*. Retrieved from <https://www.globaltimes.cn/page/202210/1278298.shtml?id=11> [in English].