

11. *Mazlish, B.* In Search of Nixon: A Psychohistorical Inquiry / B. Mazlish. – London: New York; Routledge, 2016. – 212 p.
12. *Mazlish, B.* Jimmy Carter. A Character Portrait: An Interpretive Biography / B. Mazlish, E. Diamond. – New York: Simon Schuster. – 1980.
13. *Anderson, J. W.* Recent psychoanalytic theorists and their relevance to psychobiography: Winnicott, Kernberg, and Kohut / J. W. Anderson // The Annual of Psychoanalysis. – 2003. – Vol. 31. – P. 79–94.
14. *McAdams, D. P.* Exploring psychological themes through life narrative accounts Introduction / D. P. McAdams // Varieties of narrative analysis. – London: Sage, 2012. – P. 15–32.
15. *McAdams, D.* Biography, Narrative, and Lives: An Introduction / D. McAdams // Journal of personality. – 1988. – Vol. 56. – P. 1–18.
16. *McAdams, D.* Power, Intimacy, and the Life Story: Personological Inquiries Into Identity / D. McAdams. – New York; London: Guilford Press, 1988. – 336 p.
17. *McAdams, D. P.* Inner lives. George W. Bush and the redemptive dream: A psychological portrait / D. P. McAdams. – New York: Oxford University Press, 2011. – 288 p.
18. *Elms, A. C.* Psychobiography and case study methods / A. Elms // Handbook of research methods in personality psychology. – New York, NY, US: Guilford Press, 2007. – P. 97–113.
19. *Runyan, W. M.* Psychobiography and the Psychology of Science / W. M. Runyan // Review of General Psychology. – 2006. – Vol. 10. – P. 147–162.
20. *Winter, D. G.* Measuring the motives of southern Africa political leaders at a distance / D. G. Winter // Political Psychology. – 1980. – Vol. 2. – P. 75–85.

(Дата подачи: 27.02.2019 г.)

Ю. И. Малевич, Э. Э. Румянцев

Белорусский государственный университет, Минск

Y. Malevich, E. Ruhmiantcev

Belarus State University, Minsk

УДК 327(8)

КИТАЙСКО-ПАКИСТАНСКИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КОРИДОР КАК НОВАЯ ФОРМА ДВУСТОРОННЕГО СОТРУДНИЧЕСТВА

CHINESE-PAKISTAN ECONOMIC CORRIDOR AS A NEW FORM OF BILATERAL COOPERATION

Статья посвящена обоснованию осуществления проекта КПЭК в качестве успешного применения новой внешнеполитической стратегии КНР «Экономический пояс Шелкового пути». Рассмотрены положительные и отрицательные элементы взаимного сотрудничества и определены перспективы в региональном и глобальном измерениях.

Ключевые слова: КНР; Пакистан; ЭППП; КПЭК; внешнеполитические стратегии; развитие Китая.

The article is devoted to the rationale for the implementation of the KPEC project as a successful application of the PRC's foreign policy strategy, the Silk Road Economic Belt. The

positive and negative elements of mutual cooperation are considered and the perspectives in the regional and global dimensions are determined.

Keywords: PRC; Pakistan; SREB; KPEC; foreign policy strategies; development of China.

Объявив в 2013 году в Астане о начале осуществления новой внешнеэкономической и внешнеполитической инициативы «Один пояс – один путь», Председатель КНР Си Цзиньпин определил данную стратегию как Азиатско-Тихоокеанский экономический круг с Востоком и Азиатский экономический круг с Западом, считая ее «самым длинным и наиболее перспективным экономическим коридором в мире».

Существование определенных противоречий между странами не помешало Китаю и Пакистану еще более сблизиться. Меняющаяся региональная геополитика и последующая перегруппировка сил являются движущими факторами укрепления отношений. Охлаждение отношений с Соединенными Штатами и растущая напряженность в соперничестве с Индией дали новый импульс китайско-пакистанским отношениям. Китай определил растущую поддержку Пакистану как лучший ответ на стратегическое сближение США и Индии. В значительной степени предложенный проект КПЭК является продуктом этих существенных геополитических тенденций.

Во время своего визита в Пакистан в мае 2013 года премьер Госсовета Ли Кэцян заявил о необходимости усиления стратегического и долгосрочного планирования, необходимости разработать перспективный план Китайско-пакистанского экономического коридора (КПЭК) и неуклонно содействовать его строительству. В совместном заявлении Китая и Пакистана экономический коридор стал ключевым пунктом. Обе стороны договорились совместно изучить и сформулировать долгосрочный план развития КПЭК на основе полного обоснования, стимулировать транспортно-коммуникационную взаимосвязь между Китаем и Пакистаном и содействовать более активному развитию и торговому сотрудничеству. На этом этапе обе стороны официально предложили двустороннюю стратегию Китайско-пакистанского экономического коридора.

Новый экономический пояс Шелкового пути, который соединяет Азиатско-Тихоокеанский экономический круг с Востоком и Азиатский экономический круг с Западом, считается «самым длинным и наиболее перспективным экономическим коридором в мире».

«Это будет мой первый визит в Пакистан, но мне кажется, что я собираюсь посетить дом своего брата», – сказал Си Цзиньпин 19 апреля 2015 года накануне своего первого государственного визита в Исламабад [2]. На следующий день обе страны официально заключили историческое соглашение о начале работы над рекордным проектом стоимостью 46 млрд долл. США, который был назван Китайско-пакистанским экономическим коридором. В рамках этой мега-инициативы Китай начал инвестировать в различные проекты в области транспортной инфраструктуры и развития энергетики, которые считаются критическими для стимулирования транспортного про-

никновения и экономического роста Пакистана. В конечном итоге проект предоставит Китаю наземный маршрут, соединяющий западную провинцию Синьцзян с Индийским океаном через пакистанский порт Гвадар, имеющей доступ в Персидский залив.

Как отметили в 2016 году американские эксперты Даниэль Марке и Джеймс Уэст, эта многомиллиардная инвестиционная программа подчеркивает «усиление и расширение двустороннего сотрудничества в период роста китайской геополитической амбиции и постоянных опасений Китая по поводу безопасности и развития Пакистана» [3, с. 1]. Действительно, КПЭК не следует рассматривать изолированно, поскольку это важная часть новейшей китайской внешнеполитической стратегии «Один пояс – один путь», теперь переименованной в инициативу «Пояса и пути». Данная концепция, инициированная президентом Си Цзиньпином в 2013 году, предлагает стимулирование экономической интеграции и соединение трех континентов Азии, Африки и Европы путем строительства новой наземной и морской транспортной инфраструктуры, развития трубопроводов и информационных сетей. Это видение предусматривает сухопутный «экономический пояс Шелкового пути» по всему Евразийскому континенту и «морской шелковый путь» по Юго-Восточной Азии и Индийскому океану. Учитывая его геостратегическое положение, Пакистан идеально вписывается между двумя маршрутами, что является причиной того, что китайское руководство определяет КПЭК в качестве «флагманского проекта» во всей схеме «Пояса и пути» [3, с. 3].

Премьер-министр Наваз Шариф охарактеризовал КПЭК как ключевой фактор для экономического развития и безопасности страны, как новое измерение во «всепогодной» дружбе между Пакистаном и Китаем [4, с. 1]. Благодаря чисто стратегическому сотрудничеству и сотрудничеству в области безопасности, длящемуся более пяти десятилетий, нынешний уровень диверсифицировался в динамичное экономическое и коммерческое партнерство.

Геополитически Пакистан является связующим звеном между КНР и Центральной, Западной и Южной Азией. В рамках КПЭК (с севера от Кашгара в Синьцзяне до Индийского океана в порту Гвадар) планируется построить автомобильную, железную дорогу, нефте- и газопровод, волоконно-оптическую магистраль. Таким образом, КПЭК логически станет системообразующей частью новой внешнеполитической концепции ЭПШП, провозглашенной Председателем КНР Си Цзиньпином.

Президент Пакистана Хусейн неоднократно заявлял, что экономический коридор принесет пользу не только Пакистану и Китаю, но и всему региону. Посол Пакистана в Китае Махмуд Халид отмечал, что развитие КПЭК станет ключевым фактором в изменении регионального ландшафта в будущем. Как только коридор станет эффективным, Пакистан станет центральной осью приближения Ближнего Востока, Европы и Африки к Китаю.

Создание КПЭК имеет глубокий международный, региональный и внутренний контекст. Во-первых, с точки зрения международной и региональной ситуации, поскольку Соединенные Штаты выводят свои силы из Афганистана и усиливают свою стратегию в АТР, мировые и региональные державы стоят перед необходимостью выбора новых стратегий в Центральной и Южной Азии.

Во-вторых, усиливается влияние КНР, США и РФ на Ближнем Востоке и в Южной Азии. Учитывая китайскую концепцию экономического пояса «Шелкового пути для новой эры» и стратегию «открытия на запад», США предложили стратегию «Новый шелковый путь» (The New Silk Road), Россия предложила проект «Евразийский союз» (Eurasian Union), Индия – «северо-южный транспортный коридор», что отчетливо отражает тенденцию к концептуальному и стратегическому соперничеству.

В-третьих, в результате глобальных тенденций произошли диверсификационные изменения в международной структуре поставок энергии и ресурсов, приведшие к всеобъемлющей конкуренции основных стран-потребителей.

Углубление реформ Си Цзиньпина, стимулирование развития запада страны, необходимость в перемещении и открытии на западе большого количества предприятий, ускорение транспортно-коммуникационной взаимосвязанности и расширение сотрудничества с Западом может создать «второе чудо» экономического развития Китая, а сотрудничеству в рамках КПЭК в данном процессе отводится ведущая роль.

Поскольку стратегия США переформируется на АТР, усиливается китайско-американско-российское соперничество в Центральной, Западной и Южной Азии, что свидетельствует о корректировке региональной модели, а открытию Китая на запад было отведено неоспоримое значение. Нынешнее поколение руководства КНР продолжает продвигать свою концепцию коллективной дипломатии. В ее рамках «открытие запада» является важной альтернативой для Китая, базируясь на создании «экономического пояса Шелкового пути» со странами Азии, Европы и Африки и осуществлении плана строительства «Пояса и Пути» в двух коридорах.

Объективная ситуация в области безопасности и стабильности западных регионов КНР способствовала расширению сотрудничества с соседними странами для создания системы коллективной безопасности. В данном субрегионе ничтожно мало конфронтационных факторов, что в рамках геополитической и геоэкономической конкуренции и сотрудничества ставит Китай в относительно благоприятное положение. Такая внешняя среда позволяет постепенно строить мирную социальную среду с соседними странами под влиянием экономического превосходства и служить стратегии открытия западного Китая.

С момента окончания «холодной войны» развитие экономики, улучшение жизни народа и достижение мечты «Азиатского тигра» (Asian Tiger Dream) были целью усилий пакистанского правительства, позволившей

сплотить людей и укрепить авторитет власти. Среднегодовые темпы роста ВВП за последние пять лет составляют лишь 2,9 %, поэтому решение проблемы нехватки энергии и стимулирование экономики являются главными приоритетами нового правительства Пакистана.

Строительство КПЭК является признаком высокой степени стратегического сотрудничества между Китаем и Пакистаном и ключевым звеном в процессе выхода КНР на Запад. После создания китайско-пакистанского экономического коридора нефть с Ближнего Востока может быть отправлена из Гвадара через племенные районы Пакистана и хребет Каракорум в китайский Синьцзян. Импорт сырой нефти в КНР больше не будет полностью ограничен Малаккским проливом, что откроет жизненно важный канал для импорта и экспорта сырья и других продуктов.

Этот проект не только поможет КНР открыть новый маршрут импорта энергоресурсов с Ближнего Востока, но и ускорит экономическое развитие Синьцзяна. Поскольку строительство коридора также связано с военными и политическими намерениями, реализация проекта позволит преодолеть двусторонним отношениям региональные рамки и достигнуть глобального уровня.

В соответствии с консенсусом, достигнутым двумя странами, КПЭК придерживается модели «1 + 4» экономического сотрудничества, которая касается четырех ключевых областей, включая строительство порта Гвадар, энергетику, транспортную инфраструктуру и промышленное сотрудничество. Руководство проектом осуществляется Объединенным комитетом сотрудничества (ОКС), созданным двумя странами и состоящим из пяти совместных рабочих групп, ответственных за планирование и реализацию проектов в своей области.

Обладая площадью 79,6 млн квадратных километров и населением более 200 млн человек, Пакистан предоставляет странам Центральной, Западной Азии и западного Китая удобный доступ к морю. Также он имеет особый статус в мусульманском мире, что может усилить коммуникацию между Китаем и арабским миром. Новейшие стратегические коммуникации (нефтепровод Иран-Пакистан-Индия, газопровод Туркменистан-Афганистан-Пакистан-Индия, нефтепровод Катар-Пакистан-Индия) проходят через Пакистан, что открывает Китаю свободный доступ к ним.

Кроме того, КПЭК призван содействовать проектам развития инфраструктуры и электростанций, необходимых для ускорения экономического роста в Пакистане. Конечной целью КПЭК является открытие торгового и энергетического маршрута протяженностью 3200 км между китайским городом Кашгар в Синьцзяне и пакистанским портом Гвадар в Южном Белуджистане, что напрямую связывает Западный Китай с Аравийским морем. Региональная коммуникативность является приоритетом в политике развития Пакистана, поскольку ее геостратегическое местоположение предоставляет такую уникальную возможность.

В течение десятилетий поддержание уровня регионального сотрудничества стояло в повестке дня китайско-пакистанских отношений. Хотя соглашение КПЭК было официально подписано во время визита в Исламабад президента Китая Си Цзиньпина в 2015 году, дискуссия по проекту длилась многие годы.

Строительство автомобильной дороги Каракорум протяженностью более 1100 километров еще в 1960-х годах стало важной вехой в укреплении связи между двумя странами. Ее эксплуатация сформировала концепцию, явившуюся в итоге фундаментом КПЭК. Аналогичным образом в начале 2000-х гг. был построен глубоководный порт Гвадар, являющийся основным ядром, вокруг которого строится весь проект.

По мнению китайского руководства, во многих проектах КПЭК наблюдается быстрый прогресс. В течение двух лет после подписания соглашения китайское правительство и компании потратили около 14 млрд долларов на проекты в области энергетики и транспортной инфраструктуры в Пакистане. Но у Пакистана, тем не менее, есть вопросы по преференциям и стоимости китайских инвестиций. Закрытый процесс торгов и тендеров, общее отсутствие информации, связанное с финансированием проектов КПЭК, способ их осуществления вызвали публичные дебаты об издержках, которые несет инициатива. Поскольку Исламабад не рассчитывал риски экономической жизнеспособности проектов, основная проблема, порождающая эти публичные дебаты, заключается в том, что многие сделки, заключенные с Китаем, в конечном итоге будут в значительной степени зависеть от национального бюджета и, следовательно, от благосостояния населения.

Началась дискуссия о высокой стоимости инфраструктурных проектов, заключенных с китайскими компаниями. Поднимаются вопросы по поводу соглашения, которое, якобы, обязывает пакистанское правительство отдавать все проекты, связанные с КПЭК, китайским подрядчикам по любой цене, которую они указывают в своих предложениях, без учета того, входят ли китайцы в партнерские отношения с местными компаниями или нет, будут ли они приобретать материалы у местных поставщиков или нет. Пакистанские бизнесмены и строительные фирмы жалуются, что инициатива КПЭК на многие миллиарды долларов, по-видимому, является благом для Пекина, поскольку контракты на проекты отдаются китайским подрядчикам, а часть инвестиций КПЭК возвращается в Китай для покупки оборудования, машин, материалов и даже привлечения трудовых ресурсов [5]. Все больше появляется заявлений деловых кругов, согласно которым инвестиции в конечном итоге принесут большие дивиденды для Китая, чем для Пакистана [6].

Более того, Пакистан предоставил значительные налоговые льготы китайским компаниям, управляющим портом Гвадар и специальной экономической зоной, а также китайским подрядчикам, занимающимся строительством крупных транспортных инфраструктурных проектов, таких как метро

в Лахоре, различных участков автомагистрали Карачи – Пешавар и шоссе Каракорум. Налоговые льготы предоставлены китайским компаниям, ведущим деятельность в десятках промышленных зон, созданных вдоль КПЭК. Пакистанские бизнесмены и промышленники, в частности, должностные лица Пакистанского делового совета (РВС) и Торгово-промышленной палаты Лахора (ЛСП), требуют, чтобы им были предоставлены те же преференции. Они также требуют, чтобы пакистанским компаниям было разрешено участвовать в тендерах за контракты КПЭК.

МВФ также акцентировал внимание на вопросах, поднятых Пакистаном. Хотя он рассматривал проект КПЭК как перспективную возможность для развития Пакистана, все же Фонд предупредил о его ближайшем и долгосрочном воздействии на экономику, особенно на хрупкую позицию платежного баланса страны. «Во время инвестиционной фазы Пакистан увидит всплеск ПИИ и других внешних притоков финансов. Сопутствующее увеличение импорта машин и оборудования, промышленного сырья и услуг, скорее всего, компенсирует значительную долю этих притоков, так что дефицит текущего баланса страны будет расширяться» [7, с. 25].

Фонд также предупредил, что как только китайские энергогенерирующие компании начнут функционировать, далее начнется рост возврата инвестиций, прибыли и процентов. Обязательства по погашению государственных займов, связанных с КПЭК, включая амортизацию и процентные платежи, после 2020–2021 гг. будут повышаться из-за окончания сроков льготного режима этих кредитов. В совокупности задолженность может достичь 0,4 % ВВП в год в долгосрочной перспективе. МВФ также отметил, что КПЭК имеет потенциал для увеличения частных инвестиций и экспорта, но он также предупредил, что «получение всех потенциальных преимуществ КПЭК потребует решительных реформ в области стимулирования и поддержки экспорта. К ним особенно относятся улучшение делового климата и укрепление безопасности в стране» [5].

Ожидается, что после того, как коридор будет полностью функционировать, Пакистан будет получать только 3 млрд долларов в виде сборов за транзит. Но некоторые эксперты опасаются, что эта сумма будет ничтожна по сравнению с суммой задолженности Китаю.

Растущее число оппонентов утверждает, что чтобы воспользоваться проектом КПЭК, Исламабад должен пересмотреть сделки, заключенные с китайскими инвесторами и подрядчиками. Законодатель от оппозиции сенатор Тахир Машхади, председатель Постоянного комитета по планированию и развитию Сената, даже предупредил в октябре 2016 года, что КПЭК может оказаться новой «Ост-Индской компанией», если специальные льготы, предоставленные китайским фирмам, не будут отозваны [8]. Это провокационное заявление отражает мнение о том, что Пакистан не сможет в полной мере воспользоваться преимуществами КПЭК, если его местным предприятиям и инвесторам не будут предоставлены равные возможности.

Серьезной проблемой для полной реализации стратегии КПЭК является обеспечение безопасности. Если проекты будут широко распространены по всей стране, потребуются дополнительные военные формирования, поскольку некоторые из дорожных сетей планируется запустить через территории северо-западного Пакистана, где активны боевые террористические группы. Основным проблемным местом является западная провинция Белуджистан, где находится ряд важных проектов, в том числе ключевой проект – порт Гвадар. Там китайские рабочие неоднократно подвергались нападениям. В целях их защиты Пакистан пообещал развернуть Отдел специальной безопасности в размере 15 000 человек, в который войдут 9000 солдат регулярной армии в дополнение к 6000 сотрудникам полувоенных структур.

Растущая геополитическая настойчивость Китая и масштабные инвестиции в Пакистан вызвали огромный негативный резонанс в Индии. Одна из проблем заключается в том, что Китай может использовать Гвадар в качестве военно-морской базы для своего военно-морского флота и осуществления оперативной деятельности на всей территории Индийского океана. Нью-Дели возражает против того, чтобы КПЭК проходил через спорную территорию Гилгита Балтистана, являющейся частью кашмирского спора. В свою очередь Исламабад часто обвиняет Индию в совершении тайных операций и помощи сепаратистским группировкам пакистанских талибов и белуджей с целью препятствовать осуществлению проектов КПЭК. Существует риск, что КПЭК может стать еще одним спором между двумя ядерными державами Южной Азии.

У Вашингтона есть свои опасения по поводу того, что КПЭК будет способствовать расширению влияния КНР в Евразии. США обеспокоены усилением геополитической связи Пакистана и Китая, т. е. потерей рычага воздействия на своего давнего союзника. Растущая геостратегическая близость Пакистана и Китая может стимулировать Вашингтон к новому витку борьбы за Исламабад [1, с. 4], что создаст проблему для пакистанских политиков в поиске баланса между КНР и США. Исламабад обеспокоен тем, чтобы не расстроить отношения с Вашингтоном, но надеется получить больше преференций у Пекина.

Таким образом, помимо положительных и многообещающих аспектов для регионального развития, КПЭК порождает массу проблем. Тем не менее КПЭК является неоспоримым примером нового парадигмального обеспечения глобальных инициатив КНР.

Список использованных источников

1. *Muhammad, P.* Pakistan Has Failed When It Comes to Trade with China / The Express Tribune, 26 June 2016 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://tribune.com.pk/story/1130268/free-trade-agreement-pakistan-failed-comes-trade-china/>. – Дата доступа: 24.03.2018.
2. *H.E. Xi Jinping*, President of the People's Republic of China, «Pak-China Dosti Zindabad» / Daily Times, 19 April 2015 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://issi.org.pk/>

wp-content/uploads/2015/12/Important-document-2_3435_SS_41_20142015.pdf/. – Дата доступа: 23.12.2018.

3. Markey, D. S. Behind China's Gambit in Pakistan, Council on Foreign Relations, 12 May 2016 [Электронный ресурс] / D. S. Markey, J. West. – Режим доступа: <https://www.cfr.org/expert-brief/behind-chinas-gambit-pakistan>. – Дата доступа: 29.11.2018.

4. CPEC «Game-Changer» for Pakistan, «Fate-Changer» for Region: PM» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.app.com.pk/cpec-game-changer-for-pakistan-entire-region-pm/>. – Дата доступа: 3.04.2018.

5. Jamal, N. «The Cost of CPEC», Dawn, March 12, 2017 / N. Jamal [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.dawn.com/news/1320028/>. – Дата доступа: 26.03.2018.

6. Shahbaz Rana. «Govt Green-Lights Three CPEC Projects at 23 % Higher Cost» / The Express Tribune, December 15, 2015 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://tribune.com.pk/story/1010145/cleared-in-haste-govt-green-lights-three-cpec-projects-at-23-higher-cost/>. – Дата доступа: 30.11.2018.

7. International Monetary Fund, Pakistan, IMF Country Report No. 16/325, October 2016/ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.imf.org/external/pubs/ft/scr/2016/cr16325.pdf/>. – Дата доступа: 21.04.2018.

8. Irfan Raza, S. «CPEC Could Become Another East India Company» / Dawn, 18 October 2016 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.dawn.com/news/1290677>. – Дата доступа: 30.11.2018.

(Дата подачи: 28.02.2019 г.)

В. С. Михайловский

Белорусский государственный университет, Минск

V. Mikhailouski

Belarusian State University, Minsk

УДК 303.02+32

ФОРМЫ ИНТЕГРАЦИИ НАУЧНОГО ЗНАНИЯ И ИХ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ ПОЛИТОЛОГИИ

FORMS OF SCIENTIFIC KNOWLEDGE INTEGRATION AND THEIR IMPACT ON POLITICAL SCIENCE

В статье выявлено, что наибольшее значение на политологию оказала междисциплинарная форма интеграции знания. Она способствовала внедрению в политическую науку эмпирических методов и формированию политологических субдисциплин. Сделан вывод, что междисциплинарность выступает эвристическим подходом интеграции знания для политологии, так как учитывает прежний опыт становления и развития политической науки, а также возможные ограничения коллективных исследовательских практик.

Ключевые слова: междисциплинарность; трансдисциплинарность; сложность; развитие политологии; субдисциплины политологии.

The article reveals that the interdisciplinary form of knowledge integration has had the greatest importance on political science. It contributed to the introduction of empirical methods in political science and the formation of political science sub-disciplines. It is concluded that interdisciplinarity is a heuristic approach to the integration of knowledge for political science,