

6. Полное собр. законов Рос. империи (ПСЗРИ): собр. 2-е с 12 декабря 1825 г. по 28 февраля 1881 г.: в 55 т. – СПб.: Тип. Втор. отд. Собр. Е. И. В. канц., 1830–1884. – Т. XVI, ч. I, 1842. – С. 221–263.
7. Национальный исторический архив Беларуси (НИАБ). – Фонд 136. – Оп. 1. – Д. 19402. – Л. 9.
8. ПСЗРИ: собр. 2-е с 12 декабря 1825 г. по 28 февраля 1881 г.: в 55 т. – СПб.: Тип. Втор. отд. Собр. Е. И. В. канц., 1830–1884. – Т. IV, 1830. – С. 833–839.
9. ПСЗРИ: собр. 2-е с 12 декабря 1825 г. по 28 февраля 1881 г.: в 55 т. – СПб.: Тип. Втор. отд. Собр. Е. И. В. канц., 1830–1884. – Т. XIV, ч. I, 1840. – С. 179–183.
10. Духовное образование в России в синодальный период [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://minds.by/news/>. – Дата доступа: 01.04.2018.
11. Извлечение из отчёта по ведомству духовных дел православного исповедания за 1850 г. – СПб.: Тип. Св. Прав. Синода, 1851. – 151 с.
12. НИАБ. – Фонд 2001. – Оп. 1. – Д. 323. – Л. 3, 7.
13. Канфесіі на Беларусі (к. XVIII – XX ст.) / пад. рэд. У. І. Навіцкага [і інш.]. – Мінск: Экаперспектыва, 1998. – 340 с.
14. ПСЗРИ: собр. 2-е с 12 декабря 1825 г. по 28 февраля 1881 г.: в 55 т. – СПб.: Тип. Втор. отд. Собр. Е. И. В. канц., 1830–1884. – Т. XVII, ч. I, 1843. – С. 701–702 [18, с. 12].
15. *Васович, С. М.* Учебные заведения православного духовного ведомства в Беларуси. Конец XVIII – 1914 г.: автореф. дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02 / С. М. Васович; Инст. ист. НАН Беларуси. – Минск, 2003. – 22 с.
16. *Токць, С. М.* Сацыяльныя і культурныя працэсы ў беларускай вёсцы ў другой палове XIX – пачатку XX ст. / С. М. Токць. – Мінск: ДІКСТ БДУ, 2016. – 328 с.
17. *Шимолін, В. И.* У истоков белорусской печати: епархиальные ведомости второй половины XIX – начала XX в. / В. И. Шимолін. – Минск: БГУ, 2010. – 199 с.
18. От редакции Полоцких епархиальных ведомостей // Полоцкие епархиальные ведомости. – 1874. – № 1. – С. 1–4.
19. От редакции Литовских Епархиальных ведомостей: [об изд. «Литов. епарх. ведомостей»] // Литовские. епархиальные ведомости. – 1863. – № 1. – С. 3.
20. *Лесков, Н. С.* Собрание сочинений: в 6 т. / Н. С. Лесков. – М.: АО «Экран», 1993. – Т. 6. – 543 с.

(Дата подачи: 18.02.2020 г.)

Shu Bэй

Белорусский государственный университет, Минск

Shi Wei

Belarusian State University, Minsk

УДК 327(091)(8)

КИТАЙСКО-ПАКИСТАНСКИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КОРИДОР КАК МОТОР ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ПАКИСТАНА

CHINA-PAKISTAN ECONOMIC CORRIDOR AS THE ENGINE OF PAKISTAN'S ECONOMIC DEVELOPMENT

Статья посвящена анализу влияния Китайско-Пакистанского экономического коридора (КПЭК) на экономическое развитие и внутреннюю стабильность Пакистана.

Автором обосновывается возможность того, что КПЭК позволит покрыть дефицит электричества в Пакистане, установить стабильность внутри страны, создать большое количество рабочих мест и повысить качество жизни народа.

Ключевые слова: китайско-пакистанский экономический коридор; экономическое развитие; стабильность; повышение жизни народа.

This article analyzes the impact of the China-Pakistan economic corridor (CPEC) on the economic development and internal stability of Pakistan. The author substantiates that CPEC can cover the electricity shortage in Pakistan, establish stability within the country, create a large number of jobs and improve the quality of life of the people.

Key words: China-Pakistan economic corridor; economic development; stability; improvement the life of the people.

Инициатива Пояс – Путь (ИПП) состоит из экономического пояса Шелкового пути и морского Шёлкового пути, что является новой внешней политикой Китая. ИПП была выдвинута осенью 2013 г., цель которой заключается в расширении сотрудничества с другими государствами и осуществлении всеобщего процветания. Китайско-пакистанский экономический коридор (КПЭК) представляет собой «флагманский проект» в рамках ИПП, поскольку он стыкует сухопутный экономический пояс Шелкового пути и морской маршрут.

КПЭК считается самой крупной программой сотрудничества в рамках ИПП, что даёт Пакистану возможность развиваться и улучшать свой международный имидж. В данной статье предпринята попытка провести комплексный анализ проектов в рамках КПЭК в целях определения его значения для развития Пакистана.

Научное осмысление реализации КПЭК отражено в большом количестве исследований. Среди китайских научных трудов, посвященных значению проекта КПЭК, отметим работы Ли Цинянь, Чэнь Лицзюнь и Лян Чжэньминь [11; 23; 12]. Общие вопросы региональной безопасности и отношение Индии к КПЭК рассматривали Ван Пэн, Ли Сигуань и Сунь Личжоу [3; 13]. Чэнь Цзидун, Чжан Цзяньцюань, Мэн Ляоко и Дин Цзяньцзюнь [24; 16; 7] исследовали стратегическую ориентацию КПЭК в рамках инициативы ОПОП. Возможности, предоставленные КПЭК, отмечены Чжан Чаочжэ, Цзан Сюлин и Чжу Сюньминь [25; 22]. Достигнутые успехи на КПЭК рассмотрены Лю Цзунь и Янь Шиган [14; 27].

Немало русскоязычных научных работ посвящено анализу КПЭК. Следует отметить, что профессор Н. А. Замараева проанализировала реализацию КПЭК в хронологическом порядке. В 2017 г. в ее статье «Китайско-Пакистанский экономический коридор – первый этап реализации» проанализирована главная функция и политическое и экономическое воздействие КПЭК [8]. В 2018 г. опубликована ее статья «Китайско-Пакистанский экономический коридор: итоги и вызовы 2017–2018 гг.», в которой отмечены цели каждого из этапов при создании КПЭК и главные области сотрудничества [9]. Следует выделить также труд «Китайско-пакистанский экономический коридор как новая

форма двустороннего сотрудничества» Ю. И. Малевич и Э. Э. Румянцевой, в котором подробно изучены финансовые вопросы, возникающие в ходе реализации КПЭК [15].

КПЭК может создать для Пакистана условия привлечения инвестиций, что является шансом для хрупкой экономики. В апреле 2015 г. председатель КНР Си Цзиньпин в ходе официального визита в Пакистан подписал в общей сложности свыше 50 Соглашений и Меморандумов о взаимопонимании, которые детально регламентировали строительство КПЭК, определяли конкретные сферы деятельности по созданию новых и модернизации уже действующих энергетических сооружений, развитию дорожной и железнодорожной транспортной сети, современных видов связи (преимущественной оптико-волоконной), повышению эффективности работы некоторых других областей производственной инфраструктуры. Общая сумма расходов на эти цели была определена в 46 млрд долл. США. Однако в ходе реализации проекта были введены новые объекты, в результате чего общий размер китайских инвестиций увеличился к концу 2017 г. до 62 млрд долл. США [20, с. 247]. Председатель Си Цзиньпин отметил, что за счет создания китайско-пакистанского экономического коридора, направления сотрудничества в порту Гвадар, транспортной инфраструктуре, в области современных производств реализуют формат сотрудничества «4+1», что позволит наладить взаимовыгодное сотрудничество и совместное развитие.

Проект Гвадар считается душой КПЭК и имеет стратегическое значение для развития экономики и внутренней стабильности Пакистана. Министр планирования и экономического развития Пакистана Ахсан Икбал назвал проект Гвадар практически главным объектом в модернизации всей производственной инфраструктуры страны.

Гвадар является глубоководным портом, расположенным недалеко от Ормузского пролива, что позволяет Пакистану взимать транзитный налог с соседних внутриконтинентальных стран за предоставление выхода к морю. Пакистанские эксперты считают, что порт Гвадар открывает для Центральной Азии, как минимум, три варианта доступа к водам Индийского океана – это маршруты Хоргос (граница Казахстан – Китай) – Хунджараб (граница Пакистан – Китай) – Гвадар; Серхетабат (Туркменистан) – Термез (Узбекистан) – Чаман – Гвадар (Пакистан); и Серахс (Туркменистан) – Чабахар (Иран) – Гвадар. Первые два маршрута в инфраструктурном плане готовы к использованию, а для запуска третьего требуется строительство 90-километрового соединения между иранским и пакистанским портами [18].

Китай также является плательщиком транзитного сбора. Порт Гвадар открывает Китаю кратчайший путь на Аравийский полуостров, откуда в настоящее время поступает свыше 60 % импортируемой КНР нефти [1, с. 263]. Доставка нефти из стран Персидского залива в Китай через порт Гвадар и далее через Кашгар до места ее перегонки на территории Китая будет занимать примерно 7–10 дней, в то время как традиционным путем через

Малаккский пролив это занимает 35–40 дней. Кроме того, необходимость длительных транспортировок в том числе китайской стороной, определяет возможность развития торговой инфраструктуры вдоль пути следования, которая будет обеспечивать базовыми товарами составы с грузами, что выступает вектором развития экономики и открывает возможности для предпринимательской деятельности.

Проект Гвадар включает реконструкцию автострад, укрепление и строительство береговых линий, углубление фарватера, создание свободной зоны, строительство международного аэропорта и системное строительство нового города. На данном этапе Китай вложил в проект Гвадар около 824 млн долл.: создание нового международного аэропорта Гвадар (230 млн долл.), освоение свободной зоны (32 млн долл.), строительство скоростной автомагистрали «Восточный залив» (168 млн долл.) и т. д. [28].

В ноябре 2017 г. началось строительство скоростной автомагистрали «Восточный залив», которая может соединить порт Гвадар с сетью национальных автомагистралей и обеспечить его бесперебойную логистику [6]. В конце марта 2019 г. состоялась церемония закладки первого камня нового международного аэропорта в регионе Гвадар. Премьер Пакистана Имран Хан называет этот аэропорт мотором развития всего Пакистана. Строительство транспортной инфраструктуры, соединяющей порт Гвадар с другими регионами, может открыть торговую дверь Пакистана и усилить его связь с другими странами, что способствует экономическому развитию.

Свободная зона в Гвадаре также играет роль мотора экономического развития Пакистана и охватывает около 923 га земли и будет развиваться в четыре этапа [2]. В январе 2018 г. была выполнена задача первого этапа – был открыт парк свободной зоны с современной инфраструктурой и системой безопасности. Более 30 китайских и пакистанских предприятий стали его первыми членами и уже принесли инвестиции в размере 3 млрд юаней и пообещали предоставить более 2000 рабочих мест для местных жителей [17].

Приоритетные направления бизнеса в свободной зоне охватывают переработку сельскохозяйственной продукции, переработку рыбы, обработку мрамора, перевалку грузов и т. д. В будущем товары из других регионов Пакистана можно будет доставлять прежде всего в парк свободной зоны для переработки, а потом через порт Гвадар продавать за границу.

Население в Гвадаре составляет менее 100 тыс. человек, 75 % которого занимается рыболовством и другой работой, связанной с рыбным промыслом. Однако отсталые технологии лова, хранения и переработки рыбы ограничивают экономическое развитие данного населенного пункта. Благодаря открытию парка свободной зоны передовая техника и крупный капитал были направлены в бывший рыбацкий посёлок. Согласно замыслу, рыбные продукты, произведенные в данном регионе можно экспортировать во многие точки мира, что будет создавать материальное благополучие рыбаков Гвадара.

Кроме того, парк свободной зоны может предоставить населению Гвадара больше вариантов при выборе профессии.

Проект Гвадар должен благоприятствовать установлению стабильности в Пакистане. Проект Гвадар реализуется в провинции Белуджистан, где бывают террористические атаки, что является источником неустойчивости страны. В этой провинции народ живет в нужде, а сепаратизм имеет активную позицию реальной деятельности, поэтому решение вопроса трудоустройства и улучшения жизни народа данного региона стали первоочередной задачей. Содержание проекта Гвадар как раз соответствует требованиям народа Белуджистана. Планировалось, что рабочие из этой провинции могут быть трудоустроены в ходе реализации проекта Гвадара. Предполагалось, что они смогут не только заниматься физическим трудом, но и изучать специальную технику. Предоставление людям рабочих мест обеспечивает материальную стабильность и ослабляет влияние сепаратизма, что имеет важное значение для безопасности региона. Более того, повышение профессионального уровня может создать условия для стабильного дохода, таким образом жизнь народа Белуджистана войдет в положительный ритм. По плану на протяжении 10 лет проект Гвадар сможет предоставить 200 млн жителей возможность трудоустройства[5]. При этом жители провинции Белуджистан, работающие в свободной зоне, смогут пользоваться построенными новыми домами, гостиницами, школами, медицинскими учреждениями и дорогами. Благодаря географическому положению Белуджистана местные жители будут первыми и главными бенефициарами по завершении проекта Гвадар. Такими представлялись результаты проекта на стадии планирования и определения перспектив. То, что предполагалось, не было достигнуто в полном объеме.

В период 2014–2015 гг., когда проект Гвадар находился на этапе подготовки, коэффициент безработицы в Белуджистане был 3,9 %, а в 2017–2018 гг. этот показатель составил 4,0 % [29]. Это значит, что в ходе строительства проекта Гвадара почти не улучшилась ситуация по содействию трудоустройству в провинции Белуджистан.

Одна из причин, по которой жителям Белуджистана невозможно включиться в проект Гвадар в качестве рабочей силы, определяется низким уровнем образования населения. В Белуджистане не повышают уровень образования: количество образовательных учреждений составляет только 5 % от общего количества учреждений образования Пакистана. Таким образом, из-за отсутствия квалификации и осознанности происходящих процессов жителям Белуджистана проблематично устроиться на работу. Еще хуже, что для рабочего класса Белуджистана была утрачена возможность изучения передовых технологий, что создает препятствие для дальнейшего участия трудящихся в строительстве проекта Гвадар и управлении им.

Удовлетворив базовые жизненные потребности, народ может спокойно учиться и работать. Глубоко понимая эту причину, китайская сторона старается повысить уровень жизни народа данного региона в рамках строительства

проекта Гвадар. Например, китайские предприятия безвозмездно помогают открывать школы, профессиональные училища и больницы. В сентябре 2016 г. была создана китайско-пакистанская начальная школа в Гвадаре. В мае 2017 г. в Гвадаре был создан первый китайско-пакистанский медицинский центр, что решило проблему отсталости медицины в регионе. Китайские предприятия также периодически предоставляют бесплатно пресную воду местному населению. В будущем, Китай должен уделить внимание подготовке специалистов в провинции Белуджистан, что может обеспечить безопасность реализации КПЭК.

Нехватка электроэнергетических мощностей в Пакистане является острым вопросом, что не только ограничивает экономическое развитие страны, но и оказывает пассивное воздействие на государственную безопасность. Профессор Н. Замараева так описала ситуацию нехватки электричества в Пакистане: «В вечернее и ночное время Исламабад в основном погружен во тьму и освещается только в центре светом от магазинов, рестораников и кафе, фарами автомашин, редкими рекламными щитами и... луной. Во многих случаях и в частных магазинах свет включают только с приходом покупателей. Крупные административные учреждения или обеспеченные семьи имеют возможность приобретать генераторы малой мощности для нужд собственного потребления. Бедная часть населения живет без электричества» [10].

До 2014 г. в Пакистане был большой дефицит электричества. Народ в Пакистане был вынужден переживать перебои с подачей электроэнергии в среднем по 6–12 часов каждый день. В Исламабаде каждый день перебои с подачей электроэнергии достигали 12 часов. Ситуация в небольших городах и поселках была еще хуже [21].

Энергетический кризис в Пакистане обусловлен нерациональностью структуры генерирования электрической энергии. Нефть и газ были основными источниками электроэнергии в Пакистане, которые импортировались из Саудовской Аравии, что привело к высокой себестоимости генерирования электроэнергии. Нефть и газ составляют около 64 % от общего количества источников энергии [21].

Во время визита председателя КНР Си Цзиньпина в Пакистан премьер Шариф изъявлял сильное желание сотрудничать с Китаем в области энергетики. Учитывая электрический кризис и дефицит энергоресурсов в Пакистане, Пекин в приоритетном порядке намерен вложить средства в энергетический сектор Пакистана. В настоящее время в рамках КПЭК реализованы 17 энергетических проектов: работают 9 угольных электростанций, 4 ветряных электростанций и 2 гидроэлектростанции (ГЭС) [26].

Ветряные электростанции и ГЭС предоставляют Пакистану дешевую и экологически чистую энергию. ГЭС Карот построена на базе китайских инвестиций китайским предприятием. После введения в эксплуатацию в полном объеме её полная установленная мощность может достигнуть 720 тысячи киловатт, что может удовлетворить потребность в электроэнергии 5 млн

человек. Большинство инженеров и рабочих, которые участвуют в строительстве ГЭС Карот приехали из провинции Пенджаб. Они изучают передовые технологии и систему управления у китайской стороны, что является ценным вкладом в развитие Пакистана [19].

Китай инвестировал ряд угольных электростанций в рамках КПЭК, что вызывает сомнение пакистанского народа, считающего, что угольная генераторная установка является устаревающей технологией. Китай перенёс запрещённое оборудование и технологии в Пакистан, что может нарушить равновесие окружающей среды и создать крупный финансовый дефицит в управлении деятельностью в области окружающей среды.

На современном этапе создание угольных электростанций в Пакистане является идеальным решением, поскольку покрывает дефицит электричества и способствует экономическому развитию. Китай инвестировал значительные средства в КПЭК, так что невозможно игнорировать необходимость длительного развития проектов. Таким образом, охрана окружающей среды в реализации проектов в рамках КПЭК занимает приоритетное место. Китайские предприятия используют сверхкритическую технологию в угольных электростанциях, что позволяет эффективно сжигать уголь и сокращать выбросы сернистых газов. Посол Китая в Пакистане Сунь Вэйдун официально заявил, что Китай не перемещал старую технику и оборудование в Пакистан, и как следствие не наносит ущерба окружающей среде.

В рамках КПЭК полная установленная мощность угольных электростанций достигает 7953 мегаватт, что составляет 23,5 % от общей полной установленной мощности Пакистана. Завершение строительства и введение в эксплуатацию угольных электростанций в первую очередь принесли блага народу. Электростанция Касим может удовлетворить потребности в электричестве 4 млн бытовых потребителей; электростанция в Сахивале – 10 млн человек данного региона; электростанция в Хубе – 4 млн пакистанских семей [4].

В рамках КПЭК строительство транспортной инфраструктуры также является главной задачей, что закладывает основу экономического развития. В настоящее время в рамках КПЭК начали строить и реконструировать 8 транспортных инфраструктурных проектов и 4 рельсовых транспортных проекта. Автомобильное шоссе Пешавар – Карачи представляет собой артерию в Пакистане, которая проходит большую часть территории и соединяет север и юг страны. Участок Суккур – Мултан скоростного автомобильного шоссе Пешавар – Карачи является проектом в рамках КПЭК, который был завершён в июле 2019 г. Мултан занимает седьмое место по численности населения и представляет собой главный район производства технических культур, также здесь выращивают манго, финиковые пальмы и т. д. Суккур называют порталом провинции Синд, который занимает четырнадцатое место по численности населения. Завершение строительства скоростного автомобильного шоссе между этими двумя городами повышает эффективность торговых контактов и передвижений, в результате того что время

перемещения туда и обратно сократилось с 8 до 4 часа. Кроме того, в период строительства были актуальными 29 тысячи рабочих мест [30].

Пакистан является выгодоприобретателем в рамках инициативы ИПП: КПЭК привлекает инвестиции в Пакистан, способствует экономическому развитию и установлению стабильности в стране посредством создания большого количества рабочих мест и повышения качества жизни народа. Самое важное – КПЭК покрывает дефицит электричества.

Посредством создания КПЭК Китай предоставляет площадку международного сотрудничества, на которой создана совершенная инфраструктура для эффективного функционирования многих элементов. Инвесторы из разных государств могут найти возможности для бизнеса и расширить торговое сотрудничество. КПЭК заложил устойчивую основу развития Пакистана, на которой может развиваться экономика. Страна также получила возможность устанавливать контакты взаимодействия и сотрудничества с другими странами.

КПЭК также представляет собой эксперимент, в рамках которого Китаю удалось сдерживать религиозный экстремизм за счет экономического развития. Китай уделяет внимание народу Белуджистана и улучшает качество жизни населения, поддерживая безопасность Пакистана и далее обеспечивая устойчивость пограничной территории.

Список использованных источников

1. Антипов, К. В. Экономический коридор «КНР – Пакистан» открывает Шелковый путь на Запад / К. В. Антипов // История и современность. – 2015. – № 20. – С. 260–272.
2. Бацзисытань Гуадаэр цзыюцю кайюань = Открытие парка свободной зоны в Гвадаре Пакистана [Электронный ресурс] // Портал Пояс и Путь – 31.01.2018. – Режим доступа: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/hwxw/46453.htm>. – Дата доступа: 15.01.2020 (на кит. яз.).
3. Ван, Пэн. Чжунба цзинцзи цзоулан дэ чжаньлюе цзячжи юй фэнсянь фанфань = Стратегическая стоимость КПЭК и его риски / Пэн Ван // Чжунго цзинцзи чжоу кань = Китайский экономический еженедельник. – 2018. – № 8. – С. 80–81 (на кит. яз.).
4. В рамках китайско-пакистанского экономического коридора начато строительство угольной электростанции в Хубе [Электронный ресурс] // Russian.people.cn. – Режим доступа: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0322/c31518-9193724.html>. – Дата доступа: 09.04.2019.
5. Гуадаэр цзяншэ дайлай чжунда фачжань цзюйю = Проект Гвадар принесёт возможность развития [Электронный ресурс] // Портал Пояс и Путь – 20.04.2015. – Режим доступа: <http://world.people.com.cn/n/2015/0420/c157278-26871416.html>. – Дата доступа: 15.01.2020 (на кит. яз.).
6. Гуадаэр дунвань куайсулу цзюйсин кайгун иши = Церемония начала строительства скоростной автомагистрали «Восточный залив» [Электронный ресурс] // Торгово-экономический советник посольства КНР в Исламской Республике Пакистане – 26.11.2017. – Режим доступа: <http://pk.mofcom.gov.cn/article/jmxw/201711/20171102675145.shtml>. – Дата доступа: 15.01.2020 (на кит. яз.).
7. Дин, Цзяньцзюнь. И дай и лу шицзяо ся дэ чжунба гуанси = Отношения Китая и Пакистана в рамках инициативы ОПОП: продолжение истории и взгляд в будущее / Цзяньцзюнь Дин // Иньдуан цзинцзити яньцзю. – 2018. – № 2. – С. 114–141 (на кит. яз.).
8. Замараева, Н. А. Китайско-Пакистанский экономический коридор – первый этап реализации / Н. А. Замараева // Журн. Китай в мировой и региональной политике. История и современность. – 2017. – №. 22. – С. 289–307.

9. *Замараева, Н. А.* Китайско-Пакистанский экономический коридор: итоги и вызовы 2017–2018 гг. / Н. А. Замараева // Журн. Китай в мировой и региональной политике. История и современность. – 2018. – № 23. – С. 304–318.

10. *Замараева, Н. А.* Обострение энергетического кризиса в Пакистане [Электронный ресурс] / Н. А. Замараева // Институт Ближнего Востока. – Режим доступа: <http://www.iimes.ru/?p=7213>. – Дата обращения: 02.12.2019.

11. *Ли, Цинянь.* Чжунго-Бацзисытань цзинци цзоулан: уши хэцзо синьцидянь = КПЭК – новое начало прикладного сотрудничества / Цинянь Ли // Дандай шицзе = Современный мир. – 2013. – № 9. – С. 51–53 (на кит. яз.).

12. *Лян, Чжэньминь.* Чжунба цзинци цзоулан: ии, цзиньчань юй луцзин яньцзю = КПЭК: значение, сдвиг и направление развития / Чжэньминь Лян // Ятай цзинци = Азиатско-тихоокеанская экономика. – 2018. – № 5. – С. 13–20 (на кит. яз.).

13. *Ли, Сигуань.* Чжунба цзинци цзоулан дэ чжаньлюе цзячжи юй аньцюань синши = Стратегическая стоимость КПЭК и безопасная ситуация / Сигуань Ли, Личжоу Сунь // Сюешу цаньянь = Фронт науки. – 2015. – № 6. – С. 32–50 (на кит. яз.).

14. *Лю, Цзун.* Чжунба цзинци цзоулан цзян шэ юй тяочжань = Ситуация строительства КПЭК: сдвиг и вызов / Цзун Лю // Гоцзи вэньти яньцзю = Исследование международных вопросов. – 2016. – № 3. – С. 122–136 (на кит. яз.).

15. *Малевич, Ю. И.* «Китайско-пакистанский экономический коридор как новая форма двустороннего сотрудничества» / Ю. И. Малевич, Э. Э. Румянцев // Журн. Научные труды республиканского института высшей школы. – 2019. – № 18. – С. 185–193.

16. *Мэн, Ляоко.* И дай и лу ши ся дэ Бацзисытань чжаньлюе дивэй цзици шисянь луцзин таньси = В рамках инициативы ОПОП стратегическое место Пакистана / Ляоко Мэн // Шицзе цзинци юй чжэнчжи луньтань = Форум мировой экономики и политики. – 2015. – № 4. – С. 29–45 (на кит. яз.).

17. Порт Гвадар: свободная зона и 20 000 рабочих мест для местных жителей [Электронный ресурс] // Dispatch News Desk. – Режим доступа: <https://www.dispatchnewsdesk.com>. – Дата доступа: 15.01.2020.

18. Свободная зона Гвадар усилит взаимодействие между Пакистаном и центральноазиатскими странами [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://orient.tm/svobodnaya-zona-gvadar-usilit-vzaimod/>. – Дата доступа: 02.12.2019.

19. Стартовало полномасштабное строительство первой ГЭС в рамках китайско-пакистанского экономического коридора [Электронный ресурс] // Rus.Yidaiyilu.gov.cn. – Режим доступа: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/business/project/67077.htm>. – Дата доступа: 09.04.2019.

20. *Федорова, И. Е.* Китайско-Пакистанский экономический коридор. Проблемы и перспективы / И. Е. Федорова // Труды института Востоковедения. – 2018. – № 8. – С. 245–254.

21. Цюе дьянь: Чжан Бацзисытань хэнь шоушан = Дефицит электричества – большая проблема в Пакистане [Электронный ресурс] // Жэньминь жибао – 29.08.2014. – Режим доступа: <http://world.people.com.cn/n/2014/0829/c1002-25561754.html>. – Дата доступа: 15.01.2020 (на кит. яз.).

22. *Цзан, Сюлин.* Чжунба цзинци цзоулан дэ цзячжи цзи мяньлинь дэ тяочжань = Стратегическая стоимость и риски КПЭК / Сюлин Цзан, Сюньминь Чжу // Лилунь шиэ = Теоретический обзор. – 2017. – № 2. – С. 72–76 (на кит. яз.).

23. *Чэнь, Лицзюнь.* И дай и лу юй чжунба цзинци цзоулан цзяншэ = ОПОП и строительство КПЭК / Лицзюнь Чэнь // Дандай шицзе = Современный мир. – 2017. – № 1. – С. 54–57 (на кит. яз.).

24. *Чэнь, Цзидун.* Исследователь Института Южной Азии при Сычуаньском университете. Чжунба цзинци цзоулан цзай и дай и лу цзяншэ чжун дэ динвэй = Позиция КПЭК в инициативе ОПОП / Цзидун Чэнь, Цзяньцюань Чжан // Синьцзян шифань дасюе сюе-

бао = Вестник Синьцзянского педагогического университета – 2016. – № 4. – С. 125–133 (на кит. яз.).

25. Чжан, Чаочжэ. Чжунба цзинци цзоулан цзяншэ: цзюй юй тяочжань = КПЭК: возможности и вызовы / Чаочжэ Чжан // Нанья яньцзю цзякань = Трехмесячник по исследованию Южной Азии. – 2014. – № 2. – С. 79–85 (на кит. яз.).

26. Энергические проекты в рамках КПЭК [Электронный ресурс]. – Mode of Access: <http://cpec.gov.pk/energy>. – Date of access: 15.01.2020.

27. Янь, Шиган. И дай и лу ся шэньхуа Чжунго юй Бацзисытань хэцзю цэлюе яньцзю = В рамках инициативы ОПОП углубление сотрудничества Китая и Пакистана / Шиган Янь // Гай гэ юй чжаньлюе = Реформа и стратегия. – 2017. – № 5. – С. 36–39 (на кит. яз.).

28. Investment in the projects of Gwadar // China-Pakistan Economic Corridor [Electronic resource]. – Mode of Access: <http://cpec.gov.pk/project-details/32>. – Date of access: 15.01.2020.

29. Labour Force Publications // Pakistan Bureau of Statistics [Electronic resource]. – Mode of Access: <http://cpec.gov.pk/project-details/32>. – Date of access: 15.01.2020.

30. Projects in the China-Pakistan Economic Corridor // China-Pakistan Economic Corridor [Electronic resource]. – Mode of Access: <http://cpec.gov.pk/>. – Date of access: 15.01.2020.

(Дата подачи: 03.02.2020 г.)

S. A. Shydloўski

Полацкі дзяржаўны ўніверсітэт, Наваполацк

S. A. Shydloўski

Polotsk State University, Novopolotsk

УДК [94:339.174 + 39](476)"18"

ГАНДЛЁВЫЯ ПРАКТЫКІ ПАМЕСНАГА ДВАРАНСТВА БЕЛАРУСІ (К. XVIII – ПАЧ. XX СТ.)

TRADE PRACTICES OF THE LANDOWNERS OF BELARUS (LATE XVIII – EARLY XX CENTURIES)

У дадзеным артыкуле разглядаецца трансфармацыя гандлёвых практык памеснага дваранства Беларусі ў канцы XVIII – пачатку XX ст. Даследуюцца гістарычныя вытокі негатыўных стэрэатыпаў у дачыненні гандлю ў асяроддзі дваранства. Аналізуюцца розныя віды гандлю, у прыватнасці, продаж збожжжа. Прыводзяцца знешнія і ўнутраныя фактары, якія ўплывалі на гандлёвыя практыкі памешчыкаў. Характарызуецца агульны ўзровень развіцця мясцовых рынкаў.

Ключавыя словы: гандлёвыя практыкі; гандлёвыя традыцыі; памеснае дваранства, памешчыкі Беларусі; гісторыя гандлю.

This article analyzes the transformation of trade practices of the landowners of Belarus in the late XVIII – early XX centuries. The historical sources of negative stereotypes regarding trade among the nobility are investigated. Various types of trade are analyzed, in particular, grain sales. The external and internal factors that influenced the trading practices of the landowners are given. The general level of development of local markets is characterized.

Key words: trade practices; trade traditions; nobility; landowners of Belarus; history of trade.