

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ПАКИСТАНА В УСЛОВИЯХ РЕГИОНАЛЬНОЙ ИНТЕГРАЦИИ

Серенко И.Н.

*Институт востоковедения РАН, Россия, г. Москва, ул. Рождественка д.12
serenko9@mail.ru, ivran@yandex.ru*

Аннотация: Активизация процессов развития транспортной системы Пакистана детерминруется усилением вектора региональной транспортной интеграции азиатских государств. Она в перспективе может способствовать их более широкому континентальному взаимодействию и взаимосвязанности в условиях выстраивания единого экономического поля Евразии на основе российской концепции Большого евразийского партнерства.

Ключевые слова: Большое евразийское партнерство, ЕАЭС, КПЭК, ОПОП, транспортная интеграция.

Выстраивание единого экономического пространства Евразии в рамках российской идеи Большого евразийского партнерства (БЕП) активизирует процессы региональной транспортной интеграции и модернизации. Реализацию сопряженных проектов китайской стороны («Один пояс, один путь» - ОПОП) и российской - Евразийского экономического союза (ЕАЭС) можно рассматривать как постепенное продвижение всех включенных в них стран-участниц по пути более широкой континентальной взаимосвязанности, способной обеспечить их устойчивое социально-экономическое развитие, снижение напряженности и достижение мира в целом. В её основе лежит формирование новой транспортной конфигурации евразийского континента, способной преодолеть стагнацию и застой не только в региональном, но и в глобальном экономическом развитии. Общая приверженность принципам конструктивного, равноправного сотрудничества во взаимодействии государств на обширном пространстве Евразии, включая ее коммуникационную составляющую, была вновь подтверждена странами-участницами II Международного форума ОПОП (2019) в Пекине, где 27 апреля президентом РФ В.В. Путиным была озвучена идея о состыковке транспортных проектов ОПОП с Северным морским путём (СМП) [1].

Начавшиеся процессы транспортно-энергетической интеграции государств, расположенных вдоль возрождаемого сегодня Великого Шелкового пути, не в последнюю очередь определяют сближение интересов России, Китая и Пакистана в рамках реализации проекта Китайско-пакистанского экономического коридора (КПЭК), как составной части китайской межконтинентальной инициативы ОПОП. Её сопряженность с ЕАЭС в связке с СМП через создание системы современных транспортных коридоров может способствовать практической реализации российской идеи континентальной регионализации Евразии через формирование на первоначальном этапе геополитического и геоэкономического единства в ее центральной части. Это позволяет условно рассматривать Россию в качестве Северного полюса Центральной Евразии, Пакистан – Южного, а Китай с Ираном соответственно – Восточного и Западного ее полюсов.

При этом взаимодействие России, Китая и Пакистана в рамках реализации КПЭК представляется весьма перспективным, т.к. дает возможность создать широкое партнерство в Евразии и достичь более масштабной континентальной регионализации. По мнению, пакистанских экспертов, Россия «осознает важность географической локации Пакистана и стремится оказать Пакистану помощь в его плавной интеграции в многополярную Евразийскую структуру, выстраиваемую в рамках китайско-российского стратегического сотрудничества» [4].

Действительно, Пакистан имеет выгодное геостратегическое положение, располагаясь на стыке сухопутных и морских путей в Южной Азии. Это детерминирует его востребованность не только в масштабах регионального, но и общемирового хозяйства, открывая возможности инклюзивного развития транспортной системы страны за счет ее модернизации и интеграции в различные международные транспортные коридоры. Он омывается водами Аравийского моря на юге, граничит с Афганистаном на северо-западе, с Ираном – на юго-западе, с Китаем - на севере и с Индией – на востоке. Близость Пакистана к странам Персидского залива, Западной и Центральной Азии, его непосредственное соседство с такими динамично развивающимися странами, как Индия, Иран и Китай, позволяют ему в новом статусе государства-члена ШОС трансформироваться в крупнейший транспортно-энергетический и торговый транзитёр Евразии.

Неудивительно, что в Пакистане все больше внимания уделяется развитию транспортной системы, ее модернизации. В стране наращивается инфраструктура экологически чистого железнодорожного транспорта. Общая протяженность железнодорожного полотна, по официальным данным (2019 г.), составила 7791 км. Железнодорожный парк насчитывает 470 локомотивов. Он требует значительного обновления и расширения. По железной дороге осуществляются не только внутренние, но и международные перевозки в Иран, Индию, Турцию, Туркмению. Общая протяженность автодорог в Пакистане составила в текущем 2019 г. более 12743 км. Кроме того, в стадии строительства находится ещё 38 автодорожных объектов с участием местных и иностранных инвесторов [3]. В рамках реализации КПЭК продолжается строительство автомагистрали Гвадар-Хунжераб. В марте 2018 г. была завершена прокладка оптико-волоконной магистральной линии связи Хунжераб-Равалпинди общей протяженностью 820 км.

Постепенное расширение КПЭК в афганском, иранском и других направлениях свидетельствует об интенсификации процесса региональной транспортной интеграции [2]. В эксклюзивном интервью российским СМИ перед поездкой в Бишкек на саммит ШОС (13 июня 2019 г.) премьер-министр Пакистана Имран Хан подтвердил планы совместного строительства 700-километровой железной дороги, соединяющей Пакистан через Афганистан и Узбекистан с Россией. Он охарактеризовал её,

как «отличный проект для будущего всего региона», который через глубоководный пакистанский порт Гвадар откроет кратчайший путь этим и другим странам к Индийскому океану [5]. Всё это будет способствовать превращению портового города Гвадар в крупнейший региональный хаб торговли и деловой активности. В стране совместно с китайской стороной разрабатывается план по его трансформации в высокотехнологичный, умный, интеллектуальный портовый город международного уровня с урбанистической стратегией цифрового развития. Для обеспечения взаимосвязанности всех видов транспорта (морского, наземного и воздушного) на территории Гвадара с 2017 г. ведётся строительство крупного железнодорожного узла, скоростной автомагистрали «Восточная Бухта», а также международного аэропорта. Для осуществления совместной с иностранным капиталом торговой и различной другой предпринимательской деятельности здесь создана Свободная экономическая зона (СЭЗ). Ведены в эксплуатацию Международный Деловой и Выставочный Центры. На территории СЭЗ уже зарегистрированы и функционируют свыше 30 различных частных предприятий и компаний.

Надо сказать, что реализация совместного китайско-пакистанского экономического проекта КПЭК представляет определенный интерес и для Российской Федерации, особенно в условиях усиления в последнее время экономического, политического и дипломатического давления американской администрации Д. Трампа на Москву, Пекин и Исламабад. Обострение отношений России, Китая и Пакистана с Вашингтоном стимулировало сближение их внешнеполитических курсов, расширение межгосударственного взаимодействия этих стран как в формате двустороннего или трехстороннего сотрудничества, так и на многосторонней основе различных международных и региональных площадок, включая ШОС, куда Пакистан был принят полноправным членом при активной поддержке России и Китая в 2017 г. Фактически, политика Трампа содействовала актуализации российской концепции Большого евразийского партнерства, и тройственный формат взаимодействия России, Китая и Пакистана представляется потому вполне естественным. Думается, что подключение РФ к Китайско-пакистанскому экономическому коридору может способствовать переходу идеи по созданию БЭП в плоскость её практической имплементации.

Литература

1. Путин В.В. Выступление на заседании круглого стола форума «Один пояс, один путь». Веб-сайт президента РФ: <http://kremlin.ru/events/president/news/60393>
2. Серенко И.Н. К перспективе расширения Китайско-пакистанского экономического коридора //Восточная аналитика. - 2019. - №1. - С. 100-107.
3. Pakistan Economic Survey 2018-19. Economic Adviser's Wing, Finance Division, Government of Pakistan. Islamabad, 2019. – 503 p.
4. Shabbir Ahmed. Emerging Dynamics of the Race for Regional Integration //CPEC: A Precursor to Regional Economic Growth and Stability. Edit. by Zafar Iqbal Cheema. China Studies and Information Center (CSIC), Strategic Vision Institute (SVI), Islamabad, 2019. - P. 194– 221.
5. “The Cold War is over”: Pakistan PM mulling arms deals with Moscow ahead of SCO summit. 13.06.2019. <https://www.rt.com/news/461781-imran-khan-pakistan-sco/>