

- URL: <https://www.foreignaffairs.com/articles/united-states/2020-01-13/delicate-truce-us-chinese-trade-war>
20. Vaswani, Karishma. China vs the US: Not Just Trade War. URL: <https://www.bbc.com/news/business-45937741>
  21. Koo, George. New Silk Road: US is Pushing a False Narrative. 2019, May 1. URL: <https://www.asiatimes.com/2019/05/opinion/new-silk-road-us-is-pushing-a-false-narrative/>
  22. Koo, George. Trump Is in a Trade War He Can't Win. 2019, May 20. URL: <https://www.asiatimes.com/2019/05/opinion/trump-is-in-a-trade-war-he-cant-win/>
  23. Moak, Ken. Why the US Should Join Belt and Road Initiative. 2019, April 28. URL: [https://www.asiatimes.com/2019/04/opinion/\\_\\_trashed-2/](https://www.asiatimes.com/2019/04/opinion/__trashed-2/)
  24. Rana, Pradumna B. and Xianbai Ji. China Is Paving a Belt and Road 2.0. 2019, May 21. URL: <https://www.eastasiaforum.org/2019/05/21/china-is-paving-a-belt-and-road-2-0/>
  25. Jones, Bruce. The Era of U.S.–China Cooperation is Drawing to a Close –What Comes Next? 2019, January 7. URL: <https://www.brookings.edu/blog/order-from-chaos/2019/01/07/the-era-of-u-s-china-cooperation-is-drawing-to-a-close-what-comes-next/>
  26. Hass, Ryan and Mira Rapp-Hooper. Responsible Competition and the Future of U.S.–China Relations. Seven Critical Questions for Strategy. 2019, February 6. URL: <https://www.brookings.edu/blog/order-from-chaos/2019/02/06/responsible-competition-and-the-future-of-u-s-china-relations>

УДК 94:327 (5-15+510)

**Пророченко Н. О.**

## **ПОЛІТИКА КИТАЮ В РЕГІОНІ СЕРЕДНЬОГО СХОДУ: ЗДОБУТКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ**

*Метою статті є висвітлення політики КНР щодо держав регіону Середнього Сходу – Ірану, Пакистану та Афганістану – в контексті реалізації ініціативи «Один пояс, один шлях». Розглянуто китайські інвестиційні проекти в Ірані, Пакистані й Афганістані, їхні економічні перспективи, вплив на соціальну сферу, стан регіональної безпеки та проблеми, що виникають у ході їхньої реалізації. З'ясовано, що найбільш інтенсивно економічне співробітництво*

розвивається у сфері енергетики та інфраструктурних проєктів; політичні відносини Китаю з Пакистаном та Іраном зросли до рівня стратегічного партнерства; повномасштабне залучення Афганістану до китайських трансрегіональних проєктів гальмується відсутністю внутрішньополітичної стабільності.

**Ключові слова:** Китай, Пакистан, Іран, Афганістан, ініціати-ва «Один пояс, один шлях», Китайсько-пакистанський економічний коридор.

### **Nataliia Prorochenko. China's Policy in the Middle East: Achievements and Prospects**

*The aim of the article is to cover China's policy towards the countries of the Middle East – Iran, Pakistan and Afghanistan – in the context of the One Belt, One Road Initiative. The author considers Chinese investment projects in Iran, Pakistan and Afghanistan, their economic prospects, impact on the social sphere, the state of regional security and the problems that arise during their implementation. It was found that the most intensive economic cooperation is developing in the field of energy and infrastructure projects; China's political relations with Pakistan and Iran have grown to the level of strategic partnership; full involvement of Afghanistan in Chinese transregional projects is hampered by a lack of domestic political stability.*

**Key words:** China, Pakistan, Iran, Afghanistan, One Belt One Road Initiative, China – Pakistan Economic Corridor.

За ресурсним забезпеченням, геополітичним положенням, людським потенціалом, науково-промисловою базою Середній Схід залишається перспективним для інтенсифікації економічного розвитку регіоном. Тут спостерігається розширення економічної діяльності Китаю, який пропонує взаємовигідні програми співпраці. На регіональні інфраструктурні проєкти за участю КНР покладаються великі сподівання щодо надання динаміки економічному розвитку країн Середнього Сходу та оздоровлення ситуації на цьому просторі. Проілюструвати ці процеси вважаємо доцільним на прикладі таких ключових держав регіону, як Пакистан, Афганістан та Іран.

Щоб упередити зауваження щодо використання терміну регіон Середнього Сходу, зазначимо, що поняття регіону Середнього Сходу у політології та публіцистиці трактується різним чином. Термін «Середній Схід» (Middle East) виник у середині XIX ст. у надрах британської Індійської адміністрації як умовне найменування території між Європою та Індією. Термін «Середній Схід» вперше був використаний у публікації британським генералом Т.Гордоном у статті «Проблема Середнього Сходу», що була опублікована в англійському часопису «Nineteenth Century» у 1900 р., де цим терміном позначалися території Персії та Афганістану. Справжнім популяризатором терміну став американський контр-адмірал А. Мехен, який використав його у статті «Перська затока та міжнародні відносини», опублікованій у часописі «National Review» (1902) для позначення території між Аравійським півостровом та Індією. В англомовній літературі термін «Середній Схід» застосовується до сукупності країн Близького Сходу та Ірану, Афганістану і Пакистану (до Першої світової війни термін «Близький Схід» застосовувався до Балкан та Османської імперії, до складу якої входили і території Арабського Сходу). До цих країн в інших мовах застосовується об'єднаний термін «Близький та Середній Схід». Звідси окрема назва «Середній Схід» часом застосовується тільки до Ірану, Афганістану та Пакистану, чим ми і користуємось.

Проблематиці китайсько-пакистанських відносин і особливо аналізу економічних і суспільно-політичних наслідків для Пакистану та геополітичного впливу на регіон Середнього Сходу і Південної Азії Китайсько-пакистанського економічного коридору присвячені розвідки пакистанських і китайських авторів З. Кана, М. Алі, М. Ібра-ра, Х. Мі, М. Рафіка, Л. Алі, М. Ахмара [1; 2; 3; 4; 5; 6], а також західних науковців професора Оксфордського університету М. Мак Карнея, директора Південно-Азійського демократичного форуму З. Вольфа [6; 7; 8], російських авторів К. В. Антіпова, Н. А. Замараєвої [9; 10; 11], вітчизняної дослідниці О. А. Борділовської [12] та інших. Динаміку розвитку китайсько-афганських відносин на сучасному етапі аналізують, зокрема, Х. Цао, С. Пандей [13; 14]. Китайсько-іранські взаємовідносини досліджуються у працях С. Гарольда та А. Надер, В. Фігероа, Е. Кордесмана [15; 16; 17]. Зверталась до проблематики політики КНР в регіоні Середнього Сходу і автор статті [18].

Зауважимо, що ми цілком погоджуємося з прийнятим у політології принципом зарахуванням Пакистану до регіону Південної Азії. Проте його політична роль, економічна вага і залученість Пакистану (на відміну від інших держав Південної Азії) до інфраструктурних проектів та інтеграційних процесів у регіоні Середнього Сходу дає нам підстави, аналізуючи політику КНР у цьому регіоні, приділяти увагу Пакистану. Ця країна завдяки вигідному стратегічному розташуванню: сусідство з Китаєм, Індією, Іраном, Афганістаном, близькість до Західної і Центральної Азії, до Перської Затоки, перетворилась на даний час на одного з ключових акторів в китайському глобальному проекті «Один пояс, один шлях» (ОПОШ, 2013). Пекін розглядає Ісламабад як «золоті ворота», як головного партнера у розбудові своєї політики на Близькому та Середньому Сході й, вірогідно, в ісламському світі загалом. За визнанням британських експертів, Китай не просто пропонує Пакистану будівництво інфраструктури, а перетворює його в свого ключового партнера [19].

Статус ключового проекту у реалізації ініціативи «Один пояс, один шлях» має Китайсько-пакистанський економічний коридор (КПЕК, 2015). Мета цього проекту – поєднати мережею шосейних доріг та залізниць пакистанський порт Гвадар (провінція Белуджистан) із китайським містом Кашгар (Сіньцзян-Уйгурський автономний регіон). Загальна довжина мереж становить більше 3 тис. км. Китай зобов'язався інвестувати у проект 62 млрд дол. США [10]. Проект включає автомагістраль від порту Гвадар до міста Кашгар (2395 км), реконструкцію Каракорумського шосе (1300 км) та магістралі Лахор-Карачі (1240 км). У результаті модернізації пакистанських залізниць за участю китайських компаній очікується підвищення швидкості перевезень з 85–105 км/год до 120 км/год. Планується також проведення оптиковолокнової лінії зв'язку між Кашгаром та Равалпінді [20].

Обидві сторони покладають на цей проект великі сподівання. Для Китаю це важливий крок на шляху реалізації ініціативи «Один пояс, один шлях»; можливість прискорити розвиток «континентального» Північно-Західного району (де проживає 400 млн людей), поєднати природні та демографічні ресурси Пакистану з власними інвестиційними та технологічними можливостями для подальшого промислового розвитку; отримати доступ до країн Центральної

Азії і Близького Сходу, які слугуватимуть джерелом імпорту енергоресурсів та споживачами китайської продукції. Дороги, які зараз будуються у пакистанському Белуджістані в рамках Китайсько-пакистанського економічного коридору, з'єднують цей район із північними районами Пакистану, Афганістаном, Центральною Азією та Китаєм.

Координацію дій сторін у реалізації КПЕК здійснює Спільний комітет співробітництва (СКС). На 7-й щорічній сесії СКС у листопаді 2017 р. було анонсовано Довгостроковий план (ДП) КПЕК на 2017–2030 рр., який спирається на плани соціально-економічного розвитку КНР, схвалені XIX з'їздом КПК (2017) та Програму уряду Пакистану «Бачення – 2015». Ключовими галузями співробітництва в рамках ДП визнані: транспорт, енергетика, інфраструктура, порт Гвадар та промислові особливі зони. Заплановано створення 33 економічні зони в усіх чотирьох провінціях, через які проходить КПЕК (столичний округ Ісламабад, Гілгіт у Балтистані, Територія племен федерального управління і Азад Кашмір, порти Касім і Гвадар) [10]. Проект КПЕК включений до 13-го п'ятирічного плану КНР (2016–2020 рр.) та має окреме від інших проєктів ОПОШ фінансування.

Спільна робота Китаю та Пакистану над реалізацією КПЕК інтенсифікувала співробітництво у галузі підготовки професійних кадрів. Так, у 2016 р. в китайських університетах навчалось більше 15,6 тис. пакистанських студентів, із них 3,7 тис. пакистанців навчалися безкоштовно за рахунок китайської сторони. У 2017 р. кількість пакистанських студентів у КНР збільшилась до 19 тис. осіб. Наразі в Пакистані діють 200 шкіл з поглибленим вивченням китайської мови, а Ісламабадський університет іноземних мов розширює факультет китайської мови через зростання попиту серед молоді [21].

Зауважимо, що КНР активно використовує «м'яку силу» (розповсюдження китайської мови, культури, освіти) для формування зони дружніх країн вздовж економічного поясу Шовкового Шляху. У 2016 р. в Китаї навчалися 440 тис. студентів із 205 країн світу, з них 49 тис. із 183 держав – на безкоштовній основі за рахунок стипендій, які надала китайська сторона. Шістдесят один відсоток таких стипендій отримали вихідці з країн, які розташовані вздовж «Шовкового шляху» [21].

Водночас, вагомим фактором успішної реалізації комплексу економічних проєктів залишаються питання безпеки. На значній частині пакистанської території (передусім у прикордонних з Афганістаном північно-західних районах, «поєси племен», великих містах – Карачі, Ісламабаді, ін.) спостерігається висока терористична активність. Зниження цих ризиків китайське керівництво пов'язує з перспективами соціально-економічного розвитку країн-учасників проєкту, що створюватиме взаємну зацікавленість у зміцненні безпеки, а також дозволить вирішувати проблеми політичної нестабільності через розв'язання соціальних проблем. Так, на кошти китайського Фонду розвитку для миру у Гвадарі були побудовані китайсько-пакистанська початкова школа (2016), медичний центр (2017), станція опріснювання морської води, яка безкоштовно постачає воду місцевому населенню (2018) [22, с. 128].

Експерти неодноразово зазначали, що Китай приділяє особливу увагу соціально-економічному розвитку, вирішенню питання зайнятості населення як фактора подолання соціальних причин політичної нестабільності. Очікується, що 75% населення Пакистану буде залучено до реалізації проєктів КПЕК, тобто створюватимуться нові робочі місця, зокрема в кожному енергетичному проєкті працюватимуть від 3 до 15 тисяч, що має повністю зняти проблему безробіття [12, с. 39]. Будівництво Китаєм у Пакистані великих господарських об'єктів (як порт Гвадар, що був зданий в експлуатацію у 2007 р., переданий в оренду китайській державній компанії на 40 років у 2015 р.) відіграло позитивну роль у послабленні соціальної напруженості, відповідало інтересам значної частини пакистанських еліт та сприяло закріпленню відносин між кількома поколіннями китайських та пакистанських керівників [9].

Китайсько-пакистанські міждержавні відносини витримали перевірку часом і продовжують залишатися стабільними та дружніми. Дипломатичні відносини між КНР та Пакистаном були встановлені у 1951 р. і зберігають стабільно добросусідський характер. Пакистан був посередником у встановленні контактів Китаю зі США у 1970-ті рр. та Саудівською Аравією у 1990-ті рр. КНР та Пакистан володіють взаємодоповнюючими економічними інфраструктурами, що є важливою передумовою для поглиблення торговельного та інвестиційного співробітництва.

За результатами візиту Сі Цзіньпіна до Пакистану у квітні 2015 р. пакистансько-китайські відносини були підвищені до статусу стратегічного співробітництва та стали характеризуватися спеціальним терміном «партнерства за всякої погоди», що означає найвищий рівень навіть для стратегічних партнерів. Сторони зазначили, що «залізна дружба стала сталевною». Відносини з Пакистаном розглядаються також як фактор успішного просування ідеї «нової азійської спільноти з єдиною долею».

Дипломатичні відносини КНР з Афганістаном були встановлені у 1955 р. Територіальне питання сторони врегулювали у 1963 р.: спірна територія – Ваханський коридор – вузький прохід у горах Бадахшана шириною 15 км (межує з Таджикистаном на півночі, Пакистаном на півдні і Китаєм на сході) відійшов під контроль Афганістану. Спільний кордон між державами наразі становить 76 км. Утім, офіційні контакти між державами були призупинені за ініціативою китайської сторони у 1989 р. після вторгнення до Афганістану радянських військ. Цей крок СРСР був засуджений Китаєм. Відновлення повноцінних дипломатичних відносин відбулося у 2001 р., після повалення режиму талібів в Афганістані. КНР відновила фінансову допомогу Афганістану і розпочала інвестування в економіку. Так, у 2007 р. китайська компанія China Metallurgical Group Corporation уклала на 30 років контракт на розробку найбільшого у світі родовища міді «Айнак» (провінція Логар). Планувалося інвестувати у проєкт 3,5 млрд дол. США – рекордна для історії Афганістану іноземна інвестиція, яка водночас перетворила КНР у найбільшого бізнес-інвестора Афганістану. Але у 2012 р. китайське підприємство припинило фінансування проєкту через внутрішньополітичну нестабільність в країні. Із 2011 р. китайська компанія China National Petroleum Corporation (CNPC) розпочала видобуток нафти, в басейні ріки Амудар'я. Це перший проєкт розробки нафтових родовищ на території Афганістану після війни і найбільший інвестиційний проєкт з іноземним капіталом (5 млрд дол. США). Проте, через неодноразові загрози нападу збройних угруповань, темпи його реалізації є повільними.

Як бачимо, одним із найважливіших питань китайсько-афганських відносин на сучасному етапі є проблема безпеки. Нестабільність внутрішньополітичної ситуації в Афганістані також загрожує

реалізації китайських економічних і комунікаційних трансрегіональних проєктів. У китайської сторони існують обґрунтовані побоювання, що активізація радикальних ісламістів в Афганістані негативно впливає на становище в прикордонному Сінцзянь-Уйгурському автономному районі (СУАР), де проживає велика громада мусульман-уйгурів. Відомо, що на території Афганістану переховуються і підтримують зв'язки з представниками руху Талібан уйгурські сепаратисти, які борються за незалежність, за їхньою термінологією «Східного Туркестану» (територія СУАР).

Задля створення безпечного регіонального середовища КНР активізувала свою присутність у процесах політичного врегулювання навколо Афганістану. Із початку роботи конференції «Серце Азії» (2011), що покликана сприяти відновленню стабільності і розвитку Афганістану, Китай провів ряд зустрічей із регіональними партнерами (Іран, Пакистан, Росія), з чотирьохсторонньою координаційною групою (Афганістан, Пакистан, США, КНР), з представниками руху «Талібан». Із 2014 р., після початку реалізації ініціативи «Один пояс, один шлях», китайський інтерес до Афганістану зростає. Тільки у 2016 р. Китай відвідали 26 афганських делегацій різного рівня і спрямування. За 2014–2017 рр. Китай надав Афганістану допомоги більше, ніж за попередні 13 років [23]. Так, у грудні 2017 р. Азійський банк розвитку підписав угоду з урядом Афганістану про надання 360 млн дол. США на проєкти будівництва і ремонту доріг [24].

Формально Афганістан не може приєднатися до ініціативи «Один пояс, один шлях» через присутність у країні американських військ. Проте неформально підготовка до такої інтеграції триває. Інтерес до транзитного ресурсу Афганістану обумовлюється тим, що через його територію проходить найкоротший шлях між Центральною Азією і Південною Азією, Китаєм та Близьким Сходом. Саме через Ваханський коридор проходив маршрут і Великого Шовкового Шляху давнини. Першим міждержавним проєктом з офіційною приставкою «в рамках ініціативи «Один пояс, один шлях»» став повітряний коридор Кабул (Афганістан) – Урумчі (КНР). У 2017 р. Афганістан приєднався до Азійського банку інфраструктурних інвестицій. Тоді ж Китай запланував інвестувати 90 млн дол. США у проєкти розвитку провінції Бадахшан, із яких 20 млн дол. США – на



соціальні об'єкти (школи, лікарні, лінії зв'язку). За даними опитування громадськості, яке провела агенція Gallup у 2018 р., КНР знаходиться на другому місці після Індії за рівнем позитивного сприйняття афганцями серед країн, які залучені до афганської кризи.

Посилюється китайсько-афганське співробітництво і у військовій сфері. У 2016 р. Китай вперше запропонував Афганістану військову допомогу у формі постачання логістичного обладнання, легкого озброєння, військової форми. У 2017 р. китайська сторона заявила про надання Афганістану військової допомоги на 73 млн дол. США, зокрема, фінансової допомоги у формуванні спеціального гірського підрозділу для забезпечення безпеки в Бадахшані [23].

Із 2017 р. функціонує Діалог із прагматичного співробітництва між Китаєм, Пакистаном та Афганістаном. У його рамках сторони регулярно обмінюються думками щодо засобів зміцнення прагматичної співпраці на фоні будівництва КПЕК. Афганістан із жовтня 2016 р. висловлює бажання приєднатися до цього проекту. У грудні 2017 р., під час тристоронньої зустрічі міністрів закордонних справ Китаю, Пакистану та Афганістану було оголошено про розширення Китайсько-пакистанського економічного коридору на Афганістан.

Довгострокове співробітництво пов'язує КНР із Ісламською Республікою Іран (ІРІ). Останні 30 років Пекін залишається найбільшим торговельним партнером Тегерана [11, с. 221] Фундаментом китайсько-іранських відносин є ряд важливих факторів. Серед них тривала історія двосторонніх відносин цих давніх цивілізацій, високий ступінь суверенітету зовнішньої політики Ірану, а також спільні уявлення про вади нинішньої системи міжнародних відносин та напрями її трансформації. Перспективним партнером Китаю Іран робить також його інвестиційний і демографічний потенціал, внутрішня стабільність та виключно важливе геополітичне розташування на перехресті шляхів на Кавказ, до Центральної та Західної Азії. Іран та Китай не є економічними конкурентами, і це зміцнює прагматичне партнерство.

Можливості для співпраці розширились після врегулювання питання щодо іранської ядерної програми, коли було розпочато процес зняття з Ірану міжнародних санкцій. Посилення санкцій міжнародного співтовариства проти Ірану було спричинено занепокоєнням, що створення інфраструктури повного ядерного паливного

циклу може бути використано ним для виробництва ядерної зброї. Перспектива появи у Ірану ядерної зброї у сукупності з відмовою тогочасного президента М. Ахмадінежада (2005–2013 рр.) від конструктивного діалогу з міжнародним співтовариством призвела до консолідації багатьох країн, передусім Європи та Близького Сходу, навколо ідеї стримування ядерних прагнень Ірану шляхом санкційного тиску. Найбільш відчутні санкції щодо Ірану були введені після прийняття резолюції РБ ООН № 1929 (2010). Її реалізація протягом 2010–2012 рр. призвела до позбавлення Ірану доступу до іноземних інвестицій та технологій, можливості імпорту бензину, було встановлено ембарго на купівлю іранської нафти, заборону на використання міжнародних страхових та транспортних послуг при перевезенні нафти. Відбулося відключення Ірану від міжнародної фінансової системи, зокрема, SWIFT.

Санкційний режим став важким ударом по іранській економіці, призвів до вичерпання фінансових резервів і підштовхнув Іран до переговорів. Чотирнадцятого липня 2015 р. між Ісламською республікою Іран і «шісткою» міжнародних посередників (США, Росія, Китай, Велика Британія, Франція, Німеччина) було підписано «Спільний комплексний план дій» (СКПД) із врегулювання питання щодо іранської ядерної програми. Відповідно до домовленостей, було передбачено скасування міжнародних і національних санкцій, запроваджених проти Ірану, в обмін на суттєве скорочення виробництва зі збагачення урану і забезпечення повного контролю МАГАТЕ за цим процесом, але при збереженні права ІРІ на мирне використання атомної енергії.

У січні 2016 р. після того, як МАГАТЕ підтвердило виконання Іраном взятих на себе міжнародних зобов'язань у рамках угоди щодо його ядерної програми, було розпочато процес зняття з Ірану санкцій, відповідно до СКПД, що відкрило дорогу до інтенсифікації китайсько-іранських відносин.

За результатами візиту Сі Цзіньпіна до Тегерану в січні 2016 р. було підписано 17 документів, у тому числі угоду про всебічне стратегічне партнерство і Програму з розвитку відносин та розширення торгівлі на 25 років, яка передбачає збільшення ірансько-китайського товарообігу до 600 млрд дол. США за 10 років. Під час візиту також було підписано міждержавний меморандум про взає-

морозуміння з метою заохочення та формування «Морського Шовкового шляху XXI ст.» та економічного поясу Іран – Китай в рамках цього проекту [25]. Ісламська республіка Іран розглядається як один із головних учасників проекту Нового Шовкового шляху. Іран входить до складу одного з пріоритетних маршрутів пересування китайських вантажів через Киргизію, Узбекистан, Іран, Туреччину до Європи (кінцева точка – Німеччина). Іран висловив побажання долучитися до КПЕК, запропонувавши до використання морський порт Чабахар. Магістраль із Китаю на Близький Схід також проходить через територію Ірану і повністю відповідає іранським національним проектам модернізації транспортної інфраструктури. Вона охоплює маршрут від Мешхеда (Іран) на кордоні з Афганістаном до іракського кордону. В Ірані цей проект оцінюють як основу для прискорення економічного розвитку, адже транспортна артерія збільшить товарообіг, транзит якого здійснюватиметься через іранську територію, стимулюватиме фінансове та інвестиційне співробітництво країн регіону.

У 2016 р. Пекін отримав підтвердження про приєднання до ініціативи «Один пояс, один шлях» Ірану. У 2019 р. іранська сторона заявила про приєднання до КПЕК. У контексті реалізації ініціативи «Один пояс, один шлях» розробляються плани будівництва залізниць: крім існуючих Узень – Берекет – Горган, у лютому 2016 р. було анонсовано будівництво нової залізниці Китай – Киргизстан – Таджикистан – Афганістан – Іран. Вона пов'язуватиме Китай із портами Перської затоки й через Туреччину надасть вихід до Європи (однак, реалізація проекту затримується через його високу вартість і невизначеність джерел фінансування). Також у 2017 р. Іран отримав від Пекіну 1,5 млрд дол. США на електрифікацію залізниці Тегеран – Мешхед. Попри наявність труднощів у реалізації, всі країни-учасники визнають важливість і вигідність для себе інфраструктурних магістралей. Ці маршрути дозволять збільшити обсяги транспортних перевезень, торгівлі, створять нові робочі місця, зменшать залежність від морських маршрутів у Тихому та Індійському океанах.

Тісні відносини між Іраном та КНР підтверджує статистика: за 10 місяців 2017 р. товарообіг між країнами зріс на 22% порівняно з аналогічним періодом 2016 р. і становив 30,5 млрд дол. [26]. Під час 16-го засідання спільної Ірансько-Китайської економічної ко-

місії (16 серпня 2016 р.) було підписано Меморандум про взаєморозуміння щодо фінансування економічних та інфраструктурних проектів й розширення двостороннього співробітництва, який передбачає співробітництво у дорожній, портовій, транспортній сферах, у галузі телекомунікацій, охорони здоров'я, у сфері створення технопарків, нафтових і газових проектах, сільському господарстві і в туризмі. Меморандум передбачає й пільгове кредитування.

Не залишається поза увагою і гуманітарна сфера. Китай став одним із перших, хто запропонував допомогу після руйнівного землетрусу в Західному Ірані у листопаді 2017 р. У квітні 2019 р. КНР надала допомогу Ірану у зв'язку з масштабними повеннями, що призвели до людських жертв і матеріальних збитків.

Однак політика санкцій щодо Ірану, відновлена адміністрацією президента США Д. Трампа, знову посилює вплив на відносини КНР та ІРІ. Президент США Д. Трамп негативно оцінив умови ядерної угоди з Іраном і заявив про необхідність її перегляду шляхом продовження тиску на Іран. Четвертого листопада 2018 р. почали діяти санкції, що забороняють укладати угоди з нафтогазовим сектором Ірану та купувати у нього нафту. Компанії, які порушуватимуть ці санкції, позбавлятимуться права торгівлі зі США. Але для восьми країн (Китай, Індія, Туреччина, Республіка Корея, Японія, Тайвань, Греція, Італія) на півроку (до 2 травня 2019 р.) було зроблено виключення.

Китай чинить опір економічному тиску Сполучених Штатів. Головною статтею іранського імпорту до Китаю є сира нафта – 655 тис барелів на добу (10% від сукупного нафтового імпорту КНР), а розрахунковою одиницею виступає юань. У березні 2018 р. були відкриті ф'ючерсні контракти на нафту в юанях, й обсяги торгів на китайській біржі вирости вдвічі після виходу США з угоди з Іраном [27]. Китайська національна нафтогазова корпорація CNPC викупила частку французької компанії Total (50,1%) у проекті розробки родовища Південний Парс–11. Тепер частка Китаю у розробці 11-ї фази найбільшого у світі газового родовища становить 80,1% [28].

Під час зустрічі іранського Президента Х. Роухані та Голови КНР Сі Цзіньпіна в рамках саміту ШОС у Ціндао (КНР) 10 червня 2018 р. Сторони підкреслили важливість реалізації усіх угод, збе-

реження і зміцнення статусу стратегічних партнерів. Було підписано також чотири меморандуми про взаєморозуміння для розвитку зв'язків у різних сферах, у тому числі про спільну діяльність у рамках проекту «Економічний пояс Шовкового шляху». На наступному саміті ШОС у Бішкеку (Киргизстан) в червні 2019 р. Сі Цзіньпін під час спілкування зі своїм іранським колегою заявив, що «незалежно від того, як зміниться міжнародна і регіональна ситуація, рішучість Китаю розвивати всеохоплююче стратегічне партнерство з Іраном залишиться незмінною» [29]. Китай продовжив закупівлю іранської нафти. Хоча у листопаді 2018 р. іранський експорт зменшився до 1 млрд дол. США, у лютому 2019 р. він повернувся до попередніх 1,3 млрд дол. США [30]. У квітні 2019 р., напередодні завершення відтермінування введення санкцій для Китаю в разі закупівлі іранської нафти, обсяги її експорту досягли п'ятирічного максимуму 3,24 млн тонн на добу [31].

Китай та Іран налаштовані на зміцнення відносин, а проблеми, спричинені третіми сторонами або несприятливими міжнародними тенденціями, вирішують, спираючись на прагматичні підходи. Під час візиту заступника міністра закордонних справ КНР Ченя Сяодуна до Тегерана у березні 2019 р. було підкреслено намір об'єднати зусилля для виконання усіх укладених домовленостей. Іранська сторона в особі міністра закордонних справ Д. Заріфа заявила про продовження участі у реалізації ініціативи «Один пояс, один шлях».

Без сумніву, будь-який крок Китаю суттєво впливає на геополітичну картину світу. Ініціатива «Один пояс, один шлях» представляється втіленням китайського погляду на контури нової моделі міжнародного співробітництва. КНР вибудовує нову форму глобалізації, яка покликана відновити на нових сучасних засадах глобальне економічне управління та реформувати його, спираючись на спільні цінності. Проте розширення економічної діяльності Китаю і створення регіональних економічних плацдармів підвищує залучення Піднебесної і до геополітичних процесів. Китайська Народна Республіка сьогодні просуває ідею міжцивілізаційного діалогу, відкритості, взаємної вигоди у співробітництві на загальнопланетарному просторі й ця ідея чимдалі знаходить все більшу підтримку у світі.

Держави регіону Середнього Сходу – Пакистан, Іран, Афганістан – в силу географічних і гео економічних характеристик виявилися першими країнами, задіяними у реалізації китайської ініціативи ОПОШ. Першочергове значення КНР надає реалізації КПЕК, який має стати і прикладом і пропагандистом амбітної китайської ініціативи для інших країн. Географічна близькість та регіональна взаємозалежність вищезазначених країн диктує необхідність розширення їх спільного економічного співробітництва. Це втілюється, зокрема, у процесах залучення Афганістану та Ірану до КПЕК.

Інтерес до Ірану як учасника ОПОШ обумовлюється його роллю постачальника енергоресурсів, ємного ринку збуту китайських товарів та території для їх транзиту на ринки Європи і Близького Сходу. Іран і Китай розглядають своє стратегічне партнерство як фактор регіональної стабільності та зміцнення власних позицій в регіоні перед обличчям глобальних викликів, для цих країн – передусім з боку США.

Очевидно, що повномасштабне залучення Афганістану до китайських трансрегіональних проєктів можливе тільки за умов стабілізації внутрішньополітичної ситуації. Але перспектива скористатися найкоротшим шляхом між Центральною Азією і Південною Азією, Китаєм і Близьким Сходом підштовхує китайських політиків до активної участі у процесах врегулювання афганського конфлікту через участь у політичному діалозі та реалізацію соціальних програм.

Зазначимо, що і на міжнародній арені, і всередині держав регіону Середнього Сходу існують діаметрально протилежні думки щодо перспектив і результатів реалізації ініціативи «Один пояс, один шлях» і проєкту КПЕК як її складової. З одного боку, ОПОШ позиціонується як потужний локомотив економічного розвитку країн-учасниць і фактор встановлення регіональної безпеки з допомогою того, що в Китаї називають «миром розвитку». З іншого боку, скептики занепокоєні небезпекою потрапляння країн в залежність від КНР, втратою економічного суверенітету та контролю над природними ресурсами через боргову політику Китаю.

Як уявляється, в разі відносно самодостатнього і динамічного розвитку економіки, особливо промисловості, а також за умов реа-

лізації політики багатовекторності і Іран, і Пакистан здатні зберегти статус потужних суверенних регіональних держав.

### Використані джерела та література:

1. Zahid Khan. The China-Pakistan Economic Corridor // *China Quarterly of International Strategic Studies*. 2019. Vol. 05, No. 02. P. 249–265.
2. Zahid Khan, Guo Changgang, Riaz Ahmad, Fang Wenhao. CPEC: A Game Changer in the Balance of Power in South Asia // *China Quarterly of International Strategic Studies*. 2018. Vol. 04, No. 04. P. 595–611.
3. Murad Ali. The China-Pakistan Economic Corridor: Tapping Potential to Achieve the 2030 Agenda in Pakistan // *China Quarterly of International Strategic Studies*. 2018. Vol. 4, No. 2. P. 301–325.
4. Muhammad Ibrar, Jianining Mi, Muhammad Rafiq, Liaqat Ali/ China-Pakistan Economic Corridor: Ensuring Pakistan's Economic Benefits // *Khazar Journal of Humanities and Social Sciences*. 2019. Vol. 22, № 1. P. 38–51.
5. Moonis Ahmar. Strategic Meaning of the China-Pakistan Economic Corridor // *Strategic Studies*. Vol. 34, No. 4, Vol. 35, No. 1 (Winter 2014 and Spring 2015). P. 35–49.
6. McCartney Matthew. The China-Pakistan Economic Corridor (CPEC): Considering Contemporary Pakistan through Old-Fashioned Economics and Historical Case Studies // *The Lahore Journal of Economics* (Winter 2018). P. 19–48. URL: <http://lahoreschoolofeconomics.edu.pk/EconomicsJournal/Journals/Volume%2023/Issue%202/02%20Matthew.pdf>
7. McCartney Matthew. The China-Pakistan Economic Corridor (CPEC): Infrastructure, Social Savings, Spillovers, and Economic Growth in Pakistan // *Eurasian Geography and Economics*. 2020. October. P. 1–32.
8. Wolf, Siegfried O. *The China-Pakistan Economic Corridor of the Belt and Road Initiative*. Kindle Edition, 2020. 327 p.
9. Антипов К. В. Экономический коридор «КНР–Пакистан» открывает Шелковый путь на Запад. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/ekonomicheskij-koridor-knr-pakistan-otkryvaet-shelkovyy-put-na-zapad>
10. Замараева Н.А. Китайско-пакистанский экономический коридор: итоги и вызовы 2017–2018 гг. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/kitaysko-pakistanskiy-ekonomicheskij-koridor-itogi-i-vyzovy-2017-2018-gg>
11. Замараева Н. А. КНР на Ближнем и Среднем Востоке и в Южной Азии (проект Китайско-пакистанского экономического коридора) // *Китай в мировой и региональной политике. История и современность*. 2019. Вып. XXIV. С. 207–224. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/chnr-na-blizhnem-i-srednem-vostoke-i-v-yuzhnoy-azii-proekt-kitaysko-pakistanskogo-ekonomicheskogo-koridora>
12. Борділовська О. А. Китайсько-пакистанський економічний коридор: нові

- можливості чи нові виклики? // Китаєзнавчі дослідження. 2017. № 1–2. URL: <https://chinese-studies.com.ua/uk/Archive/2017/1-2/6>
13. Zhao Huasheng. China and Afganistan: China's Interests, Stances, and Perspectives. 2012, March. 21 p. URL: [https://csis-website-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/legacy\\_files/files/publication/120322\\_Zhao\\_ChinaAfghan\\_web.pdf](https://csis-website-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/legacy_files/files/publication/120322_Zhao_ChinaAfghan_web.pdf)
  14. Shubhangi Pandey. Understanding China's Afghanistan Policy: From Calculated Indifference to Strategic Engagement. Issue Brief. No. 305, 2019, August / Observer Research Foundation. 12 p. – URL: <https://www.orfonline.org/research/understanding-chinas-afghanistan-policy-from-calculated-indifference-strategic-engagement-54126/>
  15. Scott Harold, Alireza Nacder. China and Iran. Economic, Political, and Military Relations / Center for Middle East Public Policy, 2012. 34 p. URL: [https://www.rand.org/pubs/occasional\\_papers/OP351.html](https://www.rand.org/pubs/occasional_papers/OP351.html)
  16. William Figueroa. China-Iran Relations: The Myth of Massive Investment / The Diplomat. URL: <https://thediplomat.com/2021/04/china-iran-relations-the-myth-of-massive-investment/>
  17. Anthony H. Cordesman. China and Iran: A Major Chinese Gain in “White Area Warfare” in the Gulf. URL: <https://www.csis.org/analysis/china-and-iran-major-chinese-gain-white-area-warfare-gulf>
  18. Пророченко Н. О. Идея «Один пояс – один шлях» як фактор стабілізації ситуації в регіоні Близького та Середнього Сходу // Україна – Китай – 25 років співробітництва: результати та перспективи. «Один пояс – один шлях»: монографія / Наук. ред. О. М. Олійник. К.: ДУ «Інститут всевітньої історії НАН України», 2018. С. 172–181.
  19. Pak China Dosti Zindabad H.E. Xi Jinping President of the People's Republic of China // Daily Times. 15.04.2015. URL: <http://www.dailytimes.com.pk/national/19Apr2015/pakchinadostizindabad>
  20. Казанин М. В. Китайско-пакистанские отношения и их афганський вектор. URL: <http://www.iimes.ru/?p=2477>
  21. Серенко И. Н. Китай–Пакистан: «мяткая сила» экономического пояса современного Шелкового пути // Восточная аналитика. 2017. № 3. URL: <http://ivran.ru/articles?artid=7069>
  22. Ши Вей. Китайская инвестиция в Пакистан и Афганистан в рамках инициативы «Пояса и Пути» / Беларусь в современном мире / Матер. XVIII Междунар. науч. конф. Минск, 2019. С. 127-130. URL: <https://elib.bsu.by/bitstream/123456789/239605/1/127-130.pdf>
  23. Синьхуа. 22.04.2015. URL: <http://russian.people.com.cn/n/2015/0422/c315208881773.html>
  24. Платов В. Китай усиливает свое влияние в Афганистане. URL: <https://ru.journal-neo.org/2017/09/21/kitaj-usilivaet-svoe-vliyanie-v-afganistane/>
  25. Азиатский банк развития выделил 360 млн. долларов на строительство и ремонт дорог в Афганистане. URL: <http://afghanistan.ru/doc/117372.html>
  26. Иран – Китай: грандиозный дипломатический прорыв. URL: <http://>