

Л.А. Шашок, Е.А. Козлова

Китайско-пакистанский экономический коридор: оценка текущих рисков

Аннотация. В статье анализируется текущее состояние проекта «Китайско-пакистанский экономический коридор» (КПЭК) и перспектива его дальнейшей реализации. Отмечается целесообразность участия в нем стран Центральной Азии. Одновременно приводится оценка рисков, угрожающих успешной реализации КПЭК. Авторы проводят обзор социально-экономической ситуации в Пакистане (в частности, в провинции Белуджистан), а также рассматривают подходы КНР к реализации проекта. В статье уделяется особое внимание угрозам в области безопасности — в первую очередь, связанным с активизацией экстремистских и террористических формирований в провинции Белуджистан. Авторы отмечают особую важность политических и военных мер, направленных на защиту китайских инвестиций, и оценивают перспективы возможного пересмотра структуры проекта КПЭК в текущих условиях. Вместе с тем авторы статьи приходят к выводу, что России необходимо использовать сложившуюся геополитическую ситуацию для укрепления отношений с обеими странами.

Ключевые слова: Китай, Пакистан, международные экономические коридоры, КПЭК, оценка рисков, региональная безопасность.

Авторы: *Шашок Лариса Александровна*, научный сотрудник Центра центральноазиатских исследований Института Китая и современной Азии РАН.

ORCID: 0000-0002-2397-9579. E-mail: shashok@iccaras.ru

Козлова Екатерина Андреевна, старший лаборант-исследователь Центра центральноазиатских исследований Института Китая и современной Азии РАН.

ORCID: 0009-0009-1312-5594. E-mail: kozlova@iccaras.ru

Larisa A. Shashok, Ekaterina A. Kozlova

China-Pakistan Economic Corridor: Current Risk Assessment

Abstract. The article analyzes the current state of the China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) project and the prospects for its further implementation. The expedience of participation of Central Asian countries in it is substantiated. The risks threatening the successful implementation of CPEC are assessed. The authors review the socio-economic situation in Pakistan (particularly in the province of Balochistan), and also consider China's approaches to the implementation of the project. The article pays special attention to security threats, primarily related to the intensification of extremist and terrorist activities in the province of Balochistan. The authors note the special importance of political and military measures aimed at protecting Chinese investments and assess the prospects for a possible revision of the CPEC structure in the current conditions. At the same time, the authors of the article come to the conclusion that Russia needs to use the current geopolitical situation to strengthen ties with both countries.

Keywords: China, Pakistan, international economic corridors, CPEC, risk assessment, regional stability.

Authors: Larisa A. Shashok, researcher at the Center for Central Asian Studies, Institute of China and Contemporary Asia of the Russian Academy of Sciences.
ORCID: 0000-0002-2397-9579. E-mail: shashok@iccaras.ru

Ekaterina A. Kozlova, senior research assistant at the Center for Central Asian Studies, Institute of China and Contemporary Asia of the Russian Academy of Sciences.
ORCID: 0009-0009-1312-5594. E-mail: kozlova@iccaras.ru

С начала XXI века развитие международных транспортных коридоров (МТК) стало одной из ключевых тенденций в мировой логистике. Крупнейшие страны мира, такие как Россия, Китай, Индия находятся в поисках более удобных маршрутов для транспортировки товаров и грузов, стараясь снизить логистические издержки и ускорить время доставки. Для государств Евразии создание МТК означает не только существенную инвестицию в развитие торговли, но и укрепление собственной экономики, расширение цифровых технологий, наконец, геостратегическое влияние на соседние государства. Таким образом, разворачивается своеобразная борьба за т.н. «хартленд»¹, то есть евразийское пространство, и, как следствие, происходит пересмотр текущего международного порядка.

Для КНР идея транспортных коридоров превратилась в один из важнейших геополитических проектов — масштабную инициативу «Пояса и пути» (ИПП), которая была выдвинута осенью 2013 г. Этот проект позволил Пекину укрепить отношения с соседними странами Центральной Азии и упрочить позиции в регионе Юго-Восточной Азии [Кучеренко, 2020, с. 35].

На сегодняшний день можно утверждать, что мы наблюдаем определенную конкуренцию среди логистических проектов, поскольку выдвижение «Пояса и Пути» не осталось без ответных действий со стороны других крупных игроков: США, ЕС и их партнеры также продвигают альтернативные варианты по развитию международной транспортной системы, такие как «Партнерство для глобальной инфраструктуры и инвестиций» (с 2022 г., инициаторы — страны Большой семерки), коридор «Индия—Ближний Восток—Европа» (ИМЕС, с 2023 г.), «Глобальные ворота» (с 2021 г., инициатор — ЕС, включает в себя план инвестирования 300 млрд евро в инфраструктурные проекты до 2027 г.) [Global Gateway, 2024]. Тем не менее, «Партнерство для глобальной инфраструктуры и инвестиций» представляет собой частную инициативу, объем финансирования которой существенно уступает государственной программе КНР. Кроме того, данный проект, что традиционно для внешней политики стран Запада, сосредоточен на их собственных интересах, в то время как КНР вместе с включением в программу страны-партнера предлагает значительный пакет экономической и инфраструктурной поддержки [Bigna-Asefi, 2024].

Ключевая цель инициативы «Пояса и пути» заключается в том, чтобы Китай окончательно приобрел статус высокотехнологичной и высокодоходной эконо-

¹ Термин английского геополитика Х. Маккиндера (1861—1947).

мики, лидирующей в различных секторах промышленности. Ее успешная реализация усилит авторитет страны на международной арене, а также поспособствует смещению центра экономической тяжести дальше на восток.

В апреле 2015 г. председатель КНР Си Цзиньпин и премьер-министр Пакистана Наваз Шариф (2013—2017) подписали 51 соглашение на сумму 46 млрд долл. в рамках «Китайско-пакистанского экономического коридора» (КПЭК) — флагманского проекта, являющегося частью инициативы «Пояса и пути». Впоследствии объем китайских инвестиций вырос до 62 млрд долл. [Уллах Хан, 2022, с. 136]. Согласно концепции КПЭК, Пакистан получает возможность переориентировать свою экономику на экспорт, тем самым в долгосрочной перспективе способствуя социально-экономическому развитию. По этой причине и китайское, и пакистанское правительства проявляют большой интерес к завершению данного проекта и видят в нем колоссальную возможность для продвижения своих стратегических целей.

Более того, ввиду своего географического расположения и потребностей в экономической интеграции, получить доступ к региональным рынкам стремятся страны Центральной Азии. Теоретически, КПЭК позволит им сделать это, тем самым повысив их конкурентоспособность. Не имеющие выхода к морю государства Центрально-Азиатского региона смогут получить ощутимую выгоду от реализации данного проекта: обеспечив себе доступ к мировому океану через порт Гвадар, они могли бы стимулировать собственную экономику за счет торговли природными ресурсами и развивать коммерческие отношения на глобальном уровне. Пакистан и Китай также выиграют от углубления взаимодействия с государствами Центральной Азии, в частности, обеспечив себе доступ к их богатым природным ресурсам. Таким образом, расширение региональных связей еще больше усилит экономическую интеграцию и сотрудничество в других областях.

Однако, несмотря на внушительный потенциал КПЭК, сохраняется некоторый пессимизм относительно перспектив развития данного проекта. Серьезную обеспокоенность вызывает высокий уровень террористической угрозы, которая продолжает исходить из Афганистана. Кроме того, после повторного прихода к власти в стране движения «Талибан» (запрещено в РФ) заметно ухудшились пакистано-афганские отношения. В совокупности данные факторы оказывают негативное влияние на формирование прочных экономических связей между странами Центральной Азии и Пакистаном.

Теоретически, КПЭК способен вывести Пакистан из экономического кризиса и вовлечь его растущее молодое население в активную экономическую деятельность. Исламабад отдает приоритет геоэкономическому партнерству, и КПЭК предоставляет оптимальную возможность для его достижения. Соответственно, политика национальной безопасности Пакистана также подчеркивает важность реализации данного проекта [Ahmed, 2019].

Целью КПЭК является как преобразование экономики Пакистана путем модернизации его транспортных и энергетических систем, так и соединение глубоководных пакистанских портов Гвадар и Карачи с Синьцзян-Уйгурским автономным районом (СУАР) КНР. Данные меры направлены на сокращение време-

ни и издержек, связанных с транспортировкой товаров и энергоресурсов. В рамках КПЭК также предполагается открытие нескольких особых экономических зон, которые предлагают стимулы для инвестиций и призваны стимулировать экономический рост.

Первоначально КПЭК считался настолько значимой инициативой, что был включен в 13-й пятилетний план развития Китая [The 13th Five-Year Plan...]. Однако десятилетние попытки соединить выходящий в Аравийское море пакистанский порт Гвадар (провинция Белуджистан) с городом Кашгар в СУАР пока не принесли видимых результатов, поскольку завершению проекта препятствуют систематические проблемы в сфере безопасности, из-за которых многие его составляющие по-прежнему остаются в подвешенном состоянии.

Председатель КНР Си Цзиньпин считает, что КПЭК является «ярким свидетельством всепогодной дружбы между Китаем и Пакистаном» [Xi Jinping Meets with Prime Minister of Pakistan...]. Исламабад, в свою очередь, с 1990-х годов стремится к тесному партнерству с Пекином, особенно в военной и экономической сферах. Китай является крупнейшим иностранным инвестором в Пакистане, и обе страны поддерживают друг друга на многосторонних форумах. Тесные военные связи Китая с Пакистаном включают в себя соглашения об обмене информацией и разведывательными данными, главы вооруженных сил обоих государств систематически проводят встречи на ведомственном уровне.

Пекин также наращивает сотрудничество с Исламабадом, поставляя военную технику: например, Пакистан был первым иностранным покупателем китайского истребителя J-10С [Minister: Pakistan Bought Chinese J-10 Jets...]. Согласно данным SIPRI, в период с 2020 по 2024 год 81 % импорта вооружений Пакистана приходилось на Китай [Ukraine the world's biggest arms importer...]. Некоторые региональные эксперты оценивают отношения между странами как находящиеся на пороге альянса. По этой причине военный истеблишмент Пакистана ожидаемо является активным сторонником КПЭК.

Несмотря на задержки в реализации проекта, на сегодняшний день его участники добились определенных успехов. В официальных документах ИПП освещаются достижения КПЭК, включая развитие транспортных сетей, строительство электростанций и иной энергетической инфраструктуры, а также появление особых экономических зон. До прихода китайских инвестиций Пакистан страдал от регулярных отключений электроэнергии продолжительностью до 15 часов в сутки, поэтому можно утверждать, что финансирование Китаем строительства электростанций смягчило энергетический кризис в стране. Возведение энергетической инфраструктуры на территории Пакистана китайскими компаниями будет продолжаться: в данный момент в стране идет строительство атомной электростанции, которая станет крупнейшим в Пакистане проектом атомной энергетики поколения III+ [China and Pakistan ink \$4.8 billion deal...].

Однако, несмотря на видимые преимущества, в реальности эти достижения нивелируются множеством проблем, среди которых — трудности с финансированием, угроза безопасности, а также негативные настроения со стороны местного населения по отношению к тому, что оно считает китайским экспансионизмом.

Ситуация с портом Гвадар, возможно, является наиболее наглядным примером проблем, с которыми Китай сталкивается при реализации инфраструктурных проектов на территории Пакистана. Развитие порта является ключевым стратегическим компонентом КПЭК. Первоначальная концепция предусматривала прямую транспортировку китайской нефти и других товаров через Аравийское море между западным Китаем и Пакистаном. В 2017 г. China Overseas Port Holding Company арендовала порт на срок до 40 лет, в результате чего Китай стал одновременно его оператором и разработчиком инфраструктуры.

Теоретически Гвадар не только способен обеспечить более короткий маршрут с меньшими издержками для импортируемых Китаем товаров, но также предоставить Пекину безопасный доступ к Аравийскому морю в случае потенциального кризиса, связанного с Никобарскими островами, Малаккским проливом или Южно-Китайским морем [Губин, 2024]. Однако проблемы, с которыми сталкивается проект порта, также включают в себя нюансы физической географии, финансовые трудности и, что ощущается наиболее остро, угрозу его безопасности.

Парадоксально, но, несмотря на то, что провинция Белуджистан является одним из беднейших и наименее развитых регионов Пакистана, ее население проявляет жесткое противостояние китайской экспансии. Десятки китайских инженеров и рабочих, участвовавших в строительстве проектов КПЭК, стали объектами нападения, были ранены или убиты исламскими экстремистами и белуджскими этносепаратистами. Среди наиболее громких терактов, совершенных против граждан Китая — вооруженное нападение на консульство КНР в Карачи в 2018 г., нападение на китайских туристов в отеле Pearl Continental в Гвадаре в 2019 г. и самоподрыв террористки-смертницы в Институте Конфуция при Университете Карачи в 2022 г.

За вооруженными атаками против китайских объектов в Пакистане стоят такие террористические группировки, как «Армия освобождения Белуджистана», «Техрик-е-Талибан Пакистан» и «Исламское движение Восточного Туркестана» (деятельность данных организаций запрещена в РФ) [Шашок, 2024].

Существуют также структурные экономические нюансы, которые усугубляют вышеперечисленные проблемы: в ходе реализации коммерческого проекта КПЭК пакистанские власти перенаправили государственные расходы в более развитые провинции, что обострило экономическое неравенство между регионами.

Экономика Пакистана характеризуется низкими темпами роста и ее поддержание зависит от внешних факторов, главным из которых является иностранная помощь, оказываемая через МВФ. Вследствие негативного влияния рисков, связанных с КПЭК, экономика Пакистана стала еще больше ослаблена долговым бременем проекта. По состоянию на 2023 год китайские кредиты от правительства и коммерческих банков составляли практически 30 % внешнего долга страны [Pakistan foreign minister says country...]. Хотя Исламабаду удалось договориться с МВФ о финансовой помощи в размере 7 млрд долл. в сентябре 2024 г. и согласовать продление графика погашения долгов на общую сумму 15,5 млрд долл. с китайскими кредиторами, Пакистан по-прежнему имеет критически высокий уро-

вень заемных средств, что создаст серьезные риски, если экономическая ситуация в стране продолжит ухудшаться [Pak mulls 5-yr extension...].

Обязательства Исламабада по погашению долга перед иностранными кредиторами резко возросли после девальвации пакистанской рупии по отношению к доллару США почти на 40 % с мая 2021 г. по начало 2023 г. Экономическая нестабильность стала фактором задержек проектов с китайской стороны, что впоследствии усугубило ситуацию на местах в Пакистане.

С учетом вышеперечисленных факторов высока вероятность того, что повестка КПЭК в ближайшие годы будет существенно пересмотрена. Имеющиеся риски не исключают сближения китайского правительства с военным истеблишментом Пакистана в вопросе дальнейшей реализации проекта, так как военные могут послужить своего рода гарантом безопасности китайских проектов. Интерес Пекина не в последнюю очередь обусловлен тем, что военная мощь Пакистана помогает уравновесить доминирование Индии в регионе.

Наращивание прямого присутствия Китая в пакистанской сфере безопасности возможно через предлагаемую военную базу в Гвадаре [Hossain, 2024]. Стратегическая ценность данного порта соответствует морским амбициям Пекина в Индийском океане, направленным на противовес альянсу США и Индии. В настоящее время Китай управляет семью портами Южной Азии и 17 портами в Индийском океане, что одновременно служит его коммерческим целям и обеспечению безопасности [Tracking China's Control of Overseas Ports].

Несмотря на то, что в настоящий момент между Китаем и Пакистаном отсутствует соглашение, в котором была бы открыто сформулирована подобная стратегия, вероятность его появления в обозримой перспективе высока. Продолжающиеся проблемы в сфере безопасности и экономики только усиливают зависимость Пакистана от Китая. Открытым остается вопрос, насколько пакистанский истеблишмент будет готов принять меняющуюся реальность и совершить столь критический сдвиг во внешнеполитической автономии Исламабада.

Говоря об экономических и геополитических интересах РФ в контексте КПЭК, в первую очередь следует отметить, что транснациональные коридоры стали ключевым приоритетом в диверсификации торговых маршрутов в рамках евразийской интеграции. В данный момент к таковым относятся МТК «Север—Юг», «Северный морской путь» и «Северный коридор». Подход, ориентированный на их развитие, понимается российскими политическими элитами как инструмент построения «Большого евразийского партнерства» (БЕП). Его актуальность обусловлена целесообразностью интеграции энергетической инфраструктуры Центральной и Южной Азии, а участие РФ в подобных проектах является важной составляющей региональной политики Москвы. Среди целей, преследуемых в рамках БЕП, ключевое место занимает формирование зон свободной торговли и межрегиональных торгово-экономических союзов, а также объединение интеграционных проектов на всем обширном евразийском пространстве.

Переход мирового порядка к многополярности, продолжающееся давление на Россию со стороны коллективного Запада, а также проблемы в сфере региональной безопасности поднимают актуальный вопрос о наращивании сотрудничества с крупными державами в лице Пакистана и Китая в рамках поворота Рос-

сии на Восток. Первый формальный шаг навстречу сближению был сделан в июне 2024 г.: Исламабад выразил готовность присоединиться к проекту международного транспортного коридора «Север—Юг» в соответствии с видением Президента России В. Путина. Об этом летом 2024 г. заявил посол Пакистана в РФ Мухаммад Халид Джамали, выступая на Международном IT-форуме в Ханты-Мансийске [Посол Пакистана заявил о готовности...]. Вопрос о соединении транспортного коридора «Север—Юг» с пакистанским портом Гвадар, а затем с КПЭК, еще в 2017 г. обсуждался президентами Пакистана и Азербайджана. С учетом того, что Транскаспийский маршрут в рамках МТК «Север—Юг» в данный момент не справляется с возросшим грузопотоком, соединение КПЭК с МТК «Север—Юг» является целесообразной инициативой.

Потенциальное вовлечение России в дальнейшее развитие проекта КПЭК обеспечит наращивание трехсторонних связей между Москвой, Пекином и Исламабадом, что в долгосрочной перспективе способно привести к прочному экономическому союзу на Востоке, а также изменению геополитического баланса, обусловленному постепенным отдалением Пакистана от США и ослаблением влияния Вашингтона в регионе. Таким образом, рассмотрение проекта КПЭК в рамках более обширного регионального партнерства отвечает национальным интересам Российской Федерации.

Библиографический список

Кучеренко Г.Н. Перспективы и вызовы для Камбоджи в инициативе «Один пояс — один путь» // Историческая психология и социология истории. 2020. № 1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/perspektivy-i-vyzovy-dlya-kambodzhi-v-initsiative-odin-royas-odin-put> (дата обращения: 04.02.2025).

Губин А. Кра или не Кра? — вот в чем вопрос. Перспективы преодоления «Малаккской дилеммы». Российский совет по международным делам. 30.07.2024. URL: https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/kra-ili-ne-kra-vot-v-chem-vopros-perspektivy-preodoleniya-malakskoj-dilemmy/?sphrase_id=180633455 (дата обращения: 25.12.2024).

Шашок Л.А. Белуджские сепаратисты бьют по китайским проектам в Пакистане. 15.09.2024. Независимая газета. URL: https://www.ng.ru/kartblansh/2024-09-15/3_9093_kb.html (дата обращения: 22.11.24).

Уллах Хан Х., Ю Ш. Китайско-пакистанский экономический коридор: решение проблем безопасности в Белуджистане посредством торговли и развития // Вестник МГИМО-Университета. 2022; 15(5). С. 135—149.

Ahmed, Z. S. (2019). Impact of the China—Pakistan Economic Corridor on Nation-Building in Pakistan. *Journal of Contemporary China*. 28 (117). Pp. 400—414.

Burna-Asefi, S. N. (2024) The 'Corridorizing' of Asia: Cooperation, Competition, and Consequences. *The Diplomat*. URL: <https://thediplomat.com/2024/07/the-corridorizing-of-asia-cooperation-competition-and-consequences/> (дата обращения: 10.11.24).

European Commission. (2024). *Global Gateway*. URL: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/stronger-europe-world/global-gateway_en (дата обращения: 10.11.24).

China and Pakistan ink \$4.8 billion deal to build 1,200-megawatt nuclear power plant: report. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202306/1292971.shtml> (дата обращения: 07.11.24).

China's \$62 Billion Bet on Pakistan. URL: <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2017-10-24/chinas-62-billion-bet-pakistan> (дата обращения: 10.11.24).

European arms imports nearly double, US and French exports rise, and Russian exports fall sharply. URL: <https://www.sipri.org/media/press-release/2024/european-arms-imports-nearly-double-us-and-french-exports-rise-and-russian-exports-fall-sharply> (дата обращения: 30.10.24).

George, M., Djokic, K., Hussain, Z., Wezeman, P. D., and Wezeman, S. Trends in International Arms Transfers, 2024. *SIPRI*. March 2025. URL: https://www.sipri.org/sites/default/files/2025-03/fs_2503_at_2024_0.pdf (дата обращения: 11.03.25).

Hossain, N. (2024). Pakistan considers Chinese Military Base at Gwadar, raising sovereignty concerns. URL: <https://www.khaama.com/pakistan-considers-chinese-military-base-at-gwadar-raising-sovereignty-concerns/> (дата обращения: 28.10.24).

Minister: Pakistan Bought Chinese J-10 Jets To Counter India's Rafales. URL: <https://www.forbes.com/sites/sebastienroblin/2021/12/31/minister-pakistan-bought-chinese-j-10-jets-to-counter-indias-rafales/> (дата обращения: 12.11.24).

Pak mulls 5-yr extension on \$15.5 bn Chinese debt amid IMF loan talks. URL: https://www.business-standard.com/world-news/pak-mulls-5-yr-extension-on-15-5-bn-chinese-debt-amid-imf-loan-talks-124051700956_1.html (дата обращения: 04.11.24).

Pakistan foreign minister says country not in China 'debt trap'. URL: <https://asia.nikkei.com/Editor-s-Picks/Interview/Pakistan-foreign-minister-says-country-not-in-China-debt-trap> (дата обращения: 19.10.24).

Rafiq, A. China's \$62 Billion Bet on Pakistan. URL: <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2017-10-24/chinas-62-billion-bet-pakistan> (дата обращения: 14.11.24).

Roblin, S. Minister: Pakistan Bought Chinese J-10 Jets To Counter India's Rafales. *Forbes*. 03.01.2022. URL: <https://www.forbes.com/sites/sebastienroblin/2021/12/31/minister-pakistan-bought-chinese-j-10-jets-to-counter-indias-rafales/> (дата обращения: 22.10.24).

The 13th Five-Year Plan for Economic and Social Development of The People's Republic of China (2016—2020). URL: <https://en.ndrc.gov.cn/policies/202105/P020210527785800103339.pdf> (дата обращения: 03.10.24).

Xi Jinping Meets with Prime Minister of Pakistan Anwaar-ul-Haq Kakar. URL: <http://www.beltandroadforum.org/english/n101/2023/1020/c130-1290.html> (дата обращения: 14.11.24).

References

Ahmed, Z. S. (2019). Impact of the China—Pakistan Economic Corridor on Nation-Building in Pakistan. *Journal of Contemporary China*. 28(117). Pp. 400—414.

Burna-Asefi, S. N. (2024). The 'Corridorizing' of Asia: Cooperation, Competition, and Consequences. *The Diplomat*. URL: <https://thediplomat.com/2024/07/the-corridorizing-of-asia-cooperation-competition-and-consequences/> (accessed: 15.11.24).

China and Pakistan ink \$4.8 billion deal to build 1,200-megawatt nuclear power plant: report. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202306/1292971.shtml> (accessed: 07.11.24).

China's \$62 Billion Bet on Pakistan. URL: <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2017-10-24/chinas-62-billion-bet-pakistan> (accessed: 10.11.24).

European Commission. (2024). *Global Gateway*. URL: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/stronger-europe-world/global-gateway_en (accessed: 12.11.24).

European arms imports nearly double, US and French exports rise, and Russian exports fall sharply. URL: <https://www.sipri.org/media/press-release/2024/european-arms-imports-nearly-double-us-and-french-exports-rise-and-russian-exports-fall-sharply> (accessed: 30.10.24).

Gubin A. To Kra or Not to Kra? — That is the Question. Prospects for Overcoming the “Malacca Dilemma”. Russian International Affairs Council. 30.07.2024. (accessed: 25.12.2024).

George, M., Djokic, K., Hussain, Z., Wezeman, P. D., and Wezeman, S. Trends in International Arms Transfers, 2024. *SIPRI*. March 2025. URL: https://www.sipri.org/sites/default/files/2025-03/fs_2503_at_2024_0.pdf (accessed: 11.03.25).

Hossain, N. (2024) Pakistan considers Chinese Military Base at Gwadar, raising sovereignty concerns. URL: <https://www.khaama.com/pakistan-considers-chinese-military-base-at-gwadar-raising-sovereignty-concerns/> (accessed: 28.10.24).

Kucherenko, G. N. (2020). Prospects and challenges for Cambodia in the “One Belt, One Road” initiative. *Istoricheskaya Psikhologiya i Sotsiologiya Istorii*. 1(2020). Pp. 35—44.

Minister: Pakistan Bought Chinese J-10 Jets To Counter India's Rafales. URL: <https://www.forbes.com/sites/sebastienroblin/2021/12/31/minister-pakistan-bought-chinese-j-10-jets-to-counter-indias-rafales/> (accessed: 12.11.24).

Pak mulls 5-yr extension on \$15.5 bn Chinese debt amid IMF loan talks. URL: https://www.business-standard.com/world-news/pak-mulls-5-yr-extension-on-15-5-bn-chinese-debt-amid-imf-loan-talks-124051700956_1.html (accessed: 04.11.24).

Pakistan foreign minister says country not in China 'debt trap'. URL: <https://asia.nikkei.com/Editor-s-Picks/Interview/Pakistan-foreign-minister-says-country-not-in-China-debt-trap> (accessed: 19.10.24).

Rafiq, A. China's \$62 Billion Bet on Pakistan. URL: <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2017-10-24/chinas-62-billion-bet-pakistan> (accessed: 14.11.24).

Roblin, S. Minister: Pakistan Bought Chinese J-10 Jets To Counter India's Rafales. *Forbes*. 03.01.2022. URL: <https://www.forbes.com/sites/sebastienroblin/2021/12/31/minister-pakistan-bought-chinese-j-10-jets-to-counter-indias-rafales/> (accessed: 22.10.24).

Shashok L. A. Baloch Separatists Target Chinese Projects in Pakistan. 15.09.2024. *Nezavisimaya Gazeta*. URL: https://www.ng.ru/kartblansh/2024-09-15/3_9093_kb.html (accessed: 22.11.24).

The 13th Five-Year Plan for Economic and Social Development of The People's Republic of China (2016—2020). URL: <https://en.ndrc.gov.cn/policies/202105/P020210527785800103339.pdf> (accessed: 03.10.24).

Ullah Khan H., Yu Sh. China-Pakistan Economic Corridor: Meeting Security Challenges in Balochistan Through Trade and Development. *MGIMO Review of International Relations*. 2022; 15(5). Pp. 135—149.

Xi Jinping Meets with Prime Minister of Pakistan Anwaar-ul-Haq Kakar. URL: <http://www.beltandroadforum.org/english/n101/2023/1020/c130-1290.html> (accessed: 14.11.24).

Поступила в редакцию: 15.01.2025.
Принята к публикации: 02.02.2025.

Received: 15 January 2025.
Accepted: 2 February 2025.