

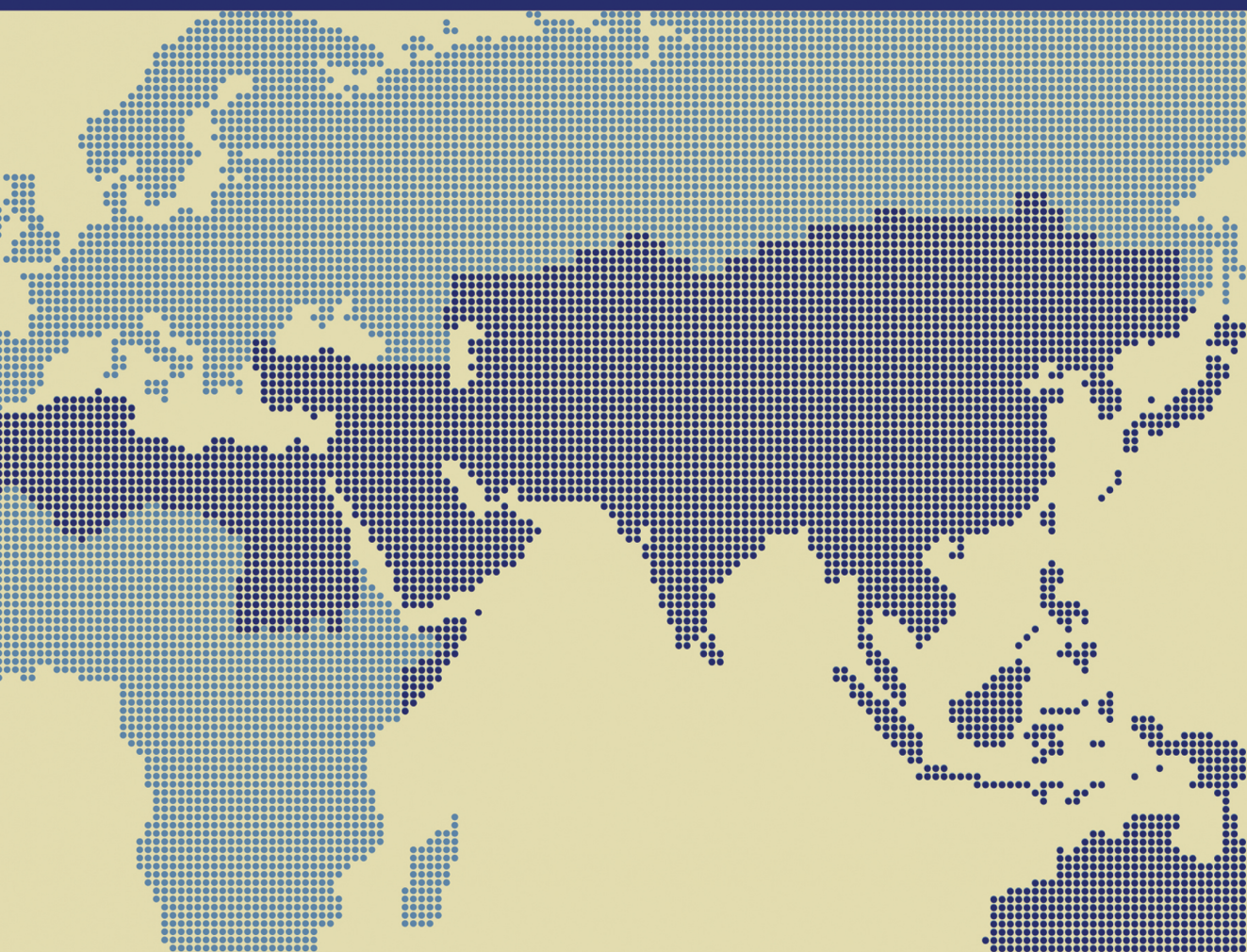


Институт востоковедения РАН

# ВОСТОЧНАЯ АНАЛИТИКА

ISSN 2227—5568

Выпуск 1, 2022



**ВОСТОЧНАЯ АНАЛИТИКА**  
**Т. 13, № 1 (2022)**

**EASTERN ANALYTICS**  
**Vol. 13, No 1 (2022)**

ISSN 2227-5568 (Print)  
DOI 10.31696/2227-5568-2022-01

# EASTERN ANALYTICS

**Vol. 13, No 1 (2022)**

## **Information about the journal**

The journal *Eastern Analytics* is a print peer-reviewed academic journal.  
The Journal is being published since 2010. Since 2015 it has annually 4 issues.

Form of distribution – print media, journal.

Registration number and decision date on registration with the Federal Service for Supervision of Communications, Information Technology and Mass Media (Roskomnadzor):  
PI No. FS77-82197 dated October 26, 2021.

Registered in the ISSN National Centre of the Russian Federation, Russian Book Chamber:  
ISSN 2227-5568 (Print). Dated December 14, 2015. Title proper: Vostochnââ analitika.  
Parallel title: Eastern Analytics.

## **The media founder & Publisher**

The Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Sciences  
Address: 12, Rozhdestvenka str., Moscow, 107031, Russian Federation  
Website: [www.ivran.ru](http://www.ivran.ru)

## **Address of the Editorial Office**

The Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Sciences  
Address: 12, Rozhdestvenka str., Moscow, 107031, Russian Federation  
Tel.: +7(495)621-18-84  
Website: <https://analitika.jes.su>

© Eastern analytics, 2022

© IOS RAS, 2022

# ВОСТОЧНАЯ АНАЛИТИКА

Т. 13, № 1 (2022)

## Информация об издании

«Восточная аналитика» – печатное средство массовой информации (СМИ), журнал. Издаётся с 2010 г., с 2015 г. – ежеквартально, 4 раз в год.

Регистрационный номер и дата принятия решения о регистрации в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор):  
ПИ № ФС 77-82197 от 26.10.2021 г.

Журнал зарегистрирован в Национальном центре ISSN Российской Федерации:  
ISSN 2227-5568 (Print). от 14.12.2015 г. : Vostochnaâ analitika.  
Параллельное название: Eastern Analytics.

## Учредитель, Издатель

Федеральное государственное бюджетное учреждение науки  
Институт востоковедения Российской академии наук (ФГБУН ИВ РАН).  
Адрес: 107031, Российская Федерация, г. Москва, ул. Рождественка, д. 12.  
Веб-сайт: [www.ivran.ru](http://www.ivran.ru)

## Редакция

107031, Российская Федерация, г. Москва, ул. Рождественка, д. 12.  
Веб-сайт: <https://analitika.jes.su>



## Editor-in-Chief

**Vitaly V. Naumkin** – Member of the Russian Academy of Sciences (RAS), Dr. Sci. (Hist.), Prof., Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Sciences; Lomonosov Moscow State University; National Research University "Higher School of Economics", State Academic University for the Humanities, Moscow; Kazan (Volga region) Federal University, Kazan, Russian Federation.

## Editorial Board

**Alexander V. Akimov** – *Deputy Editor-in-Chief*, Dr. Sci. (Econ.), Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Sciences, Moscow, Russian Federation.

**Vyacheslav Y. Belokrenitsky** – *Deputy Editor-in-Chief*, Dr. Sci. (Hist.), Prof., Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Sciences, Moscow, Russian Federation.

**Vladimir A. Isaev** – Dr. Sci. (Econ.), Prof., Lomonosov Moscow State University; Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Sciences, Moscow, Russian Federation.

**Vasily A. Kuznetsov** – **Cand. Sci.** (Hist.), Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Sciences; Lomonosov Moscow State University, State Academic University for the Humanities, Moscow; Kazan (Volga region) Federal University, Kazan, Russian Federation.

**Sergey G. Lusianin** – Dr. Sci. (Hist.), Prof., National Research University "Higher School of Economics"; Moscow State Institute of International Relations (University) of the Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation, Moscow, Russian Federation.

**Nina M. Mamedova** – **Cand. Sci.** (Econ.), Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Sciences; Moscow State Institute of International Relations (University) of the Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation, Moscow, Russian Federation.

**Dmitry V. Mosyakov** – Dr. Sci. (Hist.), Prof., Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Sciences; Lomonosov Moscow State University, Moscow, Russian Federation.

**Sergey A. Panarin** – **Cand. Sci.** (Hist.), Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Sciences, Moscow, Russian Federation.

**Tatiana L. Shaumyan** – **Cand. Sci.** (Hist.), Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Sciences, Moscow, Russian Federation.

**Dmitry V. Streltsov** – Dr. Sci. (Hist.), Prof., Moscow State Institute of International Relations (University) of the Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation; Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Sciences, Moscow, Russian Federation.

**Nataliya Yu. Ul'chenko** – Dr. Sci. (Econ.), Lomonosov Moscow State University; Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Sciences, Moscow, Russian Federation.

**Alexander V. Vorontsov** – **Cand. Sci.** (Hist.), Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Sciences; Moscow State Institute of International Relations (University) of the Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation, Moscow, Russian Federation.

**Alexei D. Voskressenski** – Dr. Sci. (Polit.), PhD (The University of Manchester), Prof., Moscow State Institute of International Relations (University) of the Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation, Moscow, Russian Federation.

**Irina D. Zvyagelskaya** – Dr. Sci. (Hist.), Prof., Primakov National Research Institute of World Economy and International Relations of the Russian Academy of Sciences; Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Sciences; Moscow State Institute of International Relations (University) of the Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation, Moscow, Russian Federation.

## Главный редактор

**Наумкин Виталий Вячеславович** – акад. Российской академии наук, д-р ист. наук, проф., Институт востоковедения Российской академии наук; Московский государственный университет им. М. В. Ломоносова; Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики»; Государственный академический университет гуманитарных наук, г. Москва; Казанский (Приволжский) федеральный университет, г. Казань, Российская Федерация.

## Редакционная коллегия

**Акимов Александр Владимирович** – заместитель главного редактора, д-р экон. наук, Институт востоковедения Российской академии наук, г. Москва, Российская Федерация.

**Белокреницкий Вячеслав Яковлевич** – заместитель главного редактора, д-р ист. наук, проф., Институт востоковедения Российской академии наук, г. Москва, Российская Федерация.

**Воронцов Александр Валентинович** – канд. ист. наук, Институт востоковедения Российской академии наук; Московский государственный институт международных отношений (университет) Министерства иностранных дел Российской Федерации, г. Москва, Российская Федерация.

**Воскресенский Алексей Дмитриевич** – д-р полит. наук, проф., PhD (The University of Manchester), Московский государственный институт международных отношений (университет) Министерства иностранных дел Российской Федерации, г. Москва, Российская Федерация.

**Звягельская Ирина Доновна** – д-р ист. наук, проф., Национальный исследовательский институт мировой экономики и международных отношений имени Е. М. Примакова Российской академии наук, г. Москва, Российская Федерация.

**Исаев Владимир Александрович** – д-р экон. наук, проф., Московский государственный университет имени М. В. Ломоносова; Институт востоковедения Российской академии наук, г. Москва, Российская Федерация.

**Кузнецов Василий Александрович** – канд. ист. наук, Институт востоковедения Российской академии наук; Московский государственный университет имени М. В. Ломоносова; Государственный академический университет гуманитарных наук, г. Москва; Казанский (Приволжский) федеральный университет, г. Казань, Российская Федерация.

**Лузянин Сергей Геннадьевич** – д-р ист. наук, проф., Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики»; Московский государственный институт международных отношений (университет) Министерства иностранных дел Российской Федерации, г. Москва, Российская Федерация.

**Мамедова Нина Михайловна** – канд. ист. наук, Институт востоковедения Российской академии наук; Московский государственный институт международных отношений (университет) Министерства иностранных дел Российской Федерации, г. Москва, Российская Федерация.

**Мосяков Дмитрий Валентинович** – д-р ист. наук, проф., Институт востоковедения Российской академии наук; Московский государственный университет имени М. В. Ломоносова, г. Москва, Российская Федерация.

**Панарин Сергей Алексеевич** – канд. ист. наук, Институт востоковедения Российской академии наук, г. Москва, Российская Федерация.

**Стрельцов Дмитрий Викторович** – д-р ист. наук, проф., Московский государственный институт международных отношений (университет) Министерства иностранных дел Российской Федерации; Институт востоковедения Российской академии наук, г. Москва, Российская Федерация.

**Ульченко Наталия Юрьевна** – д-р экон. наук, проф., Московский государственный университет имени М. В. Ломоносова; Институт востоковедения Российской академии наук, г. Москва, Российская Федерация.

**Шаумян Татьяна Львовна** – канд. ист. наук, Институт востоковедения Российской академии наук, г. Москва, Российская Федерация.

## СОДЕРЖАНИЕ

### ИСТОРИЯ

<i>Сарабьев А. В.</i> К анализу трудовой миграции в Европе.....	8
--	---

### ЭКОНОМИКА

<i>Томберг И. Р.</i> Воздушный транспорт Китая .....	24
<i>Серенко И. Н.</i> Вхождение России в «Пакистанский поток» в русле взаимовыгодного экономического сотрудничества .....	36
<i>Semenova N. K.</i> China's foreign economic projects in the railway sector .....	48

### ПОЛИТИКА

<i>Serenko I. N.</i> Russia and Pakistan Interaction in SCO Framework .....	68
--	----

## CONTENTS

### HISTORY

<i>A. V. Sarabiev</i> To the analysis of labor migration to Europe.....	8
--	---

### ECONOMICS

<i>I. R. Tomberg</i> The air transport of China.....	24
<i>I. N. Serenko</i> Russia Inclusion in «Pakistan Stream» in Course of Mutually Beneficial Economic Cooperation .....	36
<i>N. K. Semenova</i> China's foreign economic projects in the railway sector .....	48

### POLITICS

<i>I. N. Serenko</i> Russia and Pakistan Interaction in SCO Framework .....	68
--	----

**ИСТОРИЯ**

**HISTORY**

Научная статья. Исторические науки  
 УДК 327(4-672ЕЭС)  
<https://doi.org/10.31696/2227-5568-2022-01-008-022>

## К АНАЛИЗУ ТРУДОВОЙ МИГРАЦИИ В ЕВРОПЕ

**Алексей Викторович Сарабьев**

Институт востоковедения РАН, Москва, Россия  
[alsaraby@ivran.ru](mailto:alsaraby@ivran.ru), <https://orcid.org/0000-0002-9796-2411>

**Аннотация.** Трудовая миграция в страны Европы анализируется сквозь призму демографических проблем региона и мощной иммиграционной волны, породившей противоречия между центральной миграционной политикой ЕС и той, которую проводят отдельные европейские страны. На примере данных исторических документов из Швейцарского федерального архива в Берне показана преемственность как особенностей миграционных процессов, так и независимых подходов к выработке внутренней миграционной политики, в частности властями Швейцарии. В качестве плодотворного элемента анализа факторов, непосредственных причин, следствий и самой трудовой деятельности иммигрантов-неевропейцев автор предлагает использовать варианты депривационной теории, на протяжении десятилетий апробированные во многих областях социально-психологических и экономических исследований.

**Ключевые слова:** трудовая миграция, иммигранты-неевропейцы, иммигранты в странах Европы, социально-экономическая интеграция иммигрантов

**Для цитирования:** Сарабьев А. В. К анализу трудовой миграции в Европе. *Восточная аналитика*. 2022;13(1):8–22. <https://doi.org/10.31696/2227-5568-2022-01-008-022>

Original article. History studies

## TO THE ANALYSIS OF LABOR MIGRATION TO EUROPE

**Aleksei Sarabiev**

Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia,  
[alsaraby@ivran.ru](mailto:alsaraby@ivran.ru), <https://orcid.org/0000-0002-9796-2411>

**Abstract.** Labor migration to European countries is analyzed through the prism of the region's demographic problems as well as of powerful immigration wave that has generated contradictions between the EU's central migration policy and the one pursued by separated European countries. On the example of historical documents from the Swiss Federal Archives in Bern, the author shows the continuity of both the features of migration trends and independent approaches to the development of internal migration policy, in particular by the Swiss authorities. As a fruitful element in the analysis of factors, immediate causes, consequences and the very labor activity of non-European immigrants, the author proposes to use variants of the deprivation theory that have been tested for decades in many areas of socio-psychological and economic research.

**Keywords:** labor migration, non-European immigrants, immigrants in European countries, social and economic integration of immigrants

**For citation:** Sarabiev A. V. To the analysis of labor migration to Europe. *Vostochnaâ analitika = Eastern Analytics*. 2022;13(1):8–22. (In Russ.) <https://doi.org/10.31696/2227-5568-2022-01-008-022>.



This work is licensed under a Creative Commons  
 Attribution-ShareAlike 4.0 International (CC BY-SA 4.0).

© Sarabiev A. V., 2022  
 © Eastern Analytics, 2022



## **Два кризиса Европы: демографический и иммиграционный**

Демографы и экономисты уже более двух десятилетий говорят о «старении» европейского населения и нехватке местных молодых и квалифицированных работников. Сокращающееся число занятых людей вынуждено поддерживать все больше и больше тех, кто уже не может работать в силу возраста. Привычные формы финансирования систем социального обеспечения сталкиваются с растущими проблемами. Как вынужденная необходимость все чаще рассматривается так называемая «замещающая миграция», приток иностранной молодежи не только в качестве рабочей силы, но и как пополнение оскудевшего молодого поколения – социального капитала. Этот вопрос вызывает широкую общественную дискуссию, переходя в политическую плоскость. Наметившийся институциональный кризис ЕС теперь выражается, в том числе, и в разногласиях в рамках общеевропейских институтов и межгосударственных договоренностей по вопросу принятия мигрантов [Кузнецов, 2019: 23]. Социально-экономические трудности, связанные со «старением» населения Европы, подаются сторонниками политики «открытых дверей» для иммигрантов из развивающихся стран в качестве варианта решения.

Генеральный курс Евросоюза на принятие мигрантов был озвучен не раз<sup>1</sup>, и наиболее отчетливо – в докладе ООН от 2000 г. [Replacement..., 2000]. В полном согласии с этим докладом был составлен и документ Еврокомиссии от 2004 г., вывод которой гласил: «В условиях старения и сокращения численности трудоспособного населения увеличение миграционных потоков, вероятно, становится все более необходимым для удовлетворения потребностей расширенного ЕС. Европа должна подготовиться к этому» [ЕС, 2004: 9].

Германские эксперты так комментировали европейские тенденции, связанные с замещающей миграцией: «Увеличение численности населения к 2025 г. будет происходить, главным образом за счет чистой иммиграции, поскольку общий коэффициент смертности с 2010 г. превысит общий коэффициент рождаемости. Изменения, вызванные чистой иммиграцией, последуют за естественным сокращением коренного населения, которое к 2025 г. больше не будет преобладать. ... Уже в настоящее время не хватает квалифицированных работников, особенно в таких областях, как информация и высокие технологии. Иммиграция молодых квалифицированных работников в смысле “замещающей миграции” может внести вклад

---

<sup>1</sup> European Commission. European Agenda on Migration – Factsheets. URL: [https://ec.europa.eu/home-affairs/what-we-do/policies/european-agenda-migration/background-information\\_en](https://ec.europa.eu/home-affairs/what-we-do/policies/european-agenda-migration/background-information_en).



(хотя и в ограниченной степени) в смягчение демографических проблем. ЕС ... постоянно выдвигает новые предложения, облегчающие доступ высококвалифицированных граждан третьих стран к европейским рынкам труда. Кроме того, в некоторых государствах-членах есть потребность в низкоквалифицированных работниках, а потому спектр востребованной (трудо- вой. – А.С.) иммиграции весьма широк» [Haase, Jugl, 2007].

Анализируя вклад иностранных работников в жизнь европейских городов, следует учитывать помимо экономических и социальные явления транснационального масштаба, связанные с жизненными циклами обществ и вызывающие логически обусловленные перемещения населения. С этой точки зрения трудовая миграция является важным макросоциальным явлением. В целом она вписывается в логику воздействия масс мигрантов всех типов на «стареющие»<sup>2</sup> общества: вызывает глубокие демографические общественные и культурные сдвиги, и в конечном итоге, как полагают некоторые исследователи, ведет к «переключению цивилизаций», как называют иногда совокупность следствий этих сдвигов под действием притока масс фертильной и энергичной молодежи, как правило, из стран «глобального Юга». «Иммиграционные потоки могут остановить сокращение населения и, следовательно, вызвать новую волну роста населения. Очевидно, что в результате этого население могло бы столкнуться с этническими изменениями и вообще “цивилизационным переключением” (switch between civilisations)» [Manfredi, Micheli, 2015: 28].

Феномен замещающей миграции (replacement migration) в Европе продолжает вызывать порой совершенно полярные оценки. В упомянутом докладе ООН «Замещающая миграция: решение для убывающего и стареющего населения?» один из его сценариев состоял в поддержке баланса соотношения населения в возрасте 15–64 лет к населению в возрасте 65 лет и старше в период 2000–2050 гг. при помощи иммиграции. Подчеркивалось, что иммигранты должны окончательно обосновываться в принимающих обществах, поскольку замещающая миграция рассматривалась именно как переселение на долгий срок, а не в качестве краткосрочной трудовой миграции. Авторы доклада делали ошеломляющий вывод, что в Евросоюзе для нейтрализации влияния демографического старения на баланс между населением трудоспособного и пенсионного возраста в период между 2000 и 2050 годами потребуются приток 674 млн иммигрантов, то есть 14 млн чел. в год [Replacement..., 2000: 1355]. Вполне объяснимо, что доклад

---

<sup>2</sup> Старение общества характеризуется снижением темпов прироста населения, возникая как следствие «медленного истощения репродуктивной силы». Оно приводит к «критической фазе», когда в условиях коллапса высшего класса и сворачивания среднего класса обновление социума начинает идти за счет низших слоев, подпитывающихся притоком иммигрантов [Manfredi, Micheli, 2015. P. 26–27].

не мог не вызвать критики со стороны тех, кто придерживался иного мнения в отношении иммигрантов с Юга и Востока<sup>3</sup>.

Вопрос воздействия на жизнь европейских сообществ трудовых мигрантов с Ближнего Востока имеет и ярко выраженную политическую составляющую, неразрывно связанную с вопросами экономического характера. Показательным остается тот факт, что вот уже три десятилетия ни одна страна Евросоюза так и не ратифицировала Международную конвенцию о защите прав всех трудовых мигрантов и членов их семей (International Convention on the Protection of the Rights of All Migrant Workers and Members of Their Families, ICMW)<sup>4</sup>. Эта конвенция могла стать одним из наиболее значимых документов ООН, наряду с такими документами, как Международный пакт о гражданских и политических правах и Международный пакт об экономических, социальных и культурных правах. Она может быть инструментом не только для защиты прав мигрантов, но и для регуляции европейской иммиграции, поскольку, как представляется, уделяет приоритетное внимание предотвращению незаконной миграции и контролю за перемещением беженцев [Labour... Vol. II, 2018: 6], в том числе с Ближнего и Среднего Востока и из Африки.

В этом вопросе, возможно, определяющим остается выбор позиции европейских лидеров по отношению к серьезным проблемам в ряде государств Арабского Востока – Ираке, Сирии, Ливане, Йемене, а также на территориях Палестины. Тут играют роль, возможно, не столько экономические расчеты, сколько баланс между эффектом от популистской риторики в адрес иммигрантов и затратами на реальные шаги в пользу решения проблем их стран. Можно вполне согласиться с авторами доклада от 2017 г., в котором анализировалась в том числе взаимосвязь ближневосточных движений за демократические реформы с европейским иммиграционным кризисом: ужесточение норм приема иммигрантов-арабов может приносить европейским политикам избирательные дивиденды, но не устраняет основных причин нестабильности на Ближнем Востоке. «Европейские лидеры, – писали британские ученые А. Тети и П. Эббот еще пять лет назад, – оказываются в затруднительном положении: либо поддерживать долгосрочные решения, призванные стабилизировать регион, но с риском стать непопулярными в своих странах, либо набирать более легкие политические очки у себя дома, оставляя дальше страдать и без того нестабильный Ближний Восток»

<sup>3</sup> Социолог Анри Леридон, например, упрекал авторов в манипулировании данными, когда неправомерно сопоставлялись трудовые ресурсы разных возрастных групп, а также констатировал неизбежность «старения» большинства обществ в результате повсеместного снижения рождаемости и увеличения продолжительности жизни [Leridon, 2000. P. 4].

<sup>4</sup> UN. Human Rights. International Convention on the Protection of the Rights of All Migrant Workers and Members of their Families, New York, 18 December 1990. United Nations, Treaty Series. Vol. 2220. P. 3; Doc. A/RES/45/158. URL: [https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=IND&mtdsg\\_no=IV-13&chapter=4&lang=en](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=IND&mtdsg_no=IV-13&chapter=4&lang=en). Также не подписали пока Конвенцию ни Россия, ни Соединенные Штаты.

[Teti, Abbott, 2017: 5]. Теперь к ряду «проблемных» стран добавился Ливан, большие экономические трудности испытывает и Турция, которая также является традиционной страной исхода трудовых мигрантов в Европу.

Европейскими организациями и структурами ЕС предпринимаются попытки интегрировать иммигрантов в региональный рынок труда [Brell et al., 2020: 117]. Здравомыслящие политики видят в этом конструктивное решение на долгом пути компромисса между сторонниками и противниками европейской политики «открытых дверей» для иммигрантов. В то же время недалёковидная раскоординация таких усилий по странам ЕС является одной из причин фрустрации иммигрантов, а соответственно, и роста религиозно-культурного фундаментализма среди них. Наблюдения показывают (как пишет автор интересного исследования связи иммигрантов с исторической родиной через визуальное медиапространство), что в странах Европы наблюдается возрождение «нативизма», который европейский проект был призван стереть. Проект новой формы гражданства ЕС – «постнационального», по сути, провалился, и «иммиграционная политика остается неизменно национальной» [Slade, 2014: 125]. Иными словами, иммигрантам как бы предлагалось не становиться гражданами Европы, не привнести в свою идентичность еще больше космополитизма, а встраиваться в культуру принимающего социума, тогда как, по мнению цитируемого автора, европейская иммиграционная политика, должна вести к «относительной социокультурной идентичности и гибридному гражданству» (relative identity and hybrid citizenship), а фиксируемый «нативизм» вносит, напротив, момент столкновения национальных культур и убеждений, стимулируя в диаспорах фундаментализм [Slade, 2014: 123].

Один из участников конференции «Миграция, перемещение населения и городское развитие» (Москва, 26–27 сентября 2019 г.) так выразил свой подход к проблеме: «Существуют страхи, связанные с проживанием больших групп мусульман в этнических анклавах, но я считаю их беспочвенными. ... Дайте мигрантам шанс стать частью городской жизни, и побочные эффекты миграции резко пойдут на убыль»<sup>5</sup>. Такое благодушие свойственно значительной части аналитиков вопросов миграции в Европе. Однако вполне конструктивно прозвучало предложение пересмотреть понятие «человеческий капитал» в приложении к иммигрантам с Востока в Европе. Сосредоточенность только на экономическом эффекте трудовых мигрантов и предоставленность их самим себе, без целенаправленных усилий властей по интеграции иммигрантов в местный социум (культурной ассимиляции?) дает плачевный результат: целые районы европейских городов становятся

---

<sup>5</sup> Как мигранты изменяют города? (Коллективное интервью) // РСМД, 28 октября 2019. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/interview/kak-migranty-izmenyayut-goroda>.

«обустроенными иммигрантами под себя»<sup>6</sup>, под свой культурный код и свои социально-коммуникативные особенности.

Интеграция трудовых мигрантов в странах пребывания идет непросто. Проблемы на этом пути доходят вплоть до маргинализации и социальной изоляции беженцев и трудовых иммигрантов. Различия в подходах к этой проблеме уже привели к поляризации европейских обществ. Некоторые аналитические центры (правого толка) даже ставят перед собой задачу «оспорить существовавшее до сих пор господство наивной гостеприимной культуры (welcome culture. – А.С.) среди западных политических элит, ведущих западных университетов и исследовательских центров, а также среди основных либеральных и умеренно левых СМИ в западных странах» [Tausch, 2019: 67]. При этом особенно остро ощущаются разногласия между Германией и странами Центральной и Восточной Европы, где «первоначальное спокойствие, доброжелательность и даже энтузиазм европейцев по поводу вновь прибывших и гостеприимство (welcome culture. – А.С.) уступили место растущему общественному гневу, а доверие общественности к способности европейских правительств справиться с кризисом быстро снизилось» [Michta, 2017].

Со своей стороны, потенциальные трудовые мигранты стали прибегать к проверенной уже на протяжении десятилетий миграции в Европу уловке – прибытие в страну назначения в статусе беженца. Такое уже случилось в истории миграционных волн. Например, когда в 70-х гг. XX в. были введены суровые ограничения на трудовую миграцию в ряде европейских стран, обвально выросло количество запросов на предоставление убежища [Steinhilper, 2021: 51], что явилось скрытой формой трудовой (экономической) миграции.

### **Документальная иллюстрация исторической преемственности миграционной политики европейских стран**

Миграционная политика обусловлена, как правило, не только расчетами властей эффекта от иммиграций в социальной, экономической или политической плоскостях. Можно согласиться с мнением исследователей, что краткосрочным трудовым иммигрантам уготован не только определенный сектор рынка труда, но также и вполне определенные трудовые отношения и социальное окружение. Кроме того, трудовой иммигрант является временной социальной единицей, сильно ослаблявшей позиции профсоюзов, и тем самым он был элементом, выведенным за пределы любых социальных протестов в силу своего положения чужака. В написанной еще в 1975 г. книге Джона Бёрджера «Седьмой человек» перечислены черты такого положения. «Трудовой мигрант находится в стране пребывания временно, поэ-

<sup>6</sup> Там же.



тому все его интересы там краткосрочны; он берется даже за самую нево-стребованную, самую опасную работу и получает меньше страховых выплат; ему недоступен карьерный рост; он хочет как можно быстрее заработать, а поэтому готов работать сверхурочно, превышать производственную норму для сдельной оплаты труда (т. е. поднимает планку норм); он первый может быть уволен (лишний человек), легко становится объектом преследований; он отделен от других иммигрантов и местных рабочих языковым барьером; как правило, он не доверяет всем функционерам и всем организациям; он почти лишен личной жизни, а только работает, лишен достойных жилищ-ных условий, оценивая лишь условия труда» [Berger, 2016].

А в настоящее время появилась еще одна особенность – возможность быстро сделать выбор в сторону паразитического существования на соци-альные пособия, которые во многих семьях бывших трудовых мигрантов с Востока уже становятся печальной «семейной традицией». Маргинализа-ция иммигрантов с такого рода настроем носит почти необратимый харак-тер и практически закрывает дверь для их социокультурной адаптации, ограничивая круг общения и любой деловой активности исключительно пределами диаспоры.

Приток в Европу большого количества трудовых мигрантов – это явле-ние, которое за последние сто лет стало традиционным и отразилось во мно-гих документах, в том числе в отчетах еще 30-х годов XX в. в Лигу Наций. Особенно ощутимым это явление стало с 70–80-х гг., и пристальное внима-ние к связанным с ним вопросам предусматривалось в том числе в Париж-ской хартии Совещания по безопасности и сотрудничеству в Европе (СБСЕ) 1990 г. В ней говорилось: «Мы признаем, что вопросы, касающиеся трудя-щихся-мигрантов и их семей, законно проживающих в принимающих стра-нах, имеют экономические, культурные и социальные аспекты, а также их собственное человеческое измерение. Мы подтверждаем, что защита и про-движение их прав, а также выполнение соответствующих международных обязательств являются нашей общей заботой»<sup>7</sup>.

Миграционная политика европейских стран учитывала тем самым не только экономические и демографические аспекты проблем, связан-ных с иммиграцией, но имела в виду и вопросы адаптации и социали-зации иммигрантов. Представляется целесообразным проиллюстриро-вать этот тезис на примере документов из Швейцарского федерального архива в Берне (Schweizerisches Bundesarchiv), доступных на портале про-екта «Дипломатические документы Швейцарии» (Diplomatische Dokumente der Schweiz).

---

<sup>7</sup> Charte de Paris pour une nouvelle Europe. Paris, 19–21.11.1990. URL: <https://www.osce.org/files/f/documents/3/2/39517.pdf>.

В одном из докладов Федерального управления экономики Швейцарии, озаглавленном «Перспективы швейцарской политики в отношении иностранцев», сообщалось о постепенном росте предложений иностранной рабочей силы на рынке труда и связанных с этим проблем: «Устойчивый рост доли иностранцев наблюдался с 1979 г., и уже в первом квартале 1990 г. их доля превзошла прошлый рекорд, достигнутый еще в 1974 г. – 1 млн 65 тыс. человек. Швейцарский рынок рабочей силы совершенно иссяк, число учащихся снижается, а демографическое развитие оказывается недостаточным для наполнения рынка труда, и призыв к усилению потока иностранной рабочей силы продолжается (а вскоре должна быть запущена и новая инициатива по приему иностранцев). ... Постоянный приток неквалифицированной рабочей силы не только снижает вероятность успеха продуктивных начинаний и хода плавных структурных кадровых изменений, но в то же время выводит вперед предприятия и отрасли ниже средней продуктивности, легко обеспечивающие себя рабочей силой. Результатом становятся конкурентные потери наших земель, что нуждается в срочной корректировке»<sup>8</sup>.

В более ранних документах отражены острые дебаты при обсуждении общеевропейских регулирующих документов, в частности резолюции Совещания по безопасности и сотрудничеству в Европе, которая явилась следствием консультаций и согласований между девятью европейскими странами и пятью другими странами НАТО весной 1974 г. В отношении трудовых мигрантов с Востока особый проект представила тогда Турция, и он скрупулезно обсуждался. Как указывалось в докладе по обсуждению социально-экономических вопросов трудовых мигрантов в мае 1974 г. швейцарскими высокими представителями ключевых ведомств, «в плане стратегических перспектив эмиграции Турция преследовала вполне определенные цели», причем ряд условий этого проекта рассматривался швейцарцами как «противоречивший их интересам». Достойно упоминания также обсуждение пункта о создании условий обучения детей трудовых мигрантов на их родном языке. Глава швейцарского аналога МВД по этому поводу замечал: «Этот параграф не содержит ничего, что бы противоречило нашим установкам. Конференция директоров образования уже два года идет в этом направлении. Трудности в этом остаются лишь в плане материальной организации, что видно из последствий недавнего предложения со стороны Турции направить в Швейцарию учителей начальных школ»<sup>9</sup>.

<sup>8</sup> [Schweizerische Eidgenossenschaft]. Eidgenössisches Volkswirtschaftsdepartement. Bern, 8.II.1990. Perspektiven der schweizerischen Ausländerpolitik, insbesondere im Hinblick auf den Personenverkehr in einem EWR. P. 1–12.

<sup>9</sup> [Confédération Suisse]. Département politique fédéral. Conférence pour la sécurité et la coopération en Europe: Aspects économiques et sociaux du travail migrant. Procès-verbal de la séance du 13 mai 1974. URL: <https://dodis.ch/38856>. P. 2–3.

Еще спустя несколько лет усилия Турции «продать» интересы своих трудовых мигрантов в Европе продолжали вызывать споры. В донесении Постоянного представительства Швейцарии при Совете Европы от февраля 1977 г. содержались сведения об имевших место серьезных разногласиях между делегациями ФРГ и Турции, в частности в вопросе порядка воссоединения семей трудовых иммигрантов в Европе. Оставались на повестке дня и вопросы статуса сезонных рабочих<sup>10</sup>. Иными словами, иммиграционная политика ряда европейских государств встречала целенаправленные встречные усилия протекционистского характера (причем на государственном уровне) со стороны стран исхода трудовых мигрантов.

Следующий год принес острые дебаты по Соглашению о юридическом статусе трудовых мигрантов, заключаемому между европейскими государствами. Дебаты учитывали весомую политическую составляющую проблемы, и ее значимостью выражалась озабоченность участников очередного швейцарского межведомственного совещания в мае 1978 г. В частности, из уст тогдашнего директора Федерального ведомства промышленности, искусств, ремесел и труда Швейцарии прозвучало следующее мнение: «Дискуссия сводится не столько к содержанию Соглашения, сколько к рассмотрению проблемы под углом зрения политической своевременности. Тема иностранной рабочей силы все еще весьма взрывоопасная, и обращаться с ней требуется со всей осторожностью. Нужно избегать чрезмерного обременения парламента социальными проблемами, в отношении которых суждения оказываются неустойчивыми, и доказательством тому служат критика по отношению к (Европейской. – А.С.) Социальной хартии и скептицизм по отношению к Конвенции по правам человека. Руководящим принципом должна стать осмотрительность. Соглашение о юридическом статусе трудовых мигрантов еще не вышло на уровень транспарентности»<sup>11</sup>.

Приведенные цитаты из документов тех лет можно рассматривать в качестве иллюстрации того, насколько кропотливо разрабатывалась политика Швейцарской конфедерации в отношении трудовых мигрантов, их социальной адаптации, международному звучанию связанных с этим вопросов и политическому их резонансу уже в самом принимающем обществе.

Наиболее показательным в отношении скрупулезности подхода к вопросу трудовой миграции в Швейцарии является один из попавшихся в руки документов – Регламент 1991 г., корректирующий прежнее, от 1986 г., Постановление об иностранной рабочей силе. В нем детально расписаны нормы предоставления разрешений на работу иностранцам по швейцар-

---

<sup>10</sup> [Schweizerische Eidgenossenschaft]. Standige Vertretung der Schweiz beim Europarat. Statut juridique des travailleurs migrants. Strassburg, 28.II.1977. URL: <https://dodis.ch/49619>. P. 3.

<sup>11</sup> [Confédération Suisse]. Convention européenne relative au statut juridique des travailleurs migrants: Réunion interdépartementale du 31 mai 1978. URL: <https://dodis.ch/49621>. P. 3.

ским кантонам. В нем, в частности, указано, что общее число краткосрочных разрешений на работу иностранцам было увеличено с 1989 по 1990 г. с 7 до 9 тыс., разрешений на сезонную работу – со 146 725 до 153 750, а первоначальных разрешений – с 7 до 8 тыс. При этом распределение по кантонам было прописано досконально, оказавшись очень неравномерным – видимо, исходя из экономической значимости столичного города кантона. Например, на кантон Цюрих в 1990 г. пришлось 15 187 разрешений на сезонную работу, на Граубюнден – 25 374, на Швиц – 2905, а на Ааргау – всего 980<sup>12</sup>.

И снова именно турецкие трудовые иммигранты выделялись в качестве основных в Швейцарии. Доклад Федерального управления промышленности, торговли и труда этой страны от апреля 1990 г. был так и озаглавлен: «Турция как традиционное место найма». В нем, в частности, сообщались следующие данные: «Число приехавших из Турции по воссоединению семей иммигрантов в 1989 г. составило 1907 человек, 5,8% от общего показателя. Отмечалось, что эта доля более чем вдвое снизилась по сравнению с 1982 г., когда она достигала 13,8% (2960 чел.). Зато непропорциональный рост демонстрировали уровень рождаемости среди турецких иммигрантов (12,2% на 1989 г.), количество детей до 16 лет (9,9%) и школьников (8,8%). Показателем ниже среднего был уровень занятости в турецкой диаспоре (51,6% на 60,7% численности постоянно проживающих в Швейцарии), тогда как выше среднего – уровень безработицы: 2,2%, тогда как для швейцарцев – 0,6%. В текстильной промышленности и сферах изготовления одежды, стирки и чистки обуви 15,5% занимали турецкие иммигранты»<sup>13</sup>.

В дальнейшем соотношение стран исхода в швейцарских диаспорах менялось, и особенно ощутимо после распада Югославии, давшей мощный приток иммигрантов в Швейцарию. Усилилась и иммиграционная нагрузка на швейцарский социум. Все это требует, очевидно, четкий избирательный подход к выявлению трудовых мигрантов, настроенных на полную интеграцию в принимающее общество. И один из самых смелых экспериментов в Европе в этом направлении был поставлен в Швейцарии, где высчитали экономический эффект от «квази-случайного» присвоения гражданства целевой группе. Авторы делают вывод, что упрощение процедуры предоставления гражданства для «долгосрочных» трудовых иммигрантов «может обеспечить долгую экономическую отдачу: речь не только о пользе самим иммигрантам; это также укрепляет принимающие общины за счет увели-

<sup>12</sup> [Confédération Suisse]. Conseil fédéral Suisse. Réglementation de la main-d'oeuvre étrangère 1990/91 Nr. 1229. Modification partielle de l'Ordonnance du Conseil fédéral limitant le nombre des étrangers du 6 octobre 1986. URL: <https://dodis.ch/56239>. (P. 87, 95).

<sup>13</sup> [Schweizerische Eidgenossenschaft]. Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit. Die Schweiz. Die Türkei als traditionelles Rekrutierungsgebiet, 20.4.1960. URL: <https://dodis.ch/56689>. P. 3.

чения налоговых поступлений и снижения расходов на социальное обеспечение» [Hainmueller et al., 2019: 5]. Все же этот проект не может не считаться весьма смелым, особенно, учитывая, что иностранцы уже составляют четверть населения страны, причем почти каждый двенадцатый в Швейцарии (8,6% от всего населения) прибыл из-за пределов Евросоюза [Dorn, Zweimüller, 2021: 55].

### **Депривационная теория в изучении социально-психологических механизмов миграций в Европу**

Богатая и разноплановая миграционная проблематика подводит исследователя к необходимости размышлений о социально-психологических механизмах миграций. Из всего многообразия типов трудовая миграция является «чистым», в значительной мере идеальным типом, на практике уступающим место латентным формам переселения с целью заработка или иного рода повышения материального благосостояния, в том числе и под видом беженцев. В конечном счете решение об эмиграции принимается субъектом под воздействием образов: воображаемых возможностей, которых «там» больше, самого места назначения, в котором более «чисто, светло» (своего рода «*a clean, well-lighted place*» Хемингуэя). Но это относится к притягивающим, пул-факторам, эмиграции. В то же время не менее важно исследование и социально-психологических аспектов факторов выталкивающих, или пуш-факторов.

Весьма перспективным на этом пути может оказаться привлечение инструментария так называемой депривационной теории в ее разнообразных вариациях. Депривационная теория разрабатывалась в разных своих аспектах еще с начала 60-х гг. XX в. Интерес к ней не угасает и по сей день, побуждая ученых применять ее общие положения к разным общественным явлениям. В нашем случае теория позволяет выявить как модели формирования решения потенциальных мигрантов о переселении и настроения, с которыми они пускаются в опасный путь, так и зачастую неожиданное поведение мигрантов в принимающих обществах в Европе.

В основе теории лежит концепт *относительная депривация (relative deprivation)*, и депривация может переводиться на русский как «лишение, обделённость». Это понятие обозначает разницу между тем, что индивид способен получить или достичь в сложившихся условиях, и чего он мог бы ожидать в идеале. Именно эта разница лежит в основе внутреннего ощущения притесненного положения, которое побуждает индивида к определенным действиям, в данном случае – миграции или интеграции в диаспоре.

Блага, на которые может рассчитывать член какого-либо сообщества или которые он в действительности получает, в переводной литературе стало принято называть ценностями (*values*). Отсюда – и технические тер-



мины: *ценностные ожидания* (экспектации) и *ценностные возможности*. Наиболее известным проводником депривационной теории у нас стал американский социолог Тед Роберт Гарр, который так формулировал ее центральное понятие: «ОД определяется как воспринимаемое индивидами расхождение между ценностными экспектациями и ценностными возможностями. Ценностные экспектации – это те блага и условия жизни, на которые люди, по их убеждению, имеют полное право претендовать. Ценностные возможности – это те блага и условия жизни, которых, как им кажется, они в состоянии реально достичь или удержать, используя доступные им социальные средства. Социетальные условия, которые создают некий средний уровень интенсивности экспектаций без роста соответствующих возможностей, увеличивают интенсивность неудовлетворенности» [Гарр, 2005: 51–52].

Младшая единомышленница Т. Гарра, Фэй Кросби, так суммировала его подход: «Тед Гарр утверждает, что ОД – это гнев или страдание, которые возникают в результате несоответствия между “должен” и “есть”.  $RD = (VE - VC) / VE$  ( $RD$  – *relative deprivation*;  $VE$  – *value expectations*;  $VC$  – *value capabilities*)» [Crosby, 1979: 107–108].

Состояния, вызываемые ОД, очень разнообразны и включают в себя, помимо собственно страдания, разочарование, фрустрацию, апатию, недовольство, ярость, и при этом вовсе не обязательно ведут к активным действиям. Одним словом, ОД порождает целую палитру ощущений и эмоций, которые и выражаются в отношениях между людскими сообществами. Выделяют, как правило, три основных типа ОД – в зависимости от положения двух определяющих ее факторов: 1) убывающая (*decremental*) депривация, при которой групповые ценностные ожидания остаются относительно постоянными, а ценностные возможности воспринимаются как снижающиеся; 2) устремленная (*aspirational*) депривация, при которой возможности относительно статичны, в то время как ожидания возрастают; 3) прогрессивная (*progressive*) депривация, при которой наблюдается существенное и одновременное возрастание ожиданий и снижение возможностей [Гарр, 2005: 84].

Важно отметить, что, казалось бы, близкое к ОД понятие *абсолютной депривации* в исследованиях практически не используется, поскольку, обозначая объективную ущемлённость или обездоленность в материальном, социальном, правовом или физическом планах (нищета, низкий общественный статус, отсутствие полноценных гражданских прав, физические изъяны), она не является динамической категорией, будучи ограниченной констатацией положения вещей [D'Ambrosio, Frick, 2007, Stewart, 2006]. Во многих сообществах она может не становиться побудительным мотивом к действию и даже не вызывать сильного недовольства – например, при

низкой диспропорции доходов в сообществе или стране, при далеко отложенном ценностном ожидании (в случае общественной свержидеи).

Эти положения могут быть с успехом применены как методологические отправные точки для исследования побудительных мотивов трудовых миграций во всех их модификациях. Образ страны назначения для мигранта как «страны возможностей» является в этом случае ценностной экспектацией, и для последующей гармоничной экономической интеграции иммигранта требуются соразмерные ценностные возможности. Если они уступают ожиданиям или же не совпадают по динамике, то наблюдается рост относительной депривации, который может вести как к конфликтам в принимающем обществе, так и к реэмиграции.

В порядке еще одного методологического замечания можно предложить ставить в исследованиях вопрос о тех новых функциональных характеристиках, которые появляются с углублением и видоизменением глобализации. В самом деле, даже если глобализация означает в традиционном смысле – интеграцию рынков капитала, продуктов и труда через национальные границы, – а тем более, если она сводится к растущей интенсивности глобальной взаимосвязанности при новых видах коммуникации («сокращающемся» миру) [Diamond, 2020: 2], то трудовые миграции должны бы изживать со временем свой собственный смысл, терять первоначальное значение по мере угасания значения пространства. Особенно это значимо для рынка услуг гуманитарного характера, развлечений, финансовых операций, интеллектуальной работы или любого рода экспертизы.

К этому замечанию примыкает и необходимость учета интенсивности деиндустриализации, которая, как пишет американский экономист Патрик Даймонд, «наиболее остро ощущалась в разрушении занятости в промышленности: в течение первого десятилетия XXI в. Великобритания и США, пережившие значительный “шок” деиндустриализации в 1980-х годах, пережили еще более резкий спад в производстве... Промышленные рабочие, некогда составлявшие костяк западных экономик, были быстро перемещены». Конечно, влияние деиндустриализации на миграционные потоки и сам формат трудовой миграции, нуждается в глубоком изучении. В любом случае, переориентация глобального развития и новые тренды, декларируемые такими, например, клубами, как Всемирный экономический форум в Давосе<sup>14</sup>, не должны быть обойдены вниманием исследователей миграций. Тем более, что порожденное деиндустриализацией «чувство гнева и обиды, особенно среди трудовых сообществ, было весьма ощутимым» [Diamond, 2020: 3]. В результате, трудовая миграция как форма снятия

---

<sup>14</sup> Прописанный миру сценарий «великого обнуления» (great reset) непосредственно связан с углубляющейся всемирной деиндустриализацией, что неизбежно девальвирует и явление трудовой миграции.

депривационных противоречий может уступать место трансграничному перемещению с неопределенной и широко понимаемой целью «убежища» (asylum), что и наблюдается в настоящее время все более широко.

*Статья написана по гранту РНФ: проект 19–18–00251, «Социально-экономическое развитие крупных городов Европы: влияние иностранных капиталовложений и трудовых миграций», МГИМО МИД России.*

## Литература / References

1. Кузнецов А. В. Иностранные мигранты в крупных городах Балтийского региона: истоки, тенденции, перспективы // Балтийский регион – регион сотрудничества: 2019. Материалы конф. (Калининград, 27–31.08.2019). С. 16–28.
2. UN Department of Economic and Social Affairs, Population Division. Report. Replacement Migration: Is It a Solution to Declining and Ageing Populations? 2000. URL: <https://www.un.org/en/development/desa/population/publications/ageing/replacement-migration.asp>.
3. EC. (2004). First Annual Report on Migration and Integration. Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, July 16.
4. Manfredi P., Micheli G. A. Some Un-Noticed Insights in Gini's Cyclical Theory of Populations // *Genus*, Vol. 71, No. 2–3: The legacy of Corrado Gini in population studies (May–December 2015). P. 7–28.
5. Labour Migration in Europe Vol. II: Exploitation and Legal Protection of Migrant Workers / ed. by Marco Borraccetti. Palgrave Macmillan, Pivot, 2018.
6. Leridon H. Vieillissement démographique et migrations: quand les Nations Unies veulent remplir le tonneau des Danaïdes... // *Population et Sociétés*, No. 358, Juin 2000.
7. Teti A., Abbott P. What do 'the People' Want? The Demand for Democracy in Six Middle Eastern States / Arab Transformations Project, Policy Brief, No. 1. 2017. 5 p.
8. Brell C., Dustmann C., Preston I. The Labor Market Integration of Refugee Migrants in High-Income Countries // *The Journal of Economic Perspectives*, Vol. 34, No. 1 (Winter 2020). P. 94–121.
9. Slade C. Watching Arabic Television in Europe: From Diaspora to Hybrid Citizens. Palgrave Macmillan, Pivot, 2014. 150 p.
10. Tausch A. Migration from the Muslim World to the West: Its Most Recent Trends and Effects // *Jewish Political Studies Review*, 2019, Vol. 30, No. 1/2. P. 65–225.
11. Michta A. A. Unchecked Migration Continues to Splinter Europe // Carnegie Europe, July 27, 2017. URL: <https://carnegieeurope.eu/strategieurope/72664>.
12. Steinhilper E. Contentious Migration in Context: Law, Discourse and Mobilization in Germany and France // *Migrant Protest: Interactive Dynamics in Precarious Mobilizations*, Amsterdam University Press, 2021. P. 49–74.

13. *Berger J.* Der siebte Mensch: Eine Geschichte über Migration und Arbeit in Europa. Taschenbuch, 2016.
14. *Hainmueller J., Hangartner D., Ward D.* The effect of citizenship on the long-term earnings of marginalized immigrants: Quasi-experimental evidence from Switzerland // *Science Advances*, December 2019, No. 5 (12). Doi: 10.1126/sciadv.aay1610
15. *Dorn D., Zweimüller J.* Migration and Labor Market Integration in Europe // *The Journal of Economic Perspectives*, Vol. 35, No. 2 (Spring 2021). P. 49–76.
16. *Гарр Т. Р.* Почему люди бунтуют / Пер. с англ. В. Анурина. СПб.: Питер, 2005. 461 с.
17. *Crosby F.* Relative Deprivation Revisited: A Response to Miller, Bolce, and Halligan // *The American Political Science Review*, Vol. 73, No. 1, Mar. 1979. P. 103–112.
18. *D'Ambrosio C., Frick J. R.* Income Satisfaction and Relative Deprivation: An Empirical Link // *Social Indicators Research*. 2007. No. 81. P. 497–519.
19. *Diamond P.* The Great Globalization Disruption: Democracy, Capitalism and Inequality in the Industrialized World // *The Crisis of Globalization: Democracy, Capitalism and Inequality in the Twenty-First Century* / Ed. by P. Diamond. London, New York: Tauris, 2019. P. 1–26.

#### ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ / INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

**Сарабиев Алексей Викторович** – канд. ист. наук, ведущий науч. сотр. Центра арабских и исламских исследований, Институт востоковедения Российской академии наук, Москва, Россия

**Sarabiev Aleksei V.** – Cand. Sci. (Hist.), Leading Research Fellow of the Centre of Arabic and Islamic Studies, Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Science, Moscow, Russian Federation

#### **Раскрытие информации о конфликте интересов**

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

#### **Информация о статье**

Поступила в редакцию: 12 декабря 2021. Одобрена после рецензирования: 14 января 2022.

Принята к публикации: 31 января 2022. Опубликовано: 29 марта 2022.

Автор прочитал и одобрил окончательный вариант рукописи.

#### **Conflicts of Interest Disclosure**

The author declares that there is no conflict of interest.

#### **Article info**

Submitted: December 12, 2021. Approved after peer reviewing: January 12, 2022.

Accepted for publication: January 21, 2022. Published: March 29, 2022.

The authors has read and approved the final manuscript.

**ЭКОНОМИКА**

**ECONOMICS**

Научная статья. Экономические науки

УДК 338.47:656.6(510)

<https://doi.org/10.31696/2227-5568-2022-01-024-035>

## ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ КИТАЯ

**Игорь Ремуальдович Томберг**

Институт востоковедения РАН, Москва, Россия,

itomberg@yandex.ru, <https://orcid.org/0000-0002-1250-7402>

**Аннотация.** Воздушный транспорт превратился в наиболее динамичный сегмент рынка транспортных услуг КНР. Как необходимое условие территориальной целостности страны и единства ее экономического пространства регулярные воздушные линии связывают все части огромного государства, обеспечивают расширение внешнеэкономических связей Китая и его интеграцию в систему мирохозяйственных связей. Несмотря на потери, понесенные отраслью в 2020 г. в связи с эпидемией COVID-19, Китай продолжает бурное развитие своего рынка авиаперевозок. Более того, китайские авиакомпании быстрее всех смогли восстановить прежние, «доковидные», показатели. На данном этапе основной проблемой китайской гражданской авиации является насыщение рынка самолетами собственного производства. Действуя в кооперации с Россией и другими странами постсоветского пространства, КНР начинает производство собственных моделей гражданских авиалайнеров и думает о продвижении этой продукции на внешние рынки.

**Ключевые слова:** КНР, воздушный транспорт, транспортная система

**Для цитирования:** Томберг И. Р. Воздушный транспорт Китая. *Восточная аналитика*. 2022;13(1):24–35. <https://doi.org/10.31696/2227-5568-2022-01-024-035>.

Original article. Economics studies

## THE AIR TRANSPORT OF CHINA

**Igor Tomberg**

Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia,

itomberg@yandex.ru, <https://orcid.org/0000-0002-1250-7402>

**Abstract.** Air transport has become the most dynamic segment of the PRC's transport services market. As a necessary condition for the country's territorial integrity and the unity of its economic space, regular air lines connect all parts of the huge state, ensure the expansion of China's foreign economic relations and its integration into the system of world economic relations. Despite the losses incurred by the industry in 2020 due to the COVID-19 epidemic, China continues to explode its air travel market. Moreover, the Chinese airlines were the fastest to restore the previous, «dock-like» indicators. At this stage, the main problem of Chinese civil aviation is saturation of the market with aircraft of its own production. Acting in cooperation with Russia and other post-Soviet countries, the PRC begins production of its own models of civil aircraft and is thinking about promoting these products to foreign markets.

**Keywords:** Peoples Republic of China, air transport, transportation system

**For citation:** Tomberg I. R. The air transport of China. *Vostochnaâ analitika = Eastern Analytics*. 2022;13(1):24–35. (In Russ.) <https://doi.org/10.31696/2227-5568-2022-01-024-035>.



Контент доступен под лицензией Creative Commons «Attribution-ShareAlike» («Атрибуция-СохранениеУсловий») 4.0 Всемирная.

© Томберг И. Р., 2022

© Восточная аналитика, 2022

В 1949 г. Китайская Народная Республика получила в наследство от старого Китая слабо развитую транспортную систему. Общая протяженность транспортной сети составляла всего 177 тыс. км. В стране не было ни одного трубопровода, ни одной линии регулярных воздушных сообщений. На территории материкового Китая имелось только 36 аэропортов, выполнявших авиаперевозки по основным маршрутам, включая Шанхай Лунхуа, Нанкин Дацзяочан, Чунцин Шаньхуба, Чунцин Цзюлунпо и прочие примитивно оборудованные аэропорты. За исключением аэропортов Шанхай Лунхуа и Нанкин Дацзяочан, которые могли принимать на взлет и посадку транспортные самолеты модели DC-4, остальные аэропорты могли принимать только модели транспортных самолетов DC-2 и DC-3. Из-за многолетних войн и беспорядков аэропорты находились в состоянии, требующем экстренного строительства и реконструкции. Транспортная сеть отличалась малой пропускной способностью и крайней технической отсталостью, транспортный парк был устаревшим. В результате восстания работников двух китайских авиакомпаний было возвращено 12 самолетов, которые вместе с позже восстановленными 17 самолетами, оставленными Гоминьданом на материковом Китае, составили парк летательных средств гражданской авиации нового Китая на этапе основания. Плачевное состояние транспортной сферы не могло не тормозить развития экономики, регионального и международного разделения труда. Существовал очень большой разрыв между уровнями развития транспорта в приморских и глубинных районах.

За 72 года существования КНР в области транспорта произошли радикальные перемены. Приоритетное внимание государства к этой отрасли привело к тому, что количественные показатели, характеризующие большинство ее подотраслей и тем самым как бы определяющие масштабы транспортной системы страны, возросли во много раз (табл. 1, 2).

В декабре 2018 г. Управление гражданской авиации КНР обнародовало «План мероприятий по развитию национальной гражданской авиации Китая в новую эпоху», который нацелен на формирование в КНР одного из мощнейших секторов гражданской авиации в мире до 2050 г. В частности, в период с 2021 по 2035 г. власти КНР намерены не только добиться лидерства по воздушным перевозкам, но и создать самые конкурентоспособные авиационные компании и авиационные узлы в мире.

Пандемия COVID-19 нанесла сокрушительный удар по мировой гражданской авиации. Это коснулось и китайских авиаперевозчиков, поэтому данные по авиационным перевозкам за 2020 г. оказались значительно хуже, чем за год предыдущий.





Таблица 1

Перевозка грузов транспортным комплексом КНР в 2020 г.

Вид транспорта	Единица измерения	Объем	Рост по сравнению с 2019 г. (%)
Общий объем перевозки грузов	100 млн т	463,4	–0,5
Железнодорожный	100 млн т	44,6	3,2
Автомобильный	100 млн т	342,6	–0,3
Водный	100 млн т	76,2	–3,3
Гражданская авиация	10 тыс. т	676,6	–10,2
Общий объем грузооборота	100 млн т/км	196618,3	–1,0
Железнодорожный	100 млн т/км	30371,8	1,0
Автомобильный	100 млн т/км	60171,8	0,9
Водный	100 млн т/км	105834,4	–2,5
Гражданская авиация	100 млн т/км	240,2	–8,7

Источник: Statistical Communiqué of the People's Republic of China on the 2020 National Economic and Social Development (National Bureau of Statistics of China. 28.02.2021). URL: [http://www.stats.gov.cn/english/PressRelease/202102/t20210228\\_1814177.html](http://www.stats.gov.cn/english/PressRelease/202102/t20210228_1814177.html)

Таблица 2

Перевозка пассажиров транспортным комплексом КНР в 2020 г.

Вид транспорта	Единица измерения	Объем	Рост по сравнению с 2019 г. (%)
Общий объем перевозки пассажиров	100 млн чел.	96,7	–45,1
Железнодорожный	100 млн чел.	22,0	–39,8
Автомобильный	100 млн чел.	68,9	–47,0
Водный	100 млн пасс.	1,5	–45,2
Гражданская авиация	100 млн чел.	4,2	–36,7
Общий объем пассажирооборота	100 млн чел/км	19251,4	–45,5
Железнодорожный	100 млн чел/км	8266,2	–43,8
Автомобильный	100 млн чел/км	4641,0	–47,6
Водный	100 млн чел/км	33,0	–58,0
Гражданская авиация	100 млн чел/км	6311,2	–46,1

Источник: Statistical Communiqué of the People's Republic of China on the 2020 National Economic and Social Development (National Bureau of Statistics of China. 28.02.2021). URL: [http://www.stats.gov.cn/english/PressRelease/202102/t20210228\\_1814177.html](http://www.stats.gov.cn/english/PressRelease/202102/t20210228_1814177.html)

Согласно статистическому бюллетеню Главного управления гражданской авиации КНР (ГУГАК), в период 13-й пятилетки (2016–2020 гг.) в отрасль гражданской авиации было инвестировано 460,8 млрд юаней

(около 71,2 млрд долл.)<sup>1</sup>. В 2020 г. гражданская авиация (ГА) Китая обработала 420 млн пассажирских рейсов (63,3% от показателя в 2019 г.), гражданские аэропорты КНР обслужили около 857,2 млн пассажиров и обработали 6,08 млн т грузов, что на 36,6% и 6% соответственно меньше по сравнению с 2019 г.<sup>2</sup> И тем не менее, для амбициозных планов ГУГАК имеются основания. Воздушный транспорт Китая развивается столь стремительно, что, по международным оценкам, к 2035 г. на Китай будет приходиться четверть глобального спроса на воздушные перевозки. Страна превзойдет по этому показателю США и превратится в крупнейший воздушный хаб в мире. По данным Международной ассоциации воздушного транспорта, на сегодня 10% всего мирового авиационного трафика составляют рейсы в Китай, из Китая или внутри него. А к 2035 г. каждый пятый пассажирский самолет будет летать по этим маршрутам. Согласно отчету Международной ассоциации воздушного транспорта, в 2020 г. Китай стал крупнейшим внутренним рынком авиаперевозок, поскольку на внутреннем рынке авиаперелеты стали быстрее восстанавливаться после усилий страны по борьбе с COVID-19<sup>3</sup>.

По данным ГУГАК, в 2020 г. отрасль гражданской авиации Китая оставалась второй по величине в мире по объему перевозок пассажиров в течение последних 15 лет<sup>4</sup>. В 2021 г. ГУГАК планирует поддержать отрасль и обеспечить рост пассажиропотока до 590 млн авиапассажиров, что составит 90% от показателя, зарегистрированного до вспышки эпидемии COVID-19, а объем авиаперевозок – до 7,53 млн т, что практически будет равняться показателю объема перевозок грузов до эпидемии<sup>5</sup>.

Китайский воздушный транспорт является одним из самых безопасных в мире по всем показателям, включая авиакатастрофы, захваты террористами, порчу грузов. За все время существования у Air China была одна авария с жертвами, у China Eastern – 2. Высокий уровень безопасности достигается отличной организацией, контролем и строжайшей дисциплиной, требовательным отношением к персоналу и конкурентными зарплатами. Согласно данным ГУГАК, к началу 2021 г. отрасль гражданской авиации Китая установила новый рекорд по безопасности полетов – за последние

---

<sup>1</sup> China invests big in civil aviation infrastructure over 2016–2020. URL: [http://www.xinhuanet.com/english/2021-01/15/c\\_139671140.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2021-01/15/c_139671140.htm)

<sup>2</sup> China to further open civil aviation industry. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202102/1215446.shtml>

<sup>3</sup> Китай – крупнейший в мире рынок внутренних авиаперевозок в 2020 году. URL: <https://chinastocks.net/china-2/2020-dlya-aviaperevochikov-kitaya/?lang=ru>

<sup>4</sup> China's civil aviation records 420M passenger trips in 2020. URL: [http://www.china.org.cn/business/2021-01/12/content\\_77108084.htm](http://www.china.org.cn/business/2021-01/12/content_77108084.htm)

<sup>5</sup> China to further promote recovery of civil aviation industry. URL: [http://www.china.org.cn/business/2021-02/05/content\\_77192848.htm](http://www.china.org.cn/business/2021-02/05/content_77192848.htm)

10 лет безопасный налет часов составил 89,43 млн (за период 13-й пятилетки – 52,7 млн безопасных летных часов)<sup>6</sup>.

Авиационное сообщение связывает практически все районы и крупные центры страны, а также установлено со многими зарубежными странами. Значительные средства направляются на возведение инфраструктурных объектов в первую очередь аэропортов (сейчас их в КНР 198). В 2019 г. через них прошло до 1,6 млрд человек. Кроме того, открыто около 100 аэродромов ВВС для их использования, в том числе и гражданской авиацией.

В 2020 г. объем пассажирооборота 27 гражданских аэропортов Китая превысил 10 млн человек (по сравнению с 39 млн в 2019 г.), которые обеспечили более 70% пассажирских авиаперевозок страны, а самые крупные воздушные гавани в Пекине, Шанхае и Гуанчжоу обслужили 18,2% общего объема пассажиропотока Китая. В 2020 г. международный аэропорт Гуанчжоу Байюнь был самой загруженной мировой воздушной гаванью и занял первое место в мире по показателю пассажиропотока в 43,768 млн человек<sup>7</sup>. Помимо Байюня (базы крупнейшего китайского перевозчика Southern Airlines Co), шесть других китайских аэропортов также были включены в топ-10 самых загруженных по объему пассажиропотока аэропортов мира – это воздушные гавани Пекина (Beijing Capital International), Шанхая (Hongqiao International), Чэнду, Шэньчжэня, Куньмина и Сианя<sup>8</sup>.

К 2025 г. Китай планирует построить более 30 новых гражданских аэропортов, что обеспечит увеличение объема пассажирских перевозок до 2 млрд человек<sup>9</sup>. В 2035 г. в Китае будет насчитываться уже около 400 аэропортов гражданской авиации, что означает, что в следующие 15 лет Китай построит более 150 аэропортов (в среднем ежегодно – 10 новых аэропортов)<sup>10</sup>.

Важным событием конца 2019 г. стало открытие крупнейшего в мире Пекинского международного аэропорта Дасин. Его пропускная способность составляет около 45 млн пассажиров в год, что поможет значительно снизить нагрузки на воздушное сообщение китайской столицы в период проведения в Пекине зимней Олимпиады 2022 г. Планируется, что в 2025 г. новый транспортный узел примет 72 млн а в 2040 г. – 100 млн человек<sup>11</sup>.

---

<sup>6</sup> Civil air transport sector achieves 10 consecutive years of safe flight. URL: [http://www.china.org.cn/business/2021-01/20/content\\_77134010.html](http://www.china.org.cn/business/2021-01/20/content_77134010.html)

<sup>7</sup> Guangzhou Baiyun International Airport becomes world's busiest airport in 2020. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202101/1213887.shtml>

<sup>8</sup> China's Baiyun Intl Airport becomes world's busiest hub in 2020: report. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202104/24/WS6083c75ea31024ad0baba0fe.html>

<sup>9</sup> China to add over 30 civil transport airports by 2025. URL: [http://www.china.org.cn/business/2021-03/16/content\\_77312254.html](http://www.china.org.cn/business/2021-03/16/content_77312254.html)

<sup>10</sup> Chi Jingyi, Liu Zhongyin. China's civil aviation capacity to rise by 43% to 2 billion passenger trips within 5 years. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202103/1219462.shtml>

<sup>11</sup> Крупнейший в мире аэропорт Дасин открыт в Пекине. URL: <https://news.myseldon.com/ru/news/index/216650487.html>

12 августа 2021 г. в городе Циндао (Восточный Китай) был официально введен в эксплуатацию международный аэропорт «Цзяодун». Аэропорту присвоен класс 4F – самый высокий в системе классификации аэропортов Китая. Это означает, что он способен обслуживать крупные воздушные суда, в том числе Airbus A380 – крупнейший в мире пассажирский авиалайнер. Согласно плану, к 2025 г. аэропорт сможет ежегодно обслуживать 35 млн пассажиров, обрабатывать 500 тыс. т грузов, выполнять 300 тыс. взлетов и посадок воздушных судов. В тот же день стартовало строительство второй очереди проекта. По завершении всех работ в 2045 г. ежегодный пассажиропоток аэропорта «Цзяодун» будет насчитывать 55 млн человек, грузооборот – 1 млн т, количество взлетов и посадок воздушных судов – 452 тыс.<sup>12</sup>

Особо следует отметить авиалинии и аэропорты периферийных, отстающих в экономическом отношении регионов, включая Внутреннюю Монголию и Синьцзян. Там убыточность достигает 40–50%. Как заявляет руководство Главного управления гражданской авиации Китая, «аэропорты – это инфраструктурные объекты, которые должны обслуживать пассажиров, а не служить задачам извлечения прибыли. Хотя объемы капиталовложений в их сооружение в восемь раз превышают доходы от их эксплуатации, мы будем развивать сеть региональных аэропортов»<sup>13</sup>.

При этом учитывается и то, что авиация служит своего рода катализатором развития других отраслей, способствует созданию в регионах транспортной системности.

Ведущие, самые массовые, авиапотоки идут через Пекин, Сянган, Шанхай и Гуанчжоу. За ними следуют Харбин, Шэньян, Далян и Тяньцзинь – авиаузлы региональной значимости, а также аэропорты в Шицзячжуане, Тайюане, Хух-Хото, Чанчуне и др.

По данным Управления гражданской авиации КНР (СААС), на конец 2017 г. в стране насчитывалось 58 авиакомпаний, предоставляющих маршруты по более чем 4,4 тыс. направлениям. К 2020 г. Китай создал трехуровневую систему обслуживания полетов гражданской авиации на низковысотном воздушном пространстве. Система включает национальную систему управления информацией отрасли гражданской авиации, семь региональных систем обработки информации, а также расположенные по стране станции службы обеспечения полетов.

В последние годы власти Китая проводят активные действия в целях открытия низковысотного авиационного пространства страны. В 2010 г. Госсовет КНР обнародовал документ, регламентирующий классификацию воз-

---

<sup>12</sup> В Циндао открылся новый международный аэропорт. URL: <https://www.aex.ru/news/2021/8/12/233374/>

<sup>13</sup> Синьхуа. 09.10.2020.

душного пространства на различных высотах. В 2014 г. Китай установил показатель для низковысотных полетов на расстоянии 1 тыс. м от земли, а в 2016 г. в ряде городов, в том числе Шэньяне (административный центр северо-восточной провинции Ляонин), Гуанчжоу (административный центр провинции Гуандун, юг страны) и Чанчуне (административный центр северо-восточной провинции Цилинь), воздушное пространство для гражданской авиации было открыто на высоте 3 тыс. м.<sup>14</sup>

К началу 2021 г. общее количество аэропортов авиации общего назначения составило 313, а сертифицированных гражданских аэропортов в КНР достигло 241. В КНР под авиацией общего назначения (АОН) понимается полетная деятельность, осуществляемая малыми, средними самолетами и вертолетами (авиация экстренных медицинских служб, полиции, поисковых и спасательных работ и т. п.) и не включающая полетную деятельность регулярных авиакомпаний. По данным ГУТАК, в 2020 г. в Китае насчитывалось 509 предприятий АОН и 2913 самолетов общего назначения, а их общий налет часов составил 1,18 млн. В период 2016–2020 гг. в Китае сформировался рынок АОН, осуществляемый беспилотными летательными аппаратами (БПЛА), и в 2020 г. в стране было зарегистрировано более 9,7 тыс. предприятий, специализирующихся на операциях АОН с БПЛА, а общее количество китайских БПЛА для коммерческих операций превысило 120 тыс.<sup>15</sup>

Стремительно развивающаяся отрасль авиационных перевозок Китая сталкивается с целым рядом проблем, в том числе:

- необходимость расширения доступного воздушного пространства, которое на 75% зарезервировано за военными ведомствами;
- значительный рост потребности в высококачественном авиационном топливе при росте цен на него;
- потребность в квалифицированных кадрах летного состава и наземных служб.

Китаю ежегодно требуется от 5000 до 7000 новых пилотов, в том числе командиров воздушных судов. Быстрый рост инфраструктуры (тех же аэропортов) означает постоянную потребность в других специалистах. Обслуживание рейсов на постсоветском пространстве, например, обуславливает потребность в русскоязычных стюардессах, которых приходится рекрутировать в других странах, прежде всего в России<sup>16</sup>.

---

<sup>14</sup> Китай к 2020 году создаст трехуровневую систему обслуживания отрасли гражданской авиации. URL: <https://www.trend.az/world/china/2965128.html>

<sup>15</sup> China's general aircraft totals 2,913. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202010/28/WS5f990163a-31024ad0ba8199f.html>

<sup>16</sup> Почему лучшие пилоты уходят из России в Китай? URL: <https://zen.yandex.ru/media/raysikh/pochemu-luchshie-piloty-uhodiat-iz-rossii-v-kitai-5cd45aaa0ae27d00b35ebcd9.html>

Эпидемия COVID-19 оказала исключительное влияние на китайскую гражданскую авиацию, которая, как и все авиационные службы мира, столкнулась с резким сокращением числа пассажиров – объем операционных убытков трех ведущих авиакомпаний КНР – Air China, China Eastern Airlines и China Southern Airlines – составил 31,7 млрд юаней (4,84 млрд долл.), т. е. почти 100 млн юаней в день. В 2020 г. авиакомпания Air China зарегистрировала самый большой операционный убыток – 14,41 млрд юаней (2 млрд долл.), за ней следовали China Eastern Airlines – 11,8 млрд юаней и China Southern Airlines – 10,8 млрд юаней<sup>17</sup>. В 2020 г. авиакомпании сократили расходы на 45,8%, однако выручка снизилась на 60,9%. Это означало, что авиакомпании потеряли около 66 долл. на каждого пассажира, перевезенного в 2020 г., а общий чистый убыток составил 118,5 млрд долл. Этот убыток резко сократился на 80 млрд долл. в 2021 г., однако, по мнению аналитиков ГУТАК, общие потери все еще составят 38,7 млрд долл.<sup>18</sup> В 2020 г. ГУТАК выделило 174 малым и средним аэропортам Китая 1,56 млрд юаней (около 222,86 млн долл.) субсидий<sup>19</sup>.

В структуре авиапарка Китая доминируют самолеты, произведенные западными авиастроительными компаниями. Основными поставщиками магистральных авиалайнеров в КНР являются американская корпорация «Boeing» и европейский консорциум «Airbus». «Boeing» продал Китаю свой первый самолёт в 1972 г., а консорциум «Airbus» впервые вышел на китайский рынок в 1985 г. С 2009 г. «Airbus» поставлял в среднем по 120 новых авиалайнеров (серии A320 и серии A330/340) крупнейшим китайским национальным авиаперевозчикам. В 2008 г. компания «Airbus» открыла линию окончательной сборки семейства «Airbus» A320 в Тяньцзине и к концу 2020 г. собрала и доставила с завода более 500 коммерческих самолетов<sup>20</sup>.

На долю авиалайнеров компании «Boeing» приходится 51% авиапарка ГУТАК<sup>21</sup>. Совместное предприятие «Boeing» и Китайской корпорации коммерческой авиации было сдано в эксплуатацию в середине 2018 г. На заводе производятся послесборочные работы над самолетами, поступившими из Сиэтла, включая отделку фюзеляжей и покраску салонов. Для «Boeing» это первый завод такого рода за пределами США.

<sup>17</sup> Main Chinese carriers register losses of more than 30 billion yuan in 2020. When will this bleeding stop? URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202104/1220022.shtml>

<sup>18</sup> China's domestic aviation market to return to profitability by the end of 2020. URL: <https://www.globaltimes.cn/content/1208093.shtml>

<sup>19</sup> China's small, medium-sized airports to share 1.56B yuan of subsidies in 2020. URL: [http://www.china.org.cn/business/2019-12/15/content\\_75514553.htm](http://www.china.org.cn/business/2019-12/15/content_75514553.htm)

<sup>20</sup> Airbus to start A350 deliveries from Tianjin. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202010/30/WS5f9b5497a31024ad0ba82024.html>

<sup>21</sup> Сазонов СЛ. Авиационный комплекс КНР. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/aviatsionnyy-kompleks-knr>



По данным Bloomberg, каждый четвертый самолет «Boeing» производится для Китая. На август 2018 г. в Китае эксплуатировалось 1670 самолетов Boeing<sup>22</sup>.

Торговая война между США и КНР крайне болезненно отразилась на положении американской авиастроительной корпорации на рынке Китая. Китайские власти не позволяют местным авиакомпаниям покупать самолеты «Boeing» на общую сумму в десятки миллиардов долларов, тем самым нарушая условия торгового соглашения 2020 г. с предыдущей администрацией США, в котором Китай обязался покупать продукцию США, заявила 28 сентября 2021 г. Джина Раймондо, министр торговли в правительстве США.

Потенциальный риск перевода проблем корпорации «Boeing» в Китае в политическую плоскость оказывается плохой услугой для американской авиастроительной компании, которая призвала правительство в Вашингтоне отделить права человека и споры с Китаем от торговых отношений с Пекином. «Я думаю, что политически (Китай. –И.Т.) для нынешней администрации намного сложнее, чем для предыдущей. Но нам все еще нужно торговать с нашим крупнейшим торговым партнером в мире: Китаем. Я надеюсь, что мы сможем каким-то образом отделить интеллектуальную собственность, права человека и другие вещи от торговли и продолжать продвигать среду свободной торговли между этими двумя гигантами ... Мы не можем позволить себе быть исключенными из этого рынка. Наши конкуренты немедленно запрыгнут на наше место», – заявил в марте 2021 г. Дэйв Калхун, глава «Boeing»<sup>23</sup>.

Управление гражданской авиации КНР временно приостановило эксплуатацию «Boeing 737–8» после авиакатастрофы в Эфиопии в 2017 г. Китай не только отказался от данной модели авиалайнера, но и поставил «Boeing» ультиматум: к эксплуатации самолетов данного типа в Пекине вернуться лишь после того, как получат подтверждение о принятых мерах «для эффективного обеспечения безопасности полетов». Таким образом, на приколе простаивают 96 ранее закупленных китайскими авиаперевозчиками лайнеров «Boeing 737» MAX. Правда, как сообщила в конце ноября 2021 г. Global Times, Управление гражданской авиации Китая (СААС) готово разрешить национальным авиакомпаниям эксплуатацию пассажирских самолетов «Boeing 737» MAX<sup>24</sup>. В то же время, даже если поднимутся в воздух имеющи-

---

<sup>22</sup> Китайский завод «Boeing» выпустил первый самолет. URL: <https://www.business-gazeta.ru/news/406603>

<sup>23</sup> Китай затягивает повторную сертификацию «Boeing 737» MAX в политических целях. URL: <https://aviav.ru/kitaj-zatyagivaet-povtornuyu-sertifikacziyu-boeing-737-max-v-politicheskikh-czelyah.html>.

<sup>24</sup> В Китае поле двухлетнего запрета разрешили полеты на «Boeing 737» MAX. URL: <https://anews.com/136518217-v-kitae-posle-dvuhletnego-zapreta-razreshili-polety-na-boeing-737-max.html>

еся в наличии самолеты этой модели, это не будет означать возврата к полномасштабному сотрудничеству Китая с корпорацией «Boeing», поскольку этот вопрос стараниями уже двух американских администраций перешел в политическую плоскость. Торговый конфликт между США и КНР негативно сказался на количестве заказов авиалайнеров корпорации «Boeing» – за период 2012–2016 гг. Китай закупил 732 пассажирских авиалайнера корпорации «Boeing», а с начала 2017 г. по апрель 2021 г. «Boeing» получил всего 15 заказов на пассажирские самолеты из Китая (для сравнения: в апреле 2020 г. Китай заказал у корпорации «Airbus» крупную партию в 300 пассажирских самолетов)<sup>25</sup>.

В настоящее время в гражданской авиации КНР происходит переход на отечественные самолеты. В апреле 2021 г. полностью завершилось строительство первого в КНР авиационного производственно-испытательного центра Коммерческой авиационной корпорации Китая (КАКК) в авиагороде Наньчан (провинция Цзянси). Таким образом, в КНР была сформирована законченная производственная цепочка в авиационной промышленности – от научных исследований и проектирования, производства и испытательных полетов до поставки и введения в эксплуатацию. В Китае создан конгломерат госкомпаний по производству двигателей для самолетов, активы которого составляют 20 млрд долл.

Модель регионального авиалайнера, разработанная в Китае, вступила в фазу крупномасштабной коммерческой эксплуатации. К 2021 г. лайнеры ARJ21 перевезли около 1,6 млн пассажиров<sup>26</sup>.

С 2015 г. в КНР проводилась разработка отечественного трансатлантического авиалайнера C-919, предназначенного для перевозки пассажиров на средние и дальние расстояния<sup>27</sup>. C-919 призван конкурировать с «Boeing 737», «Airbus 320» и российским MC-21. Поставлена стратегическая задача – создать грузовой воздушный флот.

Очень неплохие перспективы у совместного китайско-российского проекта дальнемагистрального лайнера CR-929, разработка которого в 2020 г. подошла к концу. В сентябре 2021 г. была начата сборка первого самолета, который, вероятно, будет использован для прочностных испытаний на земле, но, возможно, сможет и взлететь. В период с 2023 по 2045 г. будет произведено в общей сложности 1 тыс. этих самолетов. Согласно прогнозам экспертов, с 2023 по 2045 г. мировой спрос на широкофюзеляжные пас-

<sup>25</sup> US aviation giants hope to gain more market in China. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202104/1222470.shtml>.

<sup>26</sup> ARJ21 jetliner to expand commercial operation in overseas market. URL: [http://www.china.org.cn/business/2021-01/14/content\\_77116234.htm](http://www.china.org.cn/business/2021-01/14/content_77116234.htm)

<sup>27</sup> Ma Si, Zhu Wenqian. Thousands of test hours on C919 jet needed before OK. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2020-06/01/content\\_29569231.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2020-06/01/content_29569231.htm)

сажирские самолеты превысит 10 тыс. ед., из которых 1840 заказов будут с китайского и российского рынков. Соответственно, поставка 1 тыс. ед. CR-929 составит почти 15% от общего объема поставок широкофюзеляжных пассажирских самолетов в мире<sup>28</sup>.

По данным Исследовательского центра развития авиационной промышленности Китая, в 2040 г. парк пассажирских самолетов только одной авиакомпания China Airlines достигнет 8854, из них – 645 грузовых. В целом до 2040 г. запланировано ежегодное увеличение количества самолётов гражданской авиации на 5,2%, а авиаперевозок – на 6%, т. е. почти на 2% выше среднего роста мировых показателей. Доля же китайских самолетов в мире вырастет с нынешних 16% до 21%<sup>29</sup>. Спрос на самолеты на китайском рынке в течение 14-й пятилетки составит 3111 ед., а в следующие 15 лет спрос превысит 23 тыс. ед.<sup>30</sup> По прогнозу «Boeing», общий спрос китайских авиакомпаний в ближайшие 20 лет составит 8700 самолетов. Заказы на такое количество машин будут стоить в общей сложности 1,47 трлн долл. по ценам каталогов<sup>31</sup>.

Отмечается устойчивое восстановление вертолетного рынка в Китае. В декабре 2020 г. первая партия из четырех вертолетов H135 корпорации «Airbus Helicopters», полностью собранных в Китае, сошла с конвейера окончательной сборки компании в г. Циндао (пров. Шаньдун). Завод наращивает производственные мощности для удовлетворения растущего спроса и планирует в 2021 г. поставить на китайский рынок 11 вертолетов H135 – легких двухмоторных вертолетов, предназначенных для работы в сферах экстренной медицинской помощи, поиска и спасения, инспекции линий электропередач, борьбы с лесными пожарами и пассажирских перевозок, а также для использования правоохранительными органами и компаниями, работающими в области морской энергетики<sup>32</sup>. Вертолеты корпорации «Airbus Helicopters» к концу 2020 г. занимали 35% вертолетного парка КНР (320 ед.), на китайском рынке также присутствовали и другие иностранные компании, включая Bell Helicopter Textron Inc (200 вертолетов), Leonardo SpA, АО «Вертолеты России» и Sikorsky Aircraft Corp.

---

<sup>28</sup> Around 1,000 CR929 expected to be delivered between 2023–45: chief Chinese designer. URL: <https://www.globaltimes.cn/content/1209606.shtml>.

<sup>29</sup> China to require 7,576 new passenger aircraft over 20 years. URL: [http://www.china.org.cn/business/2020-12/31/content\\_77067954.htm](http://www.china.org.cn/business/2020-12/31/content_77067954.htm)

<sup>30</sup> China's general aircraft totals 2,913. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202010/28/WS5f99-0163a31024ad0ba8199f.html>

<sup>31</sup> Китай затягивает повторную сертификацию «Boeing 737» MAX в политических целях. URL: <https://aviar.ru/kita-j-zatyagivaet-povtornuyu-sertifikacziyu-boeing-737-max-v-politicheskikh-czelyah.html>

<sup>32</sup> High hopes held for new civilian-use helicopter. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202101/04/WS5ff270d5a31024ad0baa0378.html>.

В декабре 2020 г. крупнейший производитель самолетов в стране –Корпорация авиационной промышленности Китая (КАПК) – представила многоцелевой вертолет гражданского назначения АС332. Приводимый в движение двумя мощными экономичными двигателями, АС332 будет иметь максимальную дальность полета 600 км, взлетную массу около 3,9 т и сможет перевозить 12 человек – двух пилотов и 10 пассажиров либо грузы общим весом 600 кг<sup>33</sup>. По заявлению руководства компании, испытательные полеты для сертификации летной годности АС332 начнутся в 2023 г. и завершатся в 2025 г., после чего, начнутся поставки вертолета на китайский рынок.

#### ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ / INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

**Томберг Игорь Ремуальдович** – д-р экон. наук, главный научный сотрудник, Институт востоковедения Российской академии наук; профессор МГИМО(У), Москва, Россия

**Tomberg Igor R.** – Dr. Sci. (Econ.), Principal Research Fellow, Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Science; Professor, MGIMO University, Moscow, Russian Federation

#### **Раскрытие информации о конфликте интересов**

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

#### **Информация о статье**

Поступила в редакцию: 20 января 2022. Одобрена после рецензирования: 28 января 2022.

Принята к публикации: 31 января 2022. Опубликовано: 29 марта 2022.

Автор прочитал и одобрил окончательный вариант рукописи.

#### **Conflicts of Interest Disclosure**

The author declares that there is no conflict of interest.

#### **Article info**

Submitted: January 20, 2022. Approved after peer reviewing: January 28, 2022.

Accepted for publication: January 31, 2022. Published: March 29, 2022.

The author has read and approved the final manuscript.

---

<sup>33</sup> Zhu Wenqian. Airbus unit buoyant on helicopter market recovery. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202011/27/WS5fc04e2da31024ad0ba96c6d.html>.

Научная статья. Экономические науки  
 УДК 327:620.9-621.64(470+571:549.1)  
<https://doi.org/10.31696/2227-5568-2022-01-036-047>

## ВХОЖДЕНИЕ РОССИИ В «ПАКИСТАНСКИЙ ПОТОК» В РУСЛЕ ВЗАИМОВЫГОДНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

**Ирина Николаевна Серенко**

Институт востоковедения РАН, Москва, Россия,  
[serenko9@mail.ru](mailto:serenko9@mail.ru), <https://orcid.org/0000-00024949-254X>

**Аннотация.** В данной статье анализируется общий внешнеполитический курс России и Пакистана на укрепление двусторонних отношений в современных условиях усиления региональной интеграции. В качестве основного направления российско-пакистанского взаимовыгодного сотрудничества выделяется взаимодействие этих двух регионально близких государств в энергетической сфере. Показано, что усилия Москвы и Исламабада направлены на реализацию совместного флагманского газопроводного проекта «Пакистанский поток», который может стать бустером дальнейшего развития многопланового взаимовыгодного сотрудничества между Россией и Пакистаном в контексте роста региональной транспортно-энергетической взаимосвязанности

**Ключевые слова:** геополитика, геоэкономика, Пакистан, Россия, энергетика

**Для цитирования:** Серенко И. Н. Вхождение России в «Пакистанский поток» в русле взаимовыгодного экономического сотрудничества. *Восточная аналитика*. 2022;13(1):36–47. <https://doi.org/10.31696/2227-5568-2022-01-036-047>.

Original article. Economics studies

## RUSSIA INCLUSION IN «PAKISTAN STREAM» IN COURSE OF MUTUALLY BENEFICIAL ECONOMIC COOPERATION

**Irina Serenko**

Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia,  
[serenko9@mail.ru](mailto:serenko9@mail.ru), <https://orcid.org/0000-00024949-254X>

**Abstract.** This article analyzes the common course of Russia and Pakistan foreign policy on the increase of their bilateral relations in the current realities of regional integration enhancement. The interaction of these two regionally close states in the energy sector is highlighted as the main aspect of Russia-Pakistan mutually beneficial cooperation. It is shown that Moscow and Islamabad efforts are aimed at the implementation of the joint flagship «Pakistan Stream» gas pipeline project, which can become a booster for further development of multidimensional mutually beneficial cooperation between Russia and Pakistan in the context of the regional transport and energy connectivity growth.

**Keywords:** geopolitics, geo-economics, Pakistan, Russia, energy

**For citation:** Serenko I. N. Russia Inclusion in «Pakistan Stream» in Course of Mutually Beneficial Economic Cooperation. *Vostochnââ analitika = Eastern Analytics*. 2022;13(1):36–47. (In Russ.) <https://doi.org/10.31696/2227-5568-2022-01-036-047>.



This work is licensed under a Creative Commons  
 Attribution-ShareAlike 4.0 International (CC BY-SA 4.0).

© Serenko I. N., 2022  
 © Eastern Analytics, 2022

Подводя итоги деятельности российской дипломатии за 2021 год, глава МИД РФ С. В. Лавров дал положительную оценку работе внешнеполитического ведомства по продвижению российской инициативы Большого Евразийского партнерства (БЕП, 2015). В частности, он отметил важность развития отношений «в этом контексте с партнерами на азиатском континенте»<sup>1</sup>. К их числу с полным правом можно отнести и Исламскую Республику Пакистан. По оценке посла ИРП в РФ Шавката Али Хана, отношения у этого крупного государства Южной Азии с Российской Федерацией в настоящее время «очень прочны, они основаны на доверии и включают взаимодействие в экономической, политической сферах, военно-техническое сотрудничество»<sup>2</sup>. Действительно, российско-пакистанские двусторонние отношения начинают постепенно выходить на новый уровень партнерства и доверия. Это обусловлено их вовлеченностью в процесс формирования совместной структуры экономики и безопасности на обширном евразийском пространстве. Взаимодействию России и Пакистана на треке региональной интеграции во многом способствует скоординированная реализация российского проекта Евразийского экономического союза (ЕАЭС, 2015), открывающего перспективу создания БЕП, и китайской инициативы «Пояса и Пути» (ИПП, 2016), составной частью которой является Китайско-пакистанский экономический коридор (КПЭК, 2015)<sup>3</sup>.

Об усилении двустороннего экономического сотрудничества России и Пакистана свидетельствует состоявшееся 24–26 ноября 2021 г. в Екатеринбурге 7-е заседание Российско-пакистанской межправительственной комиссии (МПК) по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству. Сопредседателем от российской стороны был министр энергетики РФ Н. Г. Шульгинов, от пакистанской – Федеральный министр экономики Омар Айюб Хан. Подобное представительство руководства делегаций двух стран уже само по себе говорит о его значении. В центре внимания участников двустороннего диалога были вопросы сотрудничества стран в сфере энергетики, развитие которой является жизненно важной необходимостью для роста национальной экономики Пакистана с его огромным человеческим капиталом, быстро растущим потребительским рынком (населе-

<sup>1</sup> Выступление и ответы на вопросы СМИ министра иностранных дел Российской Федерации С. В. Лаврова в ходе пресс-конференции по итогам деятельности российской дипломатии в 2021 году, Москва, 14 января 2022 года – Министерство иностранных дел Российской Федерации. URL: [https://www.mid.ru/ru/press\\_service/minister\\_speeches/1794396/](https://www.mid.ru/ru/press_service/minister_speeches/1794396/) (дата обращения: 10.02.2022).

<sup>2</sup> Посол Пакистана в РФ: мы не можем диктовать талибам. URL: <https://tass.ru/interviews/12312579> (дата обращения: 10.02.2022).

<sup>3</sup> Serenko I. N. Russia and Pakistan: Economic and Security Cooperation on Eurasian Integration. – Pakistan Horizon. Karachi: The Pakistan Institute of International Affairs. Vol. 74. No. 2–3. April–July 2021. P. 133–147.





ние 220 млн чел.), но ограниченными энергоресурсами. Страна вынуждена закупать газ у Катар, ОАЭ, Омана, Индонезии, Малайзии, США и ряда других стран для покрытия разницы между его внутренней добычей и потреблением (в 2020 г. импорт газа в виде СПГ составил 10 млрд куб. м). Как представляется, выход России на пакистанский энергетический рынок позволит ей не только усилить свое геополитическое влияние в Азии, на Ближнем и Среднем Востоке, но и закрепить свой статус энергетической державы на перспективном направлении растущих экономик, повысить показатели экспорта современных российских инновационных технологий и компетенций.

Кстати, по заявлению министра экономики Пакистана О. А. Хана, сделанному в ходе его визита в уральскую столицу, ВВП страны с учетом не задекларированного (теневого) сектора экономики оценивается в 600 млрд долл. США (далее – долл.), т. е. в два раза превышает официальный (300 млрд долл.)<sup>4</sup>. Такая оценка масштабов пакистанской экономики может представлять интерес для потенциальных зарубежных инвесторов, включая российских. Для создания благоприятной инвестиционной среды и активизации двусторонних экономических связей Россия и Пакистан приступили к переговорам по снижению таможенных и банковских барьеров между двумя государствами.

Флагманским энергетическим проектом, по признанию руководства обоих государств, выступает строительство магистрального газопровода (МГП) «Пакистанский поток», ранее известного как «Север – Юг». Российско-пакистанское соглашение о его строительстве для транспортировки сжиженного природного газа на расстояние 1100 км от южного порта Карачи до г. Лахор (расположен на севере страны и является промышленным и административным центром провинции Панджаб) было подписано еще в 2015 г. Пропускная способность этого МГП (общей стоимостью 2–2,5 млрд долл.) должна была составить 12,4 млрд куб. м газа в год. Однако в реализации этого мегапроекта долгое время существовали различные препятствия санкционного и технического характера, постоянно сдвигавшие сроки начала строительства<sup>5</sup>.

Вместе с тем его очевидная общая выгода для России и Пакистана способствовала интенсификации взаимодействия стран по их преодолению, хотя и не без возникновения порой новых непредвиденных обстоятельств, державших участников переговоров до последнего момента в напряжении. Но в конечном итоге обе стороны договорились внести тарифные изменения на прокачку газа по планируемой трубопроводной магистрали, пере-

---

<sup>4</sup> Пакистан и Россия ведут переговоры об устранении экономических барьеров. URL: <http://www.ved.gov.ru/eng/general/news/19/29997.html> (дата обращения: 11.02.2022).

<sup>5</sup> Каменев С. Н. История экономических процессов в Пакистане (XX – начало XXI в.). М.: ИВ РАН, 2019. С. 336.

смотреть саму структуру данного проекта, переименованного в «Пакистанский поток», с контрольным пакетом акций у Пакистана (74%) и оставшейся долей участия в нем России (26%), которая при этом получала контроль над управлением. Его проектную мощность предполагалось увеличить с помощью использования газопроводных труб большего диаметра с учетом долгосрочных потребностей Пакистана в энергоресурсах (с 42 до 56 дюймов). Эти и другие изменения были внесены в подписанное в Москве 28 мая 2021 г. министром энергетики РФ Н. Г. Шульгиновым и послом Пакистана в РФ Шафкатом Али Ханом Межправительственное соглашение о строительстве МПГ «Пакистанский поток»<sup>6</sup>.

Соглашение открывало возможность приступить к началу строительства газопроводной магистрали уже летом 2021 г. Подрядчиком выступал созданный с этой целью в марте 2021 г. российский консорциум профильных организаций ООО «Пакстрим» (PAKSTREAM) во главе с генеральным директором В. И. Щербатых (с первоначальным уставным капиталом 12 млн руб.). От Пакистана партнером по проекту была номинирована «Межгосударственная газовая система» (Inter State Gas System – ISGS). Завещения российской и пакистанской сторон на высшем уровне о приверженности скорейшей реализации этого совместного газопроводного объекта, помимо обсуждения актуальной афганской тематики, неоднократно озвучивались в ходе телефонных разговоров, состоявшихся между президентом РФ В. В. Путиным и премьер-министром Пакистана Имран Ханом (25 августа и 14 сентября 2021 г., 17 января 2022 г.), а также руководством внешнеполитических и экономических ведомств двух стран, которые находятся друг с другом в постоянном контакте. Их взаимодействие заметно активизировалось после знакового официального визита в Исламабад 6–7 апреля 2021 г. министра иностранных дел РФ С. В. Лаврова. В повестку дня его встреч и переговоров на высшем уровне входило обсуждение приоритетного направления двустороннего сотрудничества в энергетической сфере, включая необходимость скорейшего начала строительства МПГ «Пакистанский поток» с ближайшей подготовкой церемонии его закладки<sup>7</sup>.

Для запуска строительных работ по возведению магистральной линии трубопровода российским и пакистанским акционерам оставалось только согласовать юридические, финансовые и другие детали совместной инфраструктурной сделки. Но на этом важном, заключительном, этапе не ожи-

---

<sup>6</sup> Николай Шульгинов и Посол Пакистана в Российской Федерации Шафкат Али-Хан подписали Протокол о внесении изменений в Межправительственное соглашение от 16 октября 2015 г. по строительству газопровода в Пакистане. URL: <https://minenergo.gov.ru/node/20776> (дата обращения: 10.02.2022).

<sup>7</sup> «Соответствующие предложения были сделаны – ожидаем реакции»: Лавров о поставках российского СПГ в Пакистан. URL: <https://russian.rt.com/world/article/850241-press-konferenciya-lavrov-mid-pakistan> (дата обращения: 13.02.2022).

данно возникла череда непредвиденных препятствий. Судя по всему, они были вызваны попытками незадействованных в проекте представителей пакистанских деловых кругов, а возможно, и стоящих за ними отдельных зарубежных игроков на энергетическом рынке Пакистана предложить альтернативный «Пакистанскому потоку» план строительства газопровода. К тому же недостаточная компетентность отдельных профильных пакистанских ведомств, действовавших порой в обход протокола и процедур, которые ранее были закреплены государствами в двустороннем межправительственном соглашении, отрицательно сказывались на окончательном согласовании сторонами данного проекта.

Так, по сообщениям пакистанской прессы, сотрудники американского посольства в Исламабаде на состоявшейся 9 июля 2021 г. встрече с помощником премьер-министра ИРП по нефти и газу Табиш Гохаром выразили готовность расширения двустороннего сотрудничества в сфере энергетики. Они запросили при этом у пакистанской стороны обновленную информацию о ходе реализации МГП «Пакистанский поток», заинтересовавшись альтернативными подходами к нему<sup>8</sup>. Эта встреча состоялась незадолго до приезда 12 июля в Исламабад представительной российской делегации во главе с заместителем директора Департамента внешнеэкономического сотрудничества и развития топливного рынка А. А. Толпаровым для проведения четырехдневных переговоров с пакистанскими партнерами по строительству совместного МГП<sup>9</sup>. Складывающаяся ситуация некоторой неопределенности по проекту, уже одобренному правительствами двух стран, заставила представителей российского концерна компаний «Пакстрим» обратиться также в Москве в июле 2021 г. к послу ИРП в РФ Шафкат Али Хану за соответствующими разъяснениями. Глава пакистанской дипмиссии был вынужден вновь заверять российскую сторону о решимости Исламабада довести эту сделку со своими российскими партнерами до завершения на основе подписанного им с российским министром энергетики межправительственного соглашения. Учитывая стратегическую важность этого инфраструктурного объекта, его курирование было поручено министерствам иностранных дел РФ и ИРП.

Для урегулирования назревающей конфликтной ситуации и доработки финансовых, технических и юридических деталей проекта в Исламабаде 25–28 октября 2021 г. состоялись переговоры российской делегации, в которую входили представители ООО «Пакстрим» во главе с генеральным директором В. И. Щербатых, с пакистанскими партнерами. Встречи проходили за закрытыми дверями. Однако стало известно, что российский «Газпром-

<sup>8</sup> Mushtaq Ghuman. Gas pipeline: Russia concerned at reports? URL: <https://www.brecorder.com/news/40106621/gas-pipeline-russia-concerned-at-reports> (дата обращения: 11.02.2022).

<sup>9</sup> Tabish Gauhar. SAPM develops rift with federal ministers. URL: <https://dailytimes.com.pk/790471/sapm-tabish-gauhar-develops-rift-with-federal-ministers/> (дата обращения: 11.02.2022).

банк» был предложен в качестве структуры для финансирования строительства данного газопровода с предоставлением кредитов пакистанской стороне под залог ее пакета акций (74%)<sup>10</sup>. При этом российские акционеры запросили от Исламабада гарантий того, что Пакистан не передаст свою долю третьей стороне до момента погашения своего кредита и процентной ставки по нему. Такая позиция не безосновательна, учитывая сложное социально-политическое положение в Пакистане, а также тот факт, что «зависимость экономики от внешних факторов сохраняется, порождая риски, не позволяющие утверждать, что кризис и стагнация будут в ближайшее время преодолены», хотя страна и обладает некоторыми реальными базовыми факторами, которые могут положительно сказаться на ее экономическом развитии в среднесрочной перспективе<sup>11</sup>. В целом по результатам переговоров был составлен общий список пунктов по проекту Соглашения об участии в акционерном капитале, но достичь окончательного консенсуса сторонам по всем вопросам повестки так и не удалось.

Более того, нефтяное ведомство Пакистана в обход утвержденного протокола обратилось 5 ноября 2021 г. к российским партнерам с письменной просьбой о предоставлении пакистанской стороне дополнительных гарантий по проекту и возможности пересмотра ряда заключенных ранее договоренностей. Это произошло накануне нового визита российской делегации 9–12 ноября, направлявшейся в Исламабад из Дубаи для доработки оставшихся пунктов соглашения об участии в акционерном капитале, что, по понятным причинам, вызвало негативную реакцию у Москвы. Запланированная встреча была сорвана, и работа перешла в дистанционный формат. Хотя 5-е заседание Совместного технического комитета по газопроводному проекту спустя неделю потом все же состоялось в пакистанской столице 16–18 ноября. И оно вновь проходило в обстановке все той же повышенной конфиденциальности, за закрытыми дверями. Его проведение способствовало, по оценке двух сторон, достижению в конечном итоге значительного прогресса по проекту и обнадеживающему продвижению партнеров в окончательной доработке Соглашения акционеров, которое, по их мнению, было согласовано на 70%<sup>12</sup>.

Создаваемые, порой искусственно, подводные камни на пути «Пакистанского потока» хотя отчасти и затормозили его реализацию, но не смогли оста-

---

<sup>10</sup> Khalid Mustafa. Second day of talks on PS GP: Russian bank to provide financing for mega project to Pakistan. URL: <https://www.thenews.com.pk/print/903482-second-day-of-talks-on-psgp-russian-bank-to-provide-financing-for-mega-project-to-pakistan> (дата обращения: 11.02.2022).

<sup>11</sup> Белокреницкий В. Я. Современное состояние пакистанской экономики. — Восточная аналитика, № 2, 2020. С. 13, 23.

<sup>12</sup> Khalid Mustafa. \$3 bn gas pipeline project: No sovereign guarantee as EPC contractor, Russia tells Pakistan. URL: <https://www.thenews.com.pk/print/910683-3-bn-gas-pipeline-project-no-sovereign-guarantee-as-epc-contractor-russia-tells-pakistan> (дата обращения: 11.02.2022).

новить совместную работу сторон по подготовке и проведению 7-го заседания Российско-пакистанской МПК по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству. В его рамках на Челябинском трубопрокатном заводе, который входит в Трубную металлургическую компанию (ТМК), состоялась церемония запуска первой трубы большого диаметра, которая будет положена в начало будущего российско-пакистанского газопровода. На ней скрепили свои подписи министр энергетики РФ Н. Г. Шульгинов, Федеральный министр экономики Омар Айюб Хан, губернатор Челябинской области А. Л. Текслер и председатель Совета директоров входящей в ООО «Пакстрим» Трубной металлургической компании Д. А. Пумпянский<sup>13</sup>. Россия и Пакистан все же договорились подписать Соглашение об акционерах и упрощении процедур строительства газопроводной магистрали от Карачи до Касура (города близ Лахора) общей стоимостью 3,5 млрд долл. и мощностью 16 млрд куб. м газа в год до 15 февраля 2022 г. на условиях заключенного ранее межправительственного соглашения<sup>14</sup>. Уставные документы совместной российско-пакистанской Компании специального назначения по строительству газопровода «Пакистанский поток» планировалось подписать до 31 января 2022 г. Но они так и не были подписаны из-за юридических разногласий участвующих в проекте российских и пакистанских акционеров.

Последние попытки по подготовке этой транспортно-энергетической сделки были предприняты во время решающих трехдневных переговоров между Москвой и Исламабадом 9–11 февраля текущего года, проходившие в смешанном офлайн и онлайн-режиме. С российской стороны в нем приняли участие генеральный директор консорциума профильных организаций ООО «Пакстрим» В. И. Щербатых, вице-президент «Газпромбанка» Е. Б. Неймеровец и А. Н. Баирханова. Переговоры в целом завершились в позитивном ключе, несмотря на сохраняющиеся отдельные разногласия, связанные с участием сторон в акционерном капитале и их суверенными гарантиями<sup>15</sup>. Предполагается, что коммерческое соглашение по МГП «Пакистанский поток» будет подписано в Москве уже в ближайшее время в ходе официального визита премьер-министра ИРП Имран Хана 23–26 февраля в Российскую Федерацию. Торжественную церемонию его закладки планируется провести в ходе предстоящего во второй половине текущего года

<sup>13</sup> «Пакистанскому потоку» дали первую трубу. URL: <https://eadaily-com.turbopages.org/eadaily-com/s/ru/news/2021/11/26/pakistanskomu-potoku-dali-pervuyu-trubu> (дата обращения: 12.02.2022).

<sup>14</sup> Khalid Mustafa. Shareholders and Facilitation Agreements: Pakistan, Russia agree to sign accords by Feb 15, 2022. URL: <https://www.thenews.com.pk/print/912059-shareholders-and-facilitation-agreements-pakistan-russia-agree-to-sign-accords-by-feb-15-2022> (дата обращения: 11.02.2022).

<sup>15</sup> Khalid Mustafa. PSgp talks: No more deviations from issues settled in IGA, Moscow tells Islamabad. URL: <https://www.thenews.com.pk/print/910683-3-bn-gas-pipeline-project-no-sovereign-guarantee-as-epc-contractor-russia-tells-pakistan> <https://www.thenews.com.pk/print/932296-psgp-talks-no-more-deviations-from-issues-settled-in-iga-moscow-tells-islamabad> (дата обращения: 11.02.2022).

официального визита Президента РФ В. В. Путина в Пакистан<sup>16</sup>. Думается, что ввод «Пакистанского потока» в русло практической реализации благодаря включенности в него российской стороны, несмотря на все имеющиеся на его пути преграды, может стать бустером дальнейшего развития многопланового взаимовыгодного сотрудничества России и Пакистана.

Возведение этой газотранспортной инфраструктуры с применением передовых российских технологий позволит обеспечить прокачку импортного СПГ не только для внутреннего потребления Пакистана, но в дальнейшей перспективе и на внешнем направлении с помощью состыковки МГП «Пакистанский поток» с подземными газохранилищами в провинции Синд и с пунктом его планируемого подсоединения в Мултане к региональному проекту по сооружению газопроводной магистрали, идущей из Туркменистана через Афганистан в Пакистан и далее – в Индию (ТАПИ). Хотя понятно, что реализация проекта ТАПИ в полном объеме потребует достижения мира в Афганистане и урегулирования давнего конфликта по кашмирской проблеме между Индией и Пакистаном.

Кстати, вопросы региональной безопасности, включая совместные усилия спецслужб и военных ведомств РФ и ИРП по обеспечению прочного мира в Афганистане для создания благоприятных условий по реализации различных двусторонних и многосторонних экономических проектов в Южной и Центральной Азии, в том числе «Пакистанского потока», были в центре внимания переговоров секретаря Совета безопасности России Н. П. Патрушева с его пакистанским коллегой, советником премьер-министра Пакистана по нацбезопасности Моид Юсуфом<sup>17</sup>. Их встреча состоялась в Москве 1 декабря 2021 г. Она может свидетельствовать о расширении многопланового сотрудничества между Россией и Пакистаном, придании ему устойчивого характера на основе формирования двусторонних отношений взаимного доверия. Реализация совместного мегапроекта «Пакистанский поток» рассматривается сторонами в качестве катализатора такого взаимодействия двух государств, идущих по пути формирования отношений долгосрочного взаимовыгодного партнерства.

Начать строительство «Пакистанского потока» планируется в 2022 г. с его вводом в эксплуатацию в 2024 г.<sup>18</sup> Хотя, как представляется, будь пакистанское руководство более решительным и независимым от внеш-

---

<sup>16</sup> Kamran Yousaf. Islamabad, Moscow in talks for maiden Putin visit. URL: <https://tribune.com.pk/story/2340103/islamabad-moscow-in-talks-for-maiden-putin-visit> (дата обращения: 12.02.2022).

<sup>17</sup> Совет Безопасности Российской Федерации. В Москве состоялись российско-пакистанские консультации по безопасности. URL: <http://www.scrf.gov.ru/news/allnews/3138/> (дата обращения: 12.02.2022).

<sup>18</sup> Pakistan to strengthen natural gas transmission pipeline network. URL: <https://www.worldpipelines.com/project-news/21012022/pakistan-to-strengthen-natural-gas-transmission-pipeline-network/> (дата обращения: 14.02.2022).



него влияния, запуск «Пакистанского потока» мог бы состояться гораздо раньше. И в этом отношении примером для Пакистана могла бы стать соседняя Индия, которая, несмотря на выстраивание стратегических отношений с США, остается партнером России, выполняя свои обязательства по заключенным с ней контрактам и соглашениям. Наглядным свидетельством тому может служить официальный визит в Нью-Дели 6 декабря 2021 г. президента РФ В. В. Путина на ежегодный российско-индийский саммит с участием министров иностранных дел и обороны двух стран. Его визит совпадал с поставкой в Индию первой партии зенитно-ракетных комплексов С-400. Возможно, российский президент смог бы уже тогда совершить давно откладываемый и столь ожидаемый пакистанской стороной официальный визит в ИРП, используя такой удобный повод, как запуск «Пакистанского потока», стратегически важного для расширения двусторонних отношений и усиления региональной транспортно-энергетической взаимосвязанности. Это мнение было высказано автором данной статьи в ходе международного вебинара «Пакистано-российские стратегические отношения», состоявшегося 6 января 2022 г. по инициативе Института стратегического видения в Исламабаде (Strategic Vision Institute – SVI). Его участники обсудили широкий круг вопросов по текущим направлениям двусторонних российско-пакистанских отношений в условиях нестабильной ситуации в обширном регионе Центральной и Южной Азии. Они подчеркнули необходимость совместных усилий России и Пакистана на двусторонней и многосторонней основе, используя возможности таких международных площадок, как ШОС, ООН и др., для преодоления гуманитарного кризиса в Афганистане, обеспечения региональной безопасности и стабильности с целью реализации многочисленных интеграционных проектов, направленных на достижение устойчивого экономического развития евразийских государств<sup>19</sup>.

Надо отметить, что эта дискуссионная онлайн-встреча российских и пакистанских дипломатических, военных и научных кругов, включая сотрудников Института востоковедения РАН, проходила за несколько дней до обнародования 14 января 2022 г. первой в истории Пакистана Политики национальной безопасности (2022–2026). В ее реализации важное место отводится выстраиванию многопланового партнерства с Российской Федерацией в контексте усиления процессов региональной интеграции и с учетом исторически огромного российского влияния в странах Центральной Азии. Государственная политика Пакистана значительно расширила традиционную концепцию безопасности, поставив в ее центр экономическую стабильность и развитие человеческого потенциала с целью получения гео-

---

<sup>19</sup> SVI International Webinar – Pakistan-Russia Strategic Relations – 6th January 2022. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=gFRmXku3k1o> (дата обращения: 12.02.2022).

стратегических выгод от дивидендов геоэкономики. Пакистан рассматривает внутреннюю стабильность и региональный мир, основанные на взаимном сосуществовании, региональных связях и общем процветании, как важнейшее условие оптимизации национальной безопасности<sup>20</sup>. Думается, что укрепление многопланового российско-пакистанского сотрудничества может послужить сигналом для Индии о взятом Москвой курсе на проведение сбалансированной внешней политики в стратегически важном регионе Южной Азии.

Как показывают результаты 7-го заседания Российско-пакистанской МПК по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству, взаимодействие двух стран не ограничивается только энергетическим сектором, хотя в этой сфере российским партнерам продолжают поступать все новые предложения от Исламабада: принять участие в строительстве и обновлении пакистанских нефтеперерабатывающих заводов и газовых хранилищ, а также в поставках СПГ, его распределении автотранспортом с помощью так называемых «виртуальных газопроводов» и т. д. Оно заметно расширяется и в других областях. Так, Россия и Пакистан достигли договоренности о создании специальной рабочей группы, состоящей из экспертов горнодобывающей отрасли, для выявления возможных направлений сотрудничества и инвестиций. Предусматривается оказание помощи Пакистану в разработке таких природных ресурсов, как золото, железные, медные, свинцовые и цинковые руды в провинциях Белуджистан, Хайбер-Пахтунхва и Панджаб. Кроме того, Москва выразила готовность на поставки и послепродажное обслуживание российских гражданских самолетов для государственных и коммерческих предприятий и организаций Пакистана, систем аэронавигации и контроля за воздушным пространством, метеорологических радаров, а также медицинского оборудования с возможностью производства российских вакцин и препаратов от коронавируса на пакистанской территории<sup>21</sup>. Были также намечены совместные перспективные проекты в области гидроэнергетики и возобновляемых источников энергии, включая многоцелевую плотину на реке Шиок, а также в сельском хозяйстве, транспорте, информационных технологиях, автомобилестроении и машиностроении<sup>22</sup>.

---

<sup>20</sup> National Security Policy of Pakistan 2022–2026. URL: NSP2022–2026.pdf (дата обращения: 12.02.2022).

<sup>21</sup> Mushtaq Ghuman. Pakistan, Russia to develop financial infrastructure. URL: <https://www.brecorder.com/news/40141560/pakistan-russia-to-develop-financial-infrastructure> (дата обращения: 12.02.2022).

<sup>22</sup> Khalid Mustafa. Shareholders and Facilitation Agreements: Pakistan, Russia agree to sign accords by Feb 15, 2022. URL: <https://www.thenews.com.pk/print/912059-shareholders-and-facilitation-agreements-pakistan-russia-agree-to-sign-accords-by-feb-15-2022> (дата обращения: 12.02.2022).

В частности, в рамках проведения 7-го заседания МПК Федеральный министр экономики О. А. Хан посетил завод «Уральские локомотивы», расположенный в Верхней Пышме. Там ему представилась возможность лично познакомиться с производством современных российских локомотивов. Он проявил повышенный интерес к выпускаемой на этом предприятии технике, в которой Пакистан остро нуждается в свете необходимости обновления и расширения слаборазвитой железнодорожной системы страны. Российская сторона выразила готовность в поставках тяжелых маневровых тепловозов и локомотивов, подвижного состава, а также в оказании услуг послепродажного обслуживания техники, проработки различных железнодорожных инфраструктурных проектов, включая строительство кольцевой железной дороги в г. Карачи, модернизацию стратегически важной для региональной взаимосвязанности железнодорожной ветки Кветта – Тафтан (соединяет Пакистан с Ираном и Турцией) и т.д.<sup>23</sup>

Стоит сказать, что Пакистан уже имеет положительный опыт сотрудничества с российскими регионами. Так, оборот внешней торговли промышленно развитой Свердловской области с ИРП составил в 2020 г. около 5 млн долл., в основном за счет импорта продовольствия, химической и минеральной продукции. Экспорт продукции местного машиностроения может способствовать значительному росту товарооборота между двумя странами. В рамках мероприятий, приуроченных к проведению 7-го заседания МПК, главы Уральской торгово-промышленной палаты и Федерации торгово-промышленных палат Пакистана подписали Меморандум о взаимопонимании, открывающий дальнейшие перспективы укрепления связей между деловыми структурами двух стран, расширения взаимовыгодного торгово-экономического сотрудничества<sup>24</sup>.

По оценке российских дипломатов, несмотря на колебания товарных и сырьевых рынков в мире, российско-пакистанский товарооборот в 2020 г. достиг 789,8 млн долл., увеличившись по итогам 9 месяцев 2021 г. на 34,1% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года, когда он составил 563,8 млн долл.<sup>25</sup> Однако товарооборот все еще не соответствует имеющемуся у стран экономическому потенциалу и уровню их политического взаимодействия. Для развития деловых отношений и расширения челове-

---

<sup>23</sup> Делегация из Пакистана посетила «Уральские локомотивы». URL: <https://govp.info/delegacziya-iz-pakistana-posetila-«uralskie-lokomotivy»>.html (дата обращения: 12.02.2022).

<sup>24</sup> Уральская ТПП и Федерация ТПП Пакистана подписали меморандум о взаимопонимании. URL: <http://uralcci.com/news/13544/> (дата обращения: 12.02.2022).

<sup>25</sup> Торговое представительство РФ в Пакистане. Седьмое заседание Российско-Пакистанской межправительственной комиссии по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству. URL: [https://pak.minpromtorg.gov.ru/news/?alias=sedmoe\\_zasedanie\\_rossiyskopakistanskoy\\_mezhpravitelstvennoy\\_komissii\\_po\\_torgovoekonomicheskomu\\_i\\_nauchnotekhnicheskomu\\_sotrudnichestvu](https://pak.minpromtorg.gov.ru/news/?alias=sedmoe_zasedanie_rossiyskopakistanskoy_mezhpravitelstvennoy_komissii_po_torgovoekonomicheskomu_i_nauchnotekhnicheskomu_sotrudnichestvu) (дата обращения: 12.02.2022).

ских контактов стороны также рассмотрели возможность подготовки пакистанских специалистов в российских вузах, установления прямого авиасообщения между двумя государствами и т. д.

Таким образом, наметившаяся интенсификация многопланового взаимодействия России и Пакистана в векторе экономического и оборонного сотрудничества определяется пониманием странами важности выстраивания долгосрочных стратегических отношений партнерства в условиях усиления интеграционных процессов взаимосвязанности государств региона, необходимости совместными усилиями обеспечить его безопасность и стабильность для достижения мира и устойчивого развития.

## Литература / References

1. Белокреницкий В. Я. Современное состояние пакистанской экономики. – Восточная аналитика, № 2, 2020. С. 13–24.
2. Каменев С. Н. История экономических процессов в Пакистане (XX – начало XXI в.). М.: ИВ РАН, 2019. 392 с.
3. Serenko I. N. Russia and Pakistan: Economic and Security Cooperation on Eurasian Integration. – Pakistan Horizon. Karachi: The Pakistan Institute of International Affairs. Vol. 74. No. 2–3. April–July 2021. P. 133–147.

## ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ / INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

**Серенко Ирина Николаевна** – канд. пед. наук, старший научный сотрудник Центра изучения стран Ближнего и Среднего Востока, Институт востоковедения Российской академии наук, Москва, Россия

**Serenko Irina N.** – Cand. Sci. (Pedag.), Senior Research Fellow, Center for the Study of the Middle East, Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Science, Moscow, Russian Federation

### **Раскрытие информации о конфликте интересов**

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

### **Информация о статье**

Поступила в редакцию: 18 января 2022. Одобрена после рецензирования: 22 января 2022. Принята к публикации: 31 января 2022. Опубликована: 29 марта 2022.

Автор прочитал и одобрил окончательный вариант рукописи.

### **Conflicts of Interest Disclosure**

The author declares that there is no conflict of interest.

### **Article info**

Submitted: January 18, 2022. Approved after peer reviewing: January 22, 2022. Accepted for publication: January 31, 2022. Published: March 29, 2022.

The author has read and approved the final manuscript.

Original article. Economics studies

УДК 339.9:625.1(510)

<https://doi.org/10.31696/2227-5568-2022-01-048-066>

## CHINA'S FOREIGN ECONOMIC PROJECTS IN THE RAILWAY SECTOR

**Nelli N. Semenova**

Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia,  
semenovanelli-2011@mail.ru

**Abstract.** China, long before the Belt and Road Initiative was announced, formed a strategic plan for the construction of international railways. After the Chinese government formally proposed a strategy for Chinese high-speed rail to enter the overseas high-speed rail market in 2009, the activity of Chinese railway construction continues to grow. The PRC has accelerated the modernization of its internal railways and has created the world's most advanced high-speed rail system. The unification and standardization of the construction process of high-speed railways, rolling stock, infrastructure facilities and new technologies within the framework of the «Made in China» program has made it possible to create a unique world-class product – high-speed railways of the Chinese standard and enter the international market with it. The Belt and Road Initiative not only provided additional acceleration, but also created a theoretical basis for the «prestige» of participation in the initiative. As part of the Belt and Road Initiative, the internationalization of China's railway standards has yielded positive results. Many BRI rail projects have been completed and operational. As a rule, not only Chinese technical standards are used in construction, but also basic engineering materials, rolling stock, engineering and construction equipment, Chinese builders and maintenance personnel. But the PRC's energetic actions in promoting the Belt and Road Initiative cannot be called unimpeded. Many projects with Chinese participation remain until the time in the form of agreements or for various reasons, financial, domestic political, technical and reasons of "lack of a common vision" are postponed or suspended. The article examines the major rail construction projects with Chinese participation, completed and under construction, in Eurasia, Africa and South America.

**Keywords:** China, strategic plan, railway construction, foreign projects

**For citation:** Semenova N. K. China's foreign economic projects in the railway sector. *Vostochnaâ analitika* = *Eastern Analytics*. 2022;13(1):48–66. <https://doi.org/10.31696/2227-5568-2022-01-048-066>.

Научная статья. Экономические науки

## ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОЕКТЫ КИТАЯ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ СЕКТОРЕ

**Нелли Кимовна Семенова**

Институт востоковедения РАН, Москва, Россия,  
semenovanelli-2011@mail.ru

**Аннотация.** Китай, задолго до объявления инициативы «Один пояс, один путь», сформировал стратегический план строительства международных железных дорог. С тех пор, как в 2009 г. китайское правительство официально предложило стратегию выхода китайских высокоскоростных железных дорог на зарубежный рынок высокоскоростных железных дорог, активность китайского железнодорожного строительства продолжает расти. КНР ускорила модернизацию своих внутренних железных дорог и создала самую передовую в мире систему



This work is licensed under a Creative Commons  
Attribution-ShareAlike 4.0 International (CC BY-SA 4.0).

© Semenova N. K., 2022

© Eastern Analytics, 2022

высокоскоростных железных дорог. Унификация и стандартизация процесса строительства высокоскоростных железных дорог, подвижного состава, объектов инфраструктуры и новых технологий в рамках программы «Сделано в Китае» позволили создать уникальный продукт мирового уровня – высокоскоростные железные дороги китайского стандарта и выйти с ним на международный рынок.

Инициатива «Один пояс, один путь» не только обеспечила дополнительное ускорение, но и создала теоретическую основу «престижности» участия в инициативе. В рамках инициативы «Один пояс, один путь» (BRI) интернационализация китайских железнодорожных стандартов дала положительные результаты. Многие железнодорожные проекты BRI были завершены и введены в эксплуатацию. Как правило, в строительстве используются не только китайские технические стандарты, но и основные инженерные материалы, подвижной состав, инженерное и строительное оборудование, строители и обслуживающий персонал из Китая. Но энергичные действия КНР по продвижению инициативы «Один пояс, один путь» нельзя назвать беспрепятственными. Многие проекты с китайским участием остаются, до поры до времени, в виде договоренностей или, по разным причинам, финансовым, внутривластным, техническим, а также по причинам «отсутствия общего видения» откладываются или приостанавливаются. В статье рассматриваются крупные проекты железнодорожного строительства с участием Китая, реализованные и строящиеся в Евразии, Африке и Южной Америке.

**Ключевые слова:** Китай, стратегический план, железнодорожное строительство, зарубежные проекты

**Для цитирования:** Semenova N. K. China's foreign economic projects in the railway sector. *Восточная аналитика. 2022;13(1):48–66. <https://doi.org/10.31696/2227-5568-2022-01-048-066>*

The People's Republic of China has carried out the modernization of domestic railways at an accelerated pace, has created the most advanced high-speed railway system in the world. Unification and standardization of the process of construction of high-speed railways, rolling stock, infrastructure facilities and new technologies within the framework of the "created in China" program made it possible to create a unique world-class product – high-speed railways of the Chinese standard and enter the international market with it.

China, long before the announcement of the Belt and Road initiative, formed a strategic plan for the construction of international railways. The first foreign economic project of the PRC in the railway sector was the Tanzania-Zambia railway project, implemented in 1970–1976 by three participants: China, Tanzania and Zambia. The Tanzania-Zambia Railway (Tanzam) (Fig. 1) is the main transport route that passes through East Africa, Central and South Africa and is one of the largest foreign aid projects of China.

The railway starts from Dar es Salaam, the capital of Tanzania in the east, and ends in the west at New Kapiri Mposhi in Zambia, has a length of 1860,5 km<sup>1</sup>. The cost of construction amounted to 406 million US dollars (the equivalent of 2,56 bil-

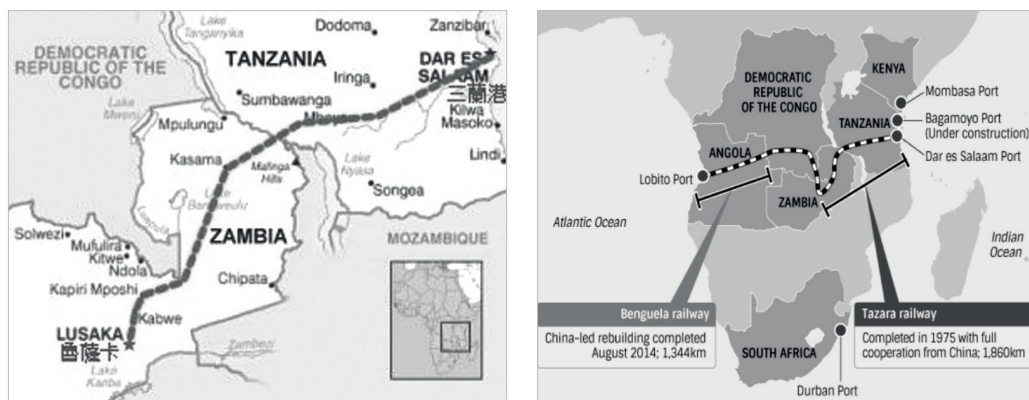
<sup>1</sup> Zhongguo Yuan Jian Tan Zan Telu (中国援建坦赞铁路) [China promoted the construction of the Tanzania-Zambia railway (in Chinese)]. URL: <https://www.fmprc.gov.cn/ce/cohk/chn/topic/zgwj/wjshk/t9001.htm> (access date: 20.11.2021).





lion dollars today). The railway is the only way of mass transportation of copper ore from Zambia to the coast.

Later, in 2014, Chinese funding made it possible to revive the idea of building a transcontinental railway in Africa, connecting the Atlantic and Indian Oceans, passing through the territories of Angola, the Democratic Republic of the Congo and Zambia, reaching the hub port under construction in Tanzania (Fig. 1). The state company China Railway Construction (CRCC)<sup>2</sup> completed repair and restoration work on the 1344-kilometer railway The railway Caminho de Ferro de Benguela (CFB)–running from Lobito via Benguela to Luau on the border with the Democratic Republic of Congo (DRC). The Chinese company replaced the 1067 km narrow gauge track laid down in 1929 by Portugal, the highest colonial rulers of Angola, with a Chinese standard 1435 mm railroad<sup>3</sup>.



**Figure 1.** Tanzania-Zambia railway (Pake 1) will be part Transcontinental railway in Africa (Part 2)  
Source: URL: [<https://www.chronicle.co.zw/chinas-first-african-silk-road/>, <https://asia.nikkei.com>]

Another Chinese railway construction project was carried out in 1990 – the railway connected Urumqi (PRC) with the border city of Aktogay in Kazakhstan, which was a prelude to the establishment of a railway connection between China and the countries of Central Asia (Fig. 2).

Back in 1990, the railway connected Urumqi (PRC) with the border town of Aktogay in Kazakhstan, which became a prelude to the establishment of railway communication between China and the countries of Central Asia. A few years later, the railway began to run south and west along the branch of the western line of the Tarim Basin, and in 1999 the railway officially arrived in Kashgar (PRC)<sup>4</sup>.

<sup>2</sup> China Railway Construction Corporation (CRCC). URL: <https://english.crcc.cn/> (access date: 20.11.2021).

<sup>3</sup> Angola reopens the first rehabilitated railway line. URL: <http://country.eiu.com/article.aspx?articleid=1117787296&Country=Angola&topic=Economy&subtopic=Recent+developments&subsubtopic=Economic+performance:+Angola+reopens+the+first+rehabilitated+railway+line> (access date: 20.11.2021).

<sup>4</sup> Zhong Ba Telu (中巴铁路) [China-Pakistan Railway (in Chinese)]. URL: <https://baike.baidu.com/item/中巴铁路/4857491> (access date: 21.11.2021).



**Figure 2.** Section of the Urumqi (PRC) – Aktogay (Kazakhstan) railway

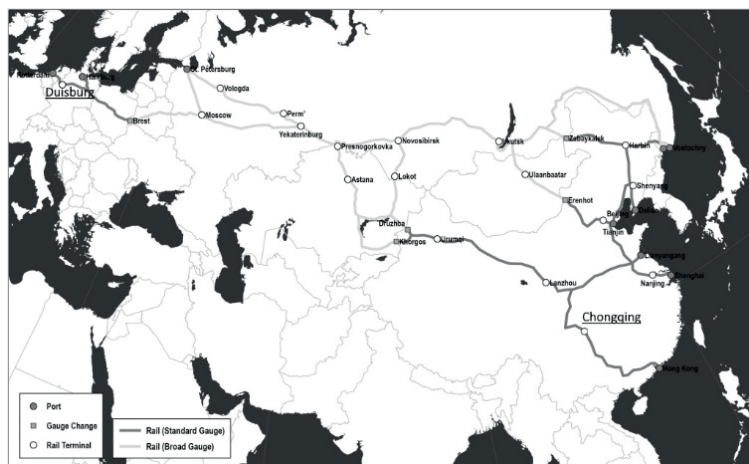
Source: compiled by the author using [the Railway map of Kazakhstan].

In 2009, the Chinese government formally proposed a strategy for Chinese high-speed railways to enter the overseas high-speed rail market and identified three strategic directions: the European-Asian high-speed railroad – to Europe via Russia; Central Asian High Speed Railway – from Urumqi through Central Asia to Germany; and the Pan-Asian High Speed Railroad – originating in Kunming and connecting the countries of Southeast Asia (Laos, Thailand and Malaysia) with Singapore. If the strategy can be completed, the Eurasian continent and the entire African continent, where the super-economies of China, the European Union, Russia and India are located, will form a huge regional market community with the help of high-speed railways.

The China-Europe Trans-Eurasian Express (Chongqing-Duisburg) was successfully launched on March 19, 2011. The China-Europe train departs from Tuan-jetsun Station in Chongqing and leaves Alashankou in Xinjiang Uygur Autonomous Region, passing through Kazakhstan, Russia, Belarus, Poland and the station Duisburg in Germany (Fig. 3).

The total distance is about 11 thousand km, and the travel time is about 15 days. Since then, Chengdu, Zhengzhou, Wuhan, Suzhou, Guangzhou and other cities have sequentially opened container routes to Europe (Fig. 3). According to national customs statistics, as of May 18, 2021, the total number of China-Europe freight trains reached 38,000, carrying 3,4 million TEU of goods, to 151 cities in 22 European countries, and the logistics and distribution network covers the whole of Europe<sup>5</sup>.

<sup>5</sup> Zhongou Ban Le Jianjie Ji Fazhan Licheng (中欧班列简介及发展历程) [Introduction and development history of China-Europe Express (in Chinese)]. URL: [http://www.gdouhua.com/jiuquan\\_new3/475.html](http://www.gdouhua.com/jiuquan_new3/475.html) (access date: 20.11.2021).



**Figure 3.** China-Europe rail routes, including the Chongqing-Duisburg route

Source: URL: [<https://i2.wp.com/transportgeography.org/wp-content/uploads/Map-New-Silk-Road.png?resize=1024%2C631&ssl=1>]

In 2012, in Venezuela, the PRC planned to complete the construction of a two-lane electrified high-speed railway Dinako-Anaco with a total length of 471,5 km. Chinese technical standards were used in the construction, basic engineering materials, rolling stock, engineering equipment and construction equipment are imported from China, and the total contract value of the project is \$7,5 billion. In 2016, due to lack of funds and the crisis in Venezuela, construction was suspended<sup>6</sup>.

In 2013, Chinese President Xi Jinping proposed a basic strategic concept for the joint construction of the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road. The Belt and Road Initiative aims to connect Central Asia, Southeast Asia, South Asia, Western Asia and even parts of Europe. It covers the Asia-Pacific region to the east and the European economic circle to the west, with almost 4,4 billion people in 64 countries with a combined economic value of about \$21 trillion. 28 March 2015. The Chinese government has published a Vision and Action to Promote the Joint Construction of the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road<sup>7</sup>, which comprehensively explains the vision, goals, objectives, mechanisms and actions of the Belt and Road Initiative. The core of the Belt and Road design is «five links and three links» – to «facilitate political communi-

<sup>6</sup> Zhongguo Chengjian Nanmei Shou Tiao Gaote Tingbai Weineizhuila Zenmeliao? (中国承建南美首条高铁停摆 委内瑞拉怎么了?) [China's construction of South America's first high-speed rail is suspended. What's wrong with Venezuela? (in Chinese)]. URL: <http://news.sohu.com/20160517/n449815907.shtml> (access date: 20.11.2021).

<sup>7</sup> Tuidong Gong Jian Sichou Zhi Lu Jingji Dai He 21 Shiji Haishan Sichou Zhi Lu Te Yuanjing Yu Xingdong» (Quanwen) (《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》(全文)). «The Vision and Actions for Promoting the Joint Construction of the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road» (full text) (in Chinese)]. URL: <http://2017.beltandroadforum.org/n100/2017/0407/c27-22.html> (access date: 20.11.2021).

cation, linking objects, smooth trade, financial and people-to-people connections, establishing a community of interest, a community of destiny and a community of responsibility»<sup>8</sup>.

In the framework of the above-mentioned strategic direction, China is closely cooperating with the countries located along the «Belt and Road» for the active construction of six economic corridors that form the basis of the Economic Belt of the Silk Road: China-Mongolia-Russia, the New Eurasian Continental Bridge Asia-Europe, China-Central Asia – Western Asia, China-Indo-China Peninsula, China-Brazil, China-Pakistan, Bangladesh-China-India-Myanmar, to create the land frame of the Silk Road Economic Belt (SREB). Nine key Belt and Road transport projects planned by the Chinese Ministry of Communications: China – Laos – Thailand, China – Mongolia, China – Russia, China – Pakistan, China – Kyrgyzstan – Ukraine, China – Kazakhstan, China – Thailand – Afghanistan – Iraq, China – India, China – Vietnam, basically built the Silk Road corridor, which connects transport channels within the country with the outside world.

The China-Mongolia-Russia economic corridor<sup>9</sup> is divided into two routes: North China from Beijing-Tianjin-Hebei to Hohhot and then to Mongolia and Russia; Northeastern China from Dalian, Shenyang, Changchun, Harbin to Manchuria and Chita in Russia. The construction of the SREB in China is associated with the transformation of the Trans-Siberian Railway of Russia and Mongolia's Steppe Route initiative [Hua Qian, 2015: 51–65], which contributes to strengthening rail and road communications, facilitating customs clearance and facilitating transportation, as well as developing cooperation in the field of transit traffic.

Currently, within the framework of the China-Mongolia-Russia economic corridor, international freight trains of the China-Russia-Europe railways have opened, such as Jin-Man-Europe, Su-Man-Europe, Yue-Man-Europe and Shen-Man-Europe (Fig. 4).

The New Eurasian Continental Bridge<sup>10</sup> is an international rail transport route from the eastern coastal ports of China to the port of Rotterdam in the Netherlands. In the past, the domestic railway consisted of the Longhai and Lanxin Railways. On February 8, 2021, after the Lianyungang-Xuzhou high-speed railway and Lianyungang-Urumqi high-speed railway were put into operation, the new

---

<sup>8</sup> Zhongguo Gaote «Zou Chuqui» Te Shi Da Tiaozhan Yu Zhanlyue Duyce 中国高铁「走出去」的十大挑战与战略对策. Ten challenges and strategic countermeasures for China's high-speed rail «going out» (in Chinese). URL: <http://theory.people.com.cn/n1/2016/0818/c40531-28646334.html> (access date: 20.11.2021).

<sup>9</sup> Zhong Meng E Jingji Zoulang (中蒙俄经济走廊). [China-Mongolia-Russia Economic Corridor (in Chinese)]. URL: <https://baike.baidu.com/item/中蒙俄经济走廊/15765376> (access date: 20.11.2021).

<sup>10</sup> Xin Ya Ou Dalu Qiao «Dongfang Qiaotoubao» Ying Lai Bianju! Qingdao Gang, Rizhao Gang He Lianyungang Gan Kai-shek Lianshou (新亚欧大陆桥「东方桥头堡」迎来变局! 青岛港、日照港和连云港港开始联手) [New Eurasian Continental Bridge «Oriental Bridgehead» ushered in a change! Qingdao Port, Rizhao Port and Lianyungang Port began to join forces (in Chinese)]. URL: [http://124.133.228.83/articleContent/2541\\_868616.html](http://124.133.228.83/articleContent/2541_868616.html) (access date: 20.11.2021).

Eurasian Continental Bridge added a high-speed rail element. The new Eurasian continental bridge runs across the north-central part of the PRC from east to west, passing through 8 provinces and regions of Shandong, Jiangsu, Shaanxi, Gansu, Qinghai and Xinjiang to Alashankou on the border between China and Kazakhstan on the Sino-Russian border. Three routes are planned from China to the port of Rotterdam in the Netherlands. Currently, the new Eurasian Continental Bridge has become the main logistics link between China and Europe.



**Figure 4.** China-Mongolia-Russia railway route

Sources: [Mongolian Ministry of Road, Transport Construction & Urban Development (MMRT), Aspire Data].

The Hungary-Serbia high-speed railway is a cooperation project between China and the countries of Central and Eastern Europe. The Hungary-Serbia railway runs from Budapest, the capital of Hungary, to Belgrade, the capital of Serbia (Fig. 5), with a total length of 350 km, including 166 km in Hungary and 184 km in Serbia. The project is an electrified passenger-freight high-speed mixed line. The total length of the freight-passenger railway is 350 km, the design speed is 200 km/h. In 2020, two sections of the Hungary-Serbia railway were opened to traffic<sup>11</sup>. Once completed and opened for traffic, travel time will be reduced from the current 8 hours up to less than 3 hours. The next stage is Nis-Skopje. The Greek part of the railway covers two port centers: Thessaloniki and Athens.

The economic corridor China-Central Asia-West Asia – from Xinjiang, to the Persian Gulf, the Mediterranean coast and the Arabian Peninsula, mainly involving the five Central Asian countries (Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan, Uzbekistan, Turkmenistan), Iran, Turkey and other countries. In this direction, two high-speed rail projects according to Chinese standards have already been com-

<sup>11</sup> Xiong Sai Telu (匈塞铁路) [Hungary-Serbia Railway (in Chinese)]. URL: <https://baike.baidu.com/item/匈塞铁路/12629493> (access date: 20.11.2021).



missioned. The first project is Phase II of the Anyi high-speed railway project. It is the largest technical cooperation project between China and Turkey in 40 years since the establishment of diplomatic relations between China and Turkey. The total length of the Ankara-Istanbul high-speed railway (Fig. 6) is 533 km. The total length of Phase II is 158 km, the design speed is 250 km/h, and the contract value is \$1,27 billion<sup>12</sup>. The official opening ceremony took place on July 25, 2014.



**Figure 5.** High speed railway Hungary-Serbia  
Sources: [Korridor X PLUS. [www.kx-plus.com](http://www.kx-plus.com)]

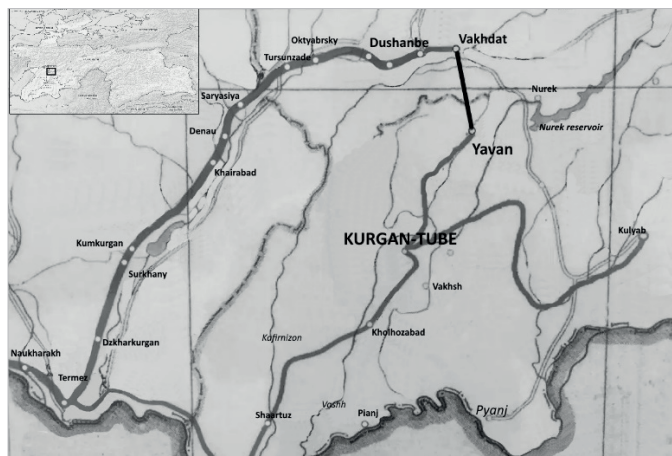


**Figure 6.** Ankara-Istanbul High Speed Railway (Turkey)  
Source: [happyrail.com]

<sup>12</sup> Zhongguo-Zhong Ya-Sia Jingji Zoulang (中国-中亚-西亚经济走廊) [China-Central Asia-West Asia Economic Corridor(in Chinese)].URL: <https://baike.baidu.com/item/中国-中亚-西亚经济走廊/24618319> (access date: 22.11.2021).



The next project is the Vahdat-Yavan (Vaya) railway project<sup>13</sup> – the first project carried out by China Railway Construction in Tajikistan (Fig. 7). The length of the Vay railway is 48,65 km, and the total investment is \$72 million. Construction began on May 15, 2015.



**Figure 7.** Railway Vahdat-Yavan (Tajikistan)

Source: URL: [<https://baike.baidu.com/item/瓦亚铁路/17602077>]

Major works included 3 tunnels and 5 bridges. On March 7, 2016, tunnel No. 1 of the Vakhdat-Yavan railway project was successfully completed. Tunnel 1 has a total length of 2 kilometers, which is the longest of the three tunnel missions of the project and the last passage. On August 24, 2016, the Tajik Vakhdat-Yavan railway was officially opened to traffic.

The Pan-Asian railway network (PARN) project (Fig. 8)<sup>14</sup> has three high-speed rail lines to strengthen rail links between China and the mainland of Southeast Asia: central, eastern and western routes, connecting eight countries, namely Singapore, Malaysia, Thailand, Cambodia, Laos, Vietnam, Myanmar and China<sup>15</sup>.

The central PARN line<sup>16</sup>, with a length of 4.5 thousand km, begins in China (Kunming), passes through Laos, Thailand and Malaysia and ends in Singapore

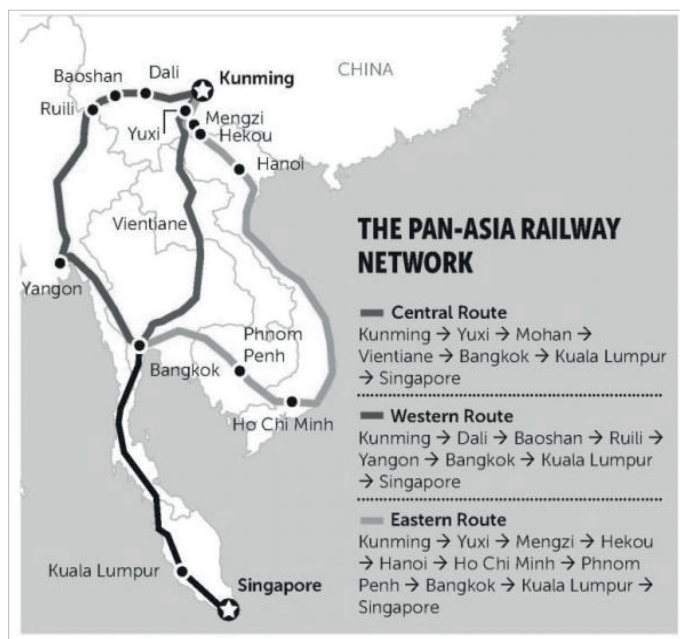
<sup>13</sup> Wa Ya Telu (瓦亚铁路) [Waya Railway (in Chinese)]. URL: <https://baike.baidu.com/item/瓦亚铁路/17602077> (access date: 23.11.2021).

<sup>14</sup> Tai Mei: Zhongguo Jiancheng Fan Ya Telu Wang Zongzhang Jin 1.5 Wan Gongli (泰媒: 中国打造泛亚铁路网 总长近1.5万公里) [Thai media: China builds a pan-Asian railway network with a total length of nearly 15,000 kilometers (in Chinese)]. URL: <http://finance.sina.com.cn/world/gjgj/2015-12-29/doc-afxmykrf2550663.shtml> (access date: 24.11.2021).

<sup>15</sup> The Great Rail Dilemma – Laos Having Regrets As China's Grand Pan-Asia Railway Dream Sours. URL: <https://thailand-construction.com/the-great-rail-dilemma-laos-having-regrets-as-chinas-grand-pan-asia-railway-dream-sours/> (access date: 24.11.2021).

<sup>16</sup> Zhong Tai Telu Shi Zhi Shenme? Zhong Tai Telu Xianlu Tu Xiangjie (中泰铁路是指什么? 中泰铁路线路图详解) [What is the China-Thailand Railway? Detailed explanation of China-Thailand railway line map (in Chinese)]. URL: <https://www.imsilkroad.com/news/p/397750.html> (access date: 24.11.2021).

(Fig. 8). The Laos-China line (418 km) will extend to Mohan in Yunnan Province (China), from where a 553-kilometer railway will run to Kunming. The central route is the shortest and will be responsible for transporting goods from Yunnan to Thailand. This route is expected to boost trade between Thailand and China.



**Figure 8.** The Pan-Asia railway network

Source: [POSTgraphics].

The western PARN line<sup>17</sup> runs from Kunming to Singapore through Myanmar, Thailand and Malaysia (Fig. 8), its total length is 4,76 thousand km. The western route leads to the Dawei deep-water seaport and industrial zone in Myanmar. In the future, Dawei will become a trade center connecting the Indian Ocean, the Middle East, Europe and Africa.

Eastern route of PARN<sup>18</sup>, the Eastern Route of the PAVR, which leads from Kunming to Vietnam via Yuxi, Mengzi and Hekou (PRC) (Fig. 8). Then it passes through Vietnam, Cambodia, Thailand and Malaysia to Singapore with a total length of 5,5 thousand km. The eastern line uses Vietnam's existing railways. It is a land

<sup>17</sup> Tai Mei: Zhongguo Jiancheng Fan Ya Telu Wang Zongzhang Jin 1.5 Wan Gongli (泰媒: 中国打造泛亚铁路网 总长近1.5万公里) [Thai media: China builds a pan-Asian railway network with a total length of nearly 15,000 kilometers (in Chinese)]. URL: <http://finance.sina.com.cn/world/gjcj/2015-12-29/doc-ixmykrf2550663.shtml> (access date: 24.11.2021).

<sup>18</sup> Zhongguo-Zhongnan Bandao Jingji Zoulang (中国-中南半岛经济走廊) [China-Indochina Peninsula Economic Corridor (in Chinese)]. URL: <https://baike.baidu.com/item/中国-中南半岛经济走廊/24618474> (access date: 20.11.2021).

bridge connecting China with the Indochina Peninsula, a transnational economic corridor for cooperation between China and ASEAN.

Since all three routes of the rail network pass through Bangkok, Bangkok will have an important strategic position in the region. When the rail network is complete, Chinese goods can be loaded at ports in the Gulf of Thailand without using the Strait of Malacca.

The PARN project is being carried out at a fairly fast pace. A section of the railway connecting Thailand and the Chinese province of Yunnan is already close to commissioning. The total cost of the project is approximately 741,4 billion baht (approximately 143 billion yuan, 23,3 billion US dollars), two high-speed railways are planned to be built by 2021, which will be connected to the railways of China: Nong Khai-Mata (total length 737 km, planned investments 392,5 billion baht); Chang Hong Paci (total length 655 km, planned investment 348,8 billion baht)<sup>19</sup>.

The Sino-Thai High Speed Railway<sup>20</sup> starts from Bangkok, Thailand in the south, and connects with the China-Laos Railway in the north to the Thailand-Laos border, forming a direct route to Kunming. The section of the Sino-Thai Railway in Thailand is divided into two phases: north and south. The southern part of the first phase runs from the capital of Bangkok to Nakhon Ratchasima, a large city in the northeast, with a total length of about 250 kilometers.

The Sino-Lao Railway<sup>21</sup> (Fig. 8), is an important part of the middle corridor of the Trans-Asian Railway and runs from Mohan / Bodin on the China-Laos border in the north to Vientiane, the capital of Laos in the south, and passes through major cities such as Moon Sai, Luang Prabang and Vang Vieng in the south of Laos. The total length is 418 km, of which more than 60% are bridges and tunnels. The construction standard is the national railroad class I (PRC), single-track structure, electric traction, mixed passenger and freight transport, and a speed of 160 km/h. The total investment in the China-Laos railway project is about 37,4 billion yuan.

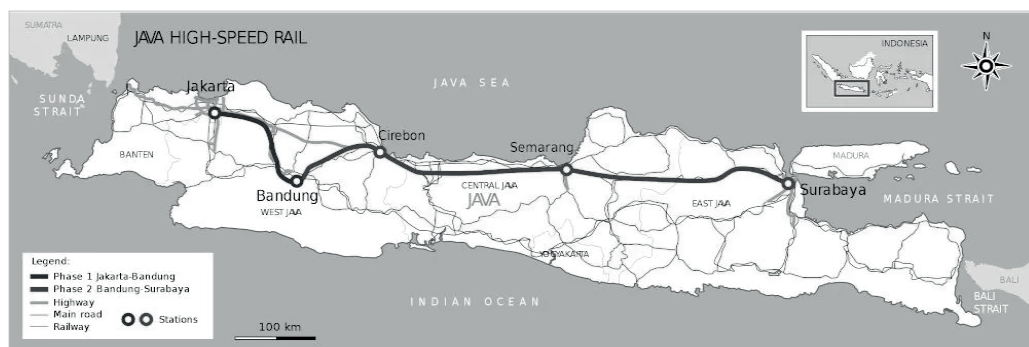
On May 15, 2018, the main construction began officially on the joint project promoted by China and Indonesia under the Belt and Road Initiative – Jakarta-Bandung High Speed Rail in Indonesia<sup>22</sup> (Fig. 9).

<sup>19</sup> Fan Ya Telu, Gaote Weijiao Yu Quanqu Hua 4.0 (泛亚铁路、高铁外交与全球化. 4.0) [Trans-Asian Railway, High-speed Railway Diplomacy and Globalization 4.0 (in Chinese)]. URL: [http://www.cgbchina.com.cn/bondscontent.gsp?kind=bond!getNews.action?news\\_id=&bondNewId=6268221](http://www.cgbchina.com.cn/bondscontent.gsp?kind=bond!getNews.action?news_id=&bondNewId=6268221) (access date: 24.11.2021).

<sup>20</sup> Dazao Taigo Xin Dibiao! Zhongguo Jianzhu Shou Ge Haiwai Gaote Xiangmu Layle (打造泰国新地标！中国建筑首个海外高铁项目来了) [Create a new landmark in Thailand! China Construction's first overseas high-speed rail project is here (in Chinese)]. URL: <https://www.4hidc.com/2021040225221005.html> (access date: 25.11.2021).

<sup>21</sup> Zhong Lao Telu Shi Zhi Shenme? Zhong Lao Telu Xianlu Tu Xiangjie Qihou (中老铁路是指什么？中老铁路线路图详解) [What is the China-Laos Railway? Detailed explanation of China-Laos railway line map (in Chinese)]. URL: <https://www.imsilkroad.com/news/p/397693.html> (access date: 25.11.2021).

<sup>22</sup> I Wan Gaote: Zhongguo Gaote Fan'an Zouchu Gomen «Di Yi Tribute» (雅万高铁：中国高铁方案走出国门) [First step] [What is the China-Laos Railway? Detailed explanation of China-Laos railway line map (in Chinese)]. URL: [https://www.sohu.com/a/450692142\\_731021](https://www.sohu.com/a/450692142_731021) (access date: 26.11.2021).



**Figure 9.** Jakarta-Bandung-Surabaya Rail Project

Source: [www.silkroadbriefing.com]

The total length of the Jakarta-Bandung high-speed railway is 142,3 km, the maximum design speed is 350 km/h, the trip between the two points will be reduced from the current three hours to 40 minutes<sup>23</sup>, which will actually reduce the load on local traffic in Indonesia and optimize local traffic investment environment<sup>24</sup>. Investments in construction amounted to \$4.5 billion. The Chinese side owns 40% of the shares, while the Indonesian side owns 60% of the shares.

In 2020, the Indonesian government announced the expansion of its planned Java Hi-Speed Rail project, which has stalled due to political, financial and coronavirus concerns. The Jakarta-Bandung high-speed rail project will be extended to Surabaya in the eastern part of Java (Fig. 9). The government also decided to include Japan in the project<sup>25</sup>. With goals to drive the economic growth on the surrounding areas of the railway lines, government expects the construction of this fast train line to be completed between Jakarta and Bandung in 2021 and to Surabaya by 2022, and is expected to require a total investment of US \$6,07 billion.

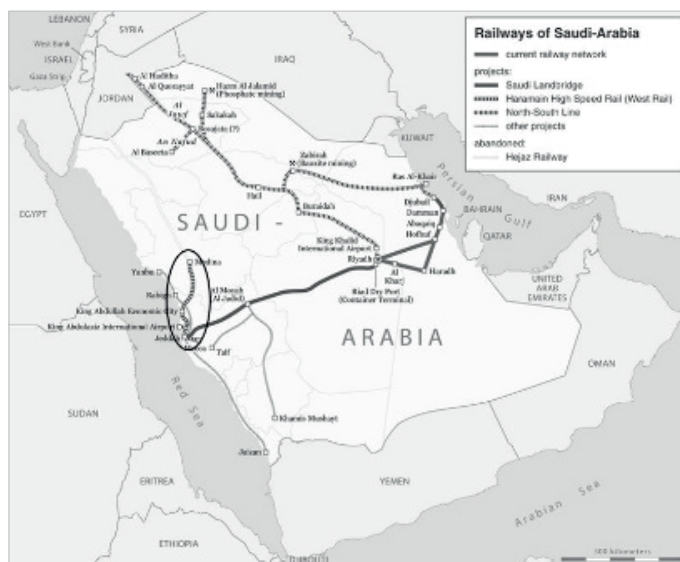
With goals to drive the economic growth on the surrounding areas of the railway lines, government expects the construction of this fast train line to be completed between Jakarta and Bandung in 2021 and to Surabaya by 2022, and is expected to require a total investment of US \$6,07 billion.

The Middle East direction is also being developed by Chinese railway companies. The 18th Bureau of China Railways Group and the China Earth Group of Companies participated in the construction of various sections of the Haramain high-speed rail project connecting Mecca and Medina (Fig. 10), two sacred sites of Islam.

<sup>23</sup> Ya Wan Gaote Xiangmu Jianshe Wenbu Tuijin (雅万高铁项目建设稳步推进) [The construction of the Jakarta-Bandung high-speed rail project is progressing steadily (in Chinese)]. URL: <http://world.people.com.cn/n1/2021/0501/c1002-32093601.html> (access date: 26.11.2021).

<sup>24</sup> Indonesia to continue with Jakarta – Bandung extension plans URL: <https://www.railjournal.com/regions/asia/indonesia-to-continue-with-jakarta-bandung-extension-plans/> (access date: 27.11.2021).

<sup>25</sup> Chris Devonshire-Ellis Japanese Investors Come In On China Belt & Road Project. URL: <https://www.silkroadbriefing.com/news/2020/06/03/indonesias-jakarta-bandung-surabaya-rail-project-back-track/> (access date: 28.11.2021).



**Figure 10.** Railways of Saudi-Arabia and Haramain high speed rail line

Source: URL: [<https://www.tunneltalk.com/Saudi-Arabia-25Sep2013-Jeddah-Riyadh-Dammam-Jubail-Landbridge-rail-project-revival.php>]

Haramain High Speed Rail is the world's first high-speed rail to cross desert terrain and the first two-line electrified high-speed rail in Saudi Arabia with a design maximum speed of 360 km/h officially opened in 2018. The total length of the Mecca-Medina high-speed rail line is 450 km, including Medina station, Rabig King Abdullah economic city station, King Abdul Aziz international airport station, Jeddah station and Mecca station. Travel time from Mecca to Medina reduced from 4 hours to 2 hours<sup>26</sup>.

In the context of foreign cooperation in railway construction, the PRC is actively involved in the African continent. A landmark project is the railway from Ethiopia to Djibouti – «Yaji»<sup>27</sup> (Fig. 11), built in the framework of the One Way initiative and the "Ten Cooperation Plans"<sup>28</sup> of the Johannesburg Summit of the Sino-African Cooperation Forum and an example of the implementation of the Sino-African cooperation «Three Networks, one dimension»<sup>29</sup>.

<sup>26</sup> Shate Mai Mai Gaote Kaitong Ishi Zai Ji Da Xianchang Juxing (沙特麦麦高铁开通仪式在吉达举行) [The opening ceremony of Saudi Arabia's Mai-Mai high-speed rail was held in Jeddah (in Chinese)]. URL: [http://www.xinhuanet.com/2018-09/26/c\\_1123487089.htm](http://www.xinhuanet.com/2018-09/26/c_1123487089.htm) (access date: 28.11.2021).

<sup>27</sup> Ya Ji Telu (亚吉铁路) [Aji Railway (in Chinese)]. URL: <https://baike.baidu.com/item/亚吉铁路/20123454#?text=亚吉铁路> (Addis%20Ababa,的标志性工程 (access date: 28.11.2021).

<sup>28</sup> Zhong Fei Shi Da Hezuo Jihua (中非十大合作计划) [Ten China-Africa cooperation plans (in Chinese)]. URL: <https://baike.baidu.com/item/中非十大合作计划/18910740> (access date: 28.11.2021).

<sup>29</sup> Zhongwai Xuezh Tan Zhong Fei Hezuo: «San Wang Yi Hua» Shi Feizhou Ban «Idai Ilu» (中外学者谈中非合作: «三网一化»是非洲版«一带一路») [Chinese and foreign scholars talk about China-Africa cooperation: «Three Networks and One Transformation» is the African version of «One Belt One Road» (in Chinese)]. URL: <http://world.people.com.cn/n/2015/0911/c1002-27569764.html> (access date: 29.11.2021).





**Figure 11.** Addis Ababa (Ethiopia) – Djibouti City (Djibouti) Railway

Source: URL: [<https://baike.baidu.com/>]

This railway opened on January 1, 2018 and is the first electrified railway in East Africa. It is built using Chinese standards and Chinese hardware. Its total length is 751,7 km, the design speed is 120 km/h, the travel time from Djibouti to Addis Ababa has been reduced from 7 days for road transport to 10 hours, and the total investment is about 4 billion<sup>30</sup> doll. It is the first overseas Chinese railway project to combine design standards, investment and financing, equipment and materials, construction, supervision and management of the entire production chain, and is a landmark achievement for the Belt and Road.

The strategic importance of the Yaji railway is very great, it is not only a transport line, but also an economic corridor that opened a large railway canal to the sea for Ethiopia, which effectively contributed to industrialization and urbanization along the railways.

The Mombasa-Nairobi Railway (Fig. 12) plays a leading role in the East African railway network.

Back in May 2014, an agreement was signed to finance the Mombasa-Nairobi railway in the presence of leaders from East Africa, including the presidents of Kenya, Uganda, Rwanda and South Sudan, as well as representatives from Tanzania, Burundi and the African Development Bank. In 2017, the Mombasa-Nairobi railway was commissioned with a standard (Chinese) gauge, 480 km long, worth about \$3.8 billion and meeting Chinese standards<sup>31</sup>. This line became part of the

<sup>30</sup> Ya Ji Telu (亚吉铁路) [Aji Railway (in Chinese)]. URL: [https://baike.baidu.com/item/亚吉铁路/20123454#:~:text=亚吉铁路\(Addis%20Ababa,的标志性工程](https://baike.baidu.com/item/亚吉铁路/20123454#:~:text=亚吉铁路(Addis%20Ababa,的标志性工程) (access date: 28.11.2021).

<sup>31</sup> Meng Nei Telui Zhu Feizhou Da Shang Hezuo Gong Ying De "Zhongguo Kuaiche" (蒙内铁路: 助非洲搭上合作共赢的「中国快车」) [Mombasa-Nairobi Railway: Help Africa get on the "China Express" of win-win cooperation (in Chinese)]. URL: <https://www.fmprc.gov.cn/ce/ceke/chn/zfgx/t1472187.htm> (access date: 28.11.2021).



modern Northern Corridor rail system<sup>32</sup>, that linked Kenya with Uganda, Rwanda and South Sudan (Fig. 1, part 2).

The main Northern Corridor transport network is connected to the Port of Mombasa and includes a road network; railways belonging to Kenya Railways Corporation and Uganda Railways Corporation; rail-lake transport; inland water routes; container terminals; Tororo Inland Port plus an oil pipeline.



**Figure 12.** Major Corridors in East Africa including the Mombasa-Nairobi railway (Kenya)

Source: URL: [https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/11936689\\_02.pdf](https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/11936689_02.pdf)

Kenya is a transit country for raw materials and supplies throughout East Africa. The Mombasa-Nairobi Railway has become the starting point, junction and gateway to the «Northern Corridor Rail Network in East Africa» [Deng Yanting, 2019: 3–25], and improving the efficiency of transporting port materials from Mombasa to the East African hinterland is essential for the economic development of the entire region. The Kenyan government estimates that the new railway will cut freight costs in East Africa by 79%, selling costs by 40% and transportation times in half<sup>33</sup>.

China's latest investments in Djibouti are 14 major infrastructure projects currently planned & under construction – all financed mainly by Chinese banks amounting to \$14,4 billion, including

<sup>32</sup> Rwanda Appointed as the New Head of Northern Corridor. URL: <https://newscentral.africa/2021/08/10/rwanda-appointed-as-the-new-head-of-northern-corridor/> (access date: 28.11.2021).

<sup>33</sup> Meng Nei Telui Zhu Feizhou Da Shang Hezuo Gong Ying De «Zhongguo Kuaiche» (蒙内铁路：助非洲搭上合作共赢的「中国快车」) [Mombasa-Nairobi Railway: Help Africa get on the «China Express» of win-win cooperation (in Chinese)]. URL: <https://www.fmprc.gov.cn/ce/ceke/chn/zfgx/t1472187.htm> (access date: 29.11.2021).

1. Ports – \$185 million stake in the port of Djibouti with management from 2015, & \$400 million to develop port facilities;
2. Railway – the recently completed \$4 billion, 450-mile railway line linking Djibouti port with its landlocked neighbor, Ethiopia's capital, Addis Ababa – to be carrying 100% exports of Ethiopia replacing truck transports from 2 days to 10 hours;
3. 2 airports;
4. Free Trade Zone – A 10-year project to create new warehouse and office space facilities near the port, the largest FTZ in Africa [Chan, 2017: 35].

China's railway projects are also present in Latin America. Since 2015, projects have been actively developed in the transport sector, and their number has reached 39. Representative projects include the Belgrano railway in Argentina, the Mayan railway in Mexico<sup>34</sup>, the «Railway of the two oceans»<sup>35</sup> with a length of about 4919 km from the state of Rio de Janeiro on southeast, through South America, to the port of Callao in Peru [Rosario, 2018: 33–52], the Bahia railway in Brazil<sup>36</sup>, the Brazilian municipal rail project in São Paulo<sup>37</sup>, the metro in Bogota<sup>38</sup> the capital of Colombia, etc. Venezuela, Ecuador, Chile, Bolivia and Jamaica have also established infrastructure cooperation in the transport sector with Chinese companies.

A major railway project started in 2013 – China National Machinery & Equipment Engineering Co., Ltd. became the general contractor for the reconstruction project of the Beyrano railway line (Argentina)<sup>39</sup> (Fig. 13).

As of June 2021, 858 km have been covered under the 1,700 km long Belgrano Cargas track reconstruction project. After the completion of the project, the travel time will be reduced from 14 to 3 days, and the average speed will be 90 km/h<sup>40</sup>.

---

<sup>34</sup> «Mosige» May Telu Xiangmu Zuixin Dongtai (墨西哥「玛雅铁路项目最新动态」) [The latest developments in the Mayan Railway Project in Mexico (in Chinese)]. URL: <http://www.rail-transit.com/xinwen/show.php?itemid=15089> (access date: 29.11.2021).

<sup>35</sup> Liang Yang Telu (两洋铁路) [Two-Ocean Railway (in Chinese)]. URL: <https://baike.baidu.com/item/两洋铁路/14921254> (access date: 29.11.2021).

<sup>36</sup> Zhongguo, Basi Guntong Jianzheng Quanguo Shou Tiao Kua Hai Yun Gui Zhengshi Xia Xian (中国、巴西共同见证 全球首条跨海云轨正式下线) [China and Brazil jointly witnessed the official rollout of the world's first cross-sea cloud track (in Chinese)]. URL: <https://wap.stockstar.com/detail/SS2021040900001752> (access date: 30.11.2021).

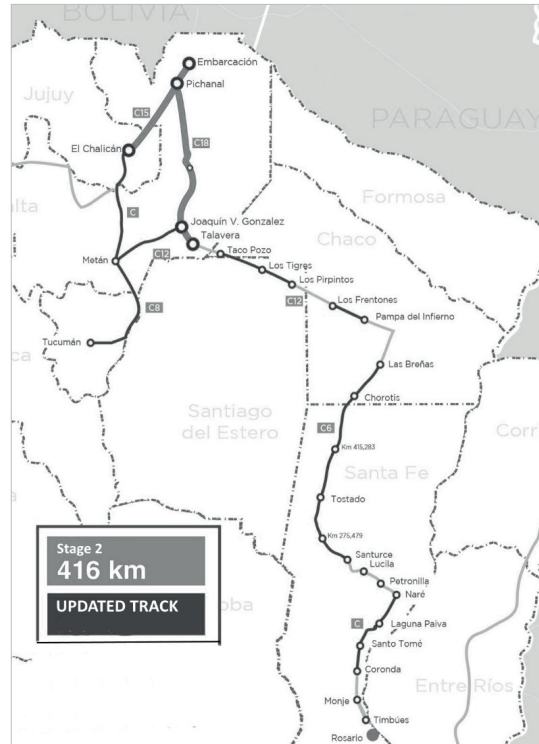
<sup>37</sup> Biyadi Zhongbiao Basi Shengbaolo Shi Guidao Jiaotong 17 Hao Xian Xiangmu (比亚迪中标巴西圣保罗市轨道交通17号线项目) [BYD won the bid for the rail transit line 17 project in Sao Paulo, Brazil (in Chinese)]. URL: <https://www.seetao.com/details/14836.html> (access date: 30.11.2021).

<sup>38</sup> Zhong Qi Chengjian Galunbia Dite Xiangmu Juxing Kaigong Lin Ban Qian Ishi (中企承建哥伦比亚地铁项目举行开工令颁签仪式) [Chinese enterprises undertook the construction of the Columbia Metro project held the signing ceremony of the commencement order (in Chinese)]. URL: [http://shanghai.biz.sh-itc.net/article/dwtz/dwtzhtwtz/202010/1503729\\_1.html](http://shanghai.biz.sh-itc.net/article/dwtz/dwtzhtwtz/202010/1503729_1.html) (access date: 30.11.2021).

<sup>39</sup> Tongxun: «Idai lly» Lin Agenting Telu "Chun Ho Xinsheng" (通讯: «一带一路»令阿根廷铁路«重获新生») [Correspondence: "One Belt One Road" brings Argentine railways "rebirth" (in Chinese)]. URL: [http://www.gov.cn/xinwen/2019-04/06/content\\_5380031.htm](http://www.gov.cn/xinwen/2019-04/06/content_5380031.htm) (access date: 30.11.2021).

<sup>40</sup> Chongqi Lishi Xing Te Fusu: Agentin Telu Yu Zai Gunyehua Te Xuishi (重启历史性的复苏: 阿根廷铁路与再工业化的叙事) [Restarting a historic recovery: the narrative of Argentine railways and reindustrialization (in Chinese)]. URL: <http://www.21jingji.com/2021/8-21/wNMDE1MTFFmTYyNjcwNA.html> (access date: 20.11.2021).

This project became one of the examples of the successful entry of Chinese companies into Argentina under the Belt and Road Initiative. In June 2017, Argentina joined the Asian Infrastructure Development Bank<sup>41</sup>.



**Figure 13.** Reconstruction of the Belgrano-Kargas railway (Argentina)

Source: [<http://www.poderlocal.net/>]

Vigorous action by the PRC in promoting the Belt and Road Initiative cannot be called unimpeded. Many projects with Chinese participation remain until the time in the form of agreements or for various reasons, financial, domestic political, technical and reasons of "lack of a common vision" are postponed or suspended. For example, the railway projects of Pakistan with the participation of the Chinese side: the modernization of the existing railway network and the Kashgar-Gwadar railway<sup>42</sup>, etc<sup>43</sup>., after many years of negotiations, approvals and approved proj-

<sup>41</sup> Avanza la renovación del Ferrocarril Belgrano Cargas en el Norte [The renovation of the Belgrano Cargas Railroad in the North advances (in Spanish)] URL: [http://www.poderlocal.net/leer\\_noticias.asp?ID=87783](http://www.poderlocal.net/leer_noticias.asp?ID=87783) (access date: 30.11.2021).

<sup>42</sup> Zhong Ba Telu (中巴铁路) [China-Pakistan Railway (in Chinese)]. URL: <https://baike.baidu.com/item/中巴铁路/4857491> (access date: 30.11.2021).

<sup>43</sup> Zhong Ba Telu Nandu Tai Da, Bu Juyu Kexing Xing, Jianyi Fanqi (中巴铁路难度太大，不具有可行性，建议放弃) [The China-Pakistan railway is too difficult to be feasible, and it is recommended to abandon it (in Chinese)]. URL: <https://zhuanlan.zhihu.com/p/166432506> (access date: 01.12.2021).

ects, have not yet begun to be implemented<sup>44</sup>. The events in neighboring Afghanistan in the summer of 2021 will probably also not contribute to the implementation of the Sino-Pakistani projects. The Venezuelan high-speed rail project, funded and technologically provided by China, was to be the first high-speed rail in South America. However, in the midst of a deep crisis in the Venezuelan economy, the project turned into a huge unfinished project<sup>45</sup>. The planned Malaysia-Singapore high-speed rail project has been suspended<sup>46</sup>.

As part of the Belt and Road Initiative, the internationalization of China's railway standards has yielded positive results. Many BRI rail projects have been completed and operational. China-made railway machinery and equipment are exported to more than 100 countries and regions of the world. The rapid development of China-Europe Express trains exceeded 30,000 trains by the end of September 2020<sup>47</sup>, a remarkable achievement in the construction of the Belt and Track. Especially during the COVID-19 pandemic, China-Europe Express has been instrumental in helping restart operations and production and stabilize the international supply chain.

## Литература / References

1. Chan T. (2017) New developments in the Belt and Road strategy and the relationship between Pearl Delta region and Hong Kong. One Belt One Road Research Institute, Chu Hai College. July 2017, Hong Kong. P. 35
2. Deng Yanting (邓延庭) (2019) «Idai Ilu» by Lianmen I Yingling Xia Te Dongfei Xian-daihua Telu Hutong Hutong Jianshe. («一带一路»联盟引领下的东非现代化铁路互通建设) Xia Feizhou 2019 Nian Di 2, 3–25 (西亚非洲 2019 年第 2, 3–25) [The construction of modern railway interoperability in East Africa led by the «Belt and Road» alliance // *Sia Feizhou*. Issue 2, 2019. P. 3–25 (in Chinese)].
3. Gadea R. S. (罗萨里奥 圣加德亚) (2018) «Idai Ilu» Zai Biluy Cujin Nanmei Jichu Sheshi Ichi Hua. («一带一路»在秘鲁:促进南美基础设施一体化) Lading Meizhou Yanju, 2018 Nian 8 Yue Di, 40 Juan Di 4 Qi (拉丁美洲研究, 2018 年 8 月第 40 卷 第 4 期) [Rosario San Gadea. Belt and Road in Peru: Promoting Infrastructure Integration in South America. *Ladin Meizhou Yanjiu*, Aug 2018, Volume 40, Issue 4. P. 33–52 (in Chinese)].

---

<sup>44</sup> Pakistan Belt and Road railway hits snag as China nixes low rate. URL: <https://asia.nikkei.com/Spotlight/Belt-and-Road/Pakistan-Belt-and-Road-railway-hits-snag-as-China-nixes-low-rate> (access date: 20.11.2021).

<sup>45</sup> Zhongguo Touzi Weineizhuila Gaote Liuchan 中国投资委内瑞拉高铁流产 [China's investment in Venezuela's high-speed rail aborts (in Chinese)]. URL: <https://www.dw.com/zh/中国投资委内瑞拉高铁流产/a-19262294> (access date: 20.11.2021).

<sup>46</sup> Ma Xin Gaote Jihua Yaozhe (马新高铁计划夭折) [The Malaysia-Singapore high-speed rail plan died (in Chinese)]. URL: [http://www.xinhuanet.com/world/2021-01/02/c\\_1210960571.htm](http://www.xinhuanet.com/world/2021-01/02/c_1210960571.htm) (access date: 30.11.2021).

<sup>47</sup> Guoyuan Xinwen Ban Fabu Hui Jieshao Jiaotong Yunshu «shisanwu» fazhan Chengju (国务院新闻办发布会介绍交通运输“十三五”发展成就) [State Council Information Office Press Conference to introduce the development achievements of transportation in the 13th Five-Year Plan (in Chinese)]. URL: [http://www.gov.cn/xinwen/2020-10/22/content\\_5553479.htm](http://www.gov.cn/xinwen/2020-10/22/content_5553479.htm) (access date: 20.11.2021).

4. Hua Qian (华 倩) (2015) «Idai Ilu» Yu Mengu Guo «Caoyuan Zhi Lu» Te Zhanlyue Duijie Yanjiu («一带一路»与蒙古国»草原之路»的战略对接研究») *Guoji Zhanwang* 20 15 Nian Di 6 Qi. Di 51–65 E (国际展望, 2015 年 第 6 期. 第 51 – 65 页) [Study on the strategic docking between «One Belt One Road» and Mongolia's «Grassland Road» *Guoji Zhanwang*. 2015, Issue 6. P. 51–65 (in Chinese)].

#### ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ / INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

**Семенова Нелли Кимовна** – канд. полит. наук, ст. науч. сотр. Центра экономических исследований, Институт востоковедения Российской академии наук, Москва, Россия

**Semenova Nelli K.** – Cand. Sci. (Polit.), Senior Research Fellow, Economic Research Department, Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Science, Moscow, Russian Federation

#### **Раскрытие информации о конфликте интересов**

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

#### **Информация о статье**

Поступила в редакцию: 10 декабря 2022. Одобрена после рецензирования: 14 января 2022. Принята к публикации: 31 января 2022. Опубликовано: 29 марта 2022.

Автор прочитал и одобрил окончательный вариант рукописи.

#### **Conflicts of Interest Disclosure**

The author declares that there is no conflict of interest.

#### **Article info**

Submitted: December 10, 2022. Approved after peer reviewing: January 14, 2022. Accepted for publication: January 31, 2022. Published: March 29, 2022.

The author has read and approved the final manuscript.

**ПОЛИТИКА**

**POLITICS**



Original article. Politics studies

УДК 327((470+571):549.1)

<https://doi.org/10.31696/2227-5568-2022-01-068-076>

## RUSSIA AND PAKISTAN INTERACTION IN SCO FRAMEWORK

Irina N. Serenko

Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia,  
serenko9@mail.ru, <https://orcid.org/0000-00024949-254X>

**Abstract.** The article examines Russia and Pakistan bilateral relations in the multilateral framework of the Shanghai Cooperation Organization. It is revealed, that Moscow and Islamabad had been considerably intensified their cooperation with Pakistan admission to SCO on the extensive support of Russia. Their cooperation has been gradually reaching a new level of mutually beneficial partnership as a reflection of their involvement in the process of Eurasian integration.

**Keywords:** Dushanbe Declaration, Eurasia, SCO, Pakistan, Russia

**For citation:** Serenko I. N. Russia and Pakistan Interaction in SCO Framework. *Vostochnâ analitika* = *Eastern Analytics*. 2022;13(1):68–76. (In Russ.) <https://doi.org/10.31696/2227-5568-2022-01-068-076>.

Научная статья. Политические науки

## ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ РОССИИ И ПАКИСТАНА В РАМКАХ ШОС

Ирина Николаевна Серенко

Институт востоковедения РАН, Москва, Россия,  
serenko9@mail.ru, <https://orcid.org/0000-00024949-254X>

**Аннотация.** В статье рассматриваются двусторонние отношения России и Пакистана в рамках Шанхайской организации сотрудничества (ШОС). Выявлено, что Москва и Исламабад значительно активизировали свое сотрудничество с принятием Пакистана в ШОС при широкой поддержке России. Сотрудничество двух государств постепенно выходит на новый уровень взаимовыгодного партнерства, что является отражением их вовлеченности в процесс евразийской интеграции.

**Ключевые слова:** Душанбинская декларация, Евразия, ШОС, Пакистан, Россия

**Для цитирования:** Serenko I. N. Russia and Pakistan Interaction in SCO Framework. *Восточная аналитика*. 2022;13(1):68–76. <https://doi.org/10.31696/2227-5568-2022-01-068-076>.

The Shanghai Cooperation Organization which celebrated last year 20 years of its foundation is an excellent platform for the expanding and strengthening multilateral relations between the regional countries, as well as enhancing their bilateral ties, including Russia-Pakistan cooperation. Summing up SCO experience over the past twenty decades, one can not, but agree, that this Eurasian forum with its expansion proves to be an effective instrument for the peace and stability maintenance in the region and globally, promoting sustainable development and strengthening humanitarian and cultural cooperation in the vast space of SCO



This work is licensed under a Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International (CC BY-SA 4.0).

© Serenko I. N., 2022

© Eastern Analytics, 2022

region. The Dushanbe Declaration on the SCO 20<sup>th</sup> Anniversary approved by the member-states during the 21<sup>st</sup> Shanghai Cooperation Organization summit may be considered as the SCO advanced Development Strategy (2015-2025). It defines the main priorities and guidelines of SCO further successful activities aimed at «transforming the region into a space of lasting peace and harmony»<sup>1</sup>.

The SCO Council of Heads of State was held in the Tajikistan capital on September 16-17, 2021, just a week after the Taliban announced the interim government in Afghanistan, which is the SCO's observer country neighboring with its member states. No wonder, that a key focus of this summit along with the Collective Security Treaty Organization (CSTO) Outreach session was concentrated on the situation in Afghanistan. All the participants tried to reach coordination in urging the Taliban to move away from all terrorist groups and to work out joint plans and mechanisms on Afghanistan reconstruction after the hasty withdrawal of US-Western troops coalition. It led to the multiple regional threats connected with terrorism, drug abuse, refugee issue, etc. It is evident, that for the Eurasian SCO forum Central Asia remains the core of interests with its heart in Afghanistan. Actually, it needs to be emergently revitalized by the joint efforts of all interested regional actors, being «well aware that the developments in Afghanistan are directly projected to the security interests of the SCO member states»<sup>2</sup>.

It should be mentioned that, on the sidelines of this Dushanbe SCO gathering the urgent need for provision of assistance to Afghanistan in order to overcome the growing humanitarian crisis with its negative impact on the regional security and economic situation was under the discussion between the Russian Foreign Minister Sergey Lavrov and his Pakistani counterpart Shah Mahmood Qureshi. They also exchanged views on the entire range of bilateral relations and matters relating to the regional and global issues. Both of them underlined importance of furthering bilateral cooperation in different fields, as well as collaboration at the multilateral forums, including SCO<sup>3</sup>.

This stance to coordinate Moscow and Islamabad approaches to the Afghan issues both in the bilateral and multilateral frames by means of the SCO platform had been previously expressed in the telephone conversation between the Russian President Vladimir Putin and Pakistan Prime Minister Imran Khan. It took place on August 25, 2021, ten days after Kabul takeover by the Taliban. While discussing

<sup>1</sup> Dushanbe Declaration on the 20<sup>th</sup> Anniversary of the SCO. URL: <http://eng.sectsc.org/news/20210917/782639.html> / (accessed: 27.01.2022).

<sup>2</sup> Meeting of the SCO Heads of State Council • President of Russia. URL: Meeting of the SCO Heads of State Council • President of Russia ([kremlin.ru](http://kremlin.ru)) (accessed: 27.01.2022).

<sup>3</sup> Ties with Russia key priority for Pakistan, says foreign minister. URL: <https://tribune.com.pk/story/2320517/ties-with-russia-key-priority-for-pakistan-says-foreign-minister> (accessed: 27.01.2022).



the situation in Afghanistan, they stressed the importance of preventing violence in the country and establishing an inter-Afghan dialogue that would facilitate the formation of an «inclusive government», which would take into account interests of all groups and segments of Afghan population<sup>4</sup>.

It should be emphasize, that during the last few years Russia-Pakistan bilateral relations has been gradually reaching a new level of partnership and trust. It was a reflection of both states involvement in the undertaken formation of the Eurasia joint economic and security structure. Their progress in this direction seems to be facilitated by the coordinated implementation of the Russian integration project Eurasian Economic Union (EEU, 2015), which opens the prospects to create the Greater Eurasian Partnership (GEP, 2015), with the Chinese Belt and Road Initiative (BRI, 2016) and its flagship project of China-Pakistan economic corridor (CPEC, 2015)<sup>5</sup>. In fact, Pakistan-Russia bilateral cooperation within the SCO multilateral framework provides an opportunity for the gradual merge of the EEU and BRI projects.

Moreover, Russia and Pakistan seem to be the first in the row to practically implement the main points of Dushanbe Declaration on the SCO 20<sup>th</sup> Anniversary, so as to catch up for the lost opportunities to build their mutually beneficial relations on the bilateral and multilateral levels. They are determined by strategic interests of these regionally close states belonging to the biggest Eurasian continent. Actually, their SCO membership promoted intensification of Russia-Pakistan contacts at various levels and bilateral cooperation in all spheres, which were mentioned, in particular, in Dushanbe Declaration. That is (trade, transport, energy, industries and production, finance, investment, agriculture, customs, telecommunications, innovation, medicine, defense and humanitarian exchanges, especially among the young generation, etc.)<sup>6</sup>. These and other areas of mutual interests were bilaterally discussed within the framework of the 7th Session of the Russia-Pakistan Inter Government Commission (IGC) on Trade, Economic, Scientific and Technical Cooperation, which was held on November 24–26 last year in Yekaterinburg (Russia)<sup>7</sup>.

It is not an exaggeration to say, that this new level of constructive bilateral cooperation and mutual trust between Russia and Pakistan has been foreseen by

<sup>4</sup> Telephone conversation with Prime Minister of Pakistan Imran Khan – President of Russia. URL: <http://en.kremlin.ru/events/president/news/66461> (accessed: 27.01.2022).

<sup>5</sup> Serenko I.N. Russia and Pakistan: Economic and Security Cooperation on Eurasian Integration. – Pakistan Horizon. Karachi: The Pakistan Institute of International Affairs. Volume 74. Numbers 2–3. April–July 2021. ISSN 0030-980X. P. 133–147.

<sup>6</sup> Dushanbe Declaration on the 20<sup>th</sup> Anniversary of the SCO URL: <http://eng.sectSCO.org/news/20210917/782639.html> (accessed 27.01.2022).

<sup>7</sup> Olga Malik. Pakistan–Russia Gas Stream: Opportunities and Risks of New Flagship Energy Project URL: <https://russiancouncil.ru/en/analytics-and-comments/columns/asian-kaleidoscope/pakistan-russia-gas-stream-opportunities-and-risks-of-new-flagship-energy-project/> (accessed: 28.01.2022).

an outstanding orientalist, actual founder of the Pakistani studies in USSR/Russia, Doctor of Historical Sciences, Professor Yu.V. Gankovsky (06.04.1921–07.09.2001). His 100<sup>th</sup> Birth Anniversary the academic community celebrated last year in Moscow at the Institute of Oriental Studies Russian Academy of Sciences<sup>8</sup>. He, in particular, was of the opinion, that due to the new Russia and Pakistan realities there was «the need to expand and strengthen Russia-Pakistan political, trade, economic, scientific and cultural ties», which «is not determined by situational considerations, but proceeds from the long-term vital state interests of the two countries» with their regional closeness to each other<sup>9</sup>.

While facilitating practical implementation of the EEU-GEP initiative in conjunction with BRI-CPEC, the Russian Federation considers Pakistan as the main country to link the Eurasian Economic Union with Asia, the Indian Ocean region and far beyond. This naturally promotes the enhancement of Pakistan strategic role in connectivity with Russia through the GEP<sup>10</sup>. The successful implementation of all the planned joint projects, including the flagship one on Pakistan Stream gas pipeline construction or proposed Trans-Afghan Railway, demands improvement in the regional security of the Central and South Asia. Pakistan is viewed by Russia as one of the main players in stabilizing the regional situation and restoring peace in Afghanistan through the national reconciliation process by implementing the dialogue policy, including bilateral contacts with Moscow or «SCO- Afghanistan» Contact Group and «Extended Troyka» format. It is worth mentioning, that with Pakistan joining the SCO as a full-fledged member the organizations borders with Afghanistan were noticeably expanded and the SCO role in the Afghan conflict settlement was considerably increased. Pakistan significance in this peace process is determined, according to the Russian ambassador to Pakistan A.Y. Dedov (2013–2019), «by its role in regional politics, its influence in the Muslim world, and its geostrategic position»<sup>11</sup>.

Moreover, Russia has recently intensified cooperation with Pakistan in the field of combating terrorism by arranging since 2016 several joint military exercises called «Friendship» (in Russian – «Druzhba») on a regular base, equipping the anti-terrorist Pakistani units with helicopters and demonstrating them some Russian modern weapons which Islamabad can buy in the future. The last joint

<sup>8</sup> Conference on the problems of History and Modern Development of Pakistan, Afghanistan, Iran, Turkey and Ethnic Kurdistan (to Professor Yu.V. Gankovsky's 100<sup>th</sup> Birth Anniversary) on the 5<sup>th</sup> April, 2021. URL: [novosti.nauki.ru/iran](http://novosti.nauki.ru/iran) (accessed: 28.01.2022).

<sup>9</sup> Serenko I.N. On Yu.V. Gankovsky's Contribution to the National and World Pakistani Studies (To the 100<sup>th</sup> Anniversary). – Journal of the Institute of Oriental Studies RAS. – Moscow: IOS RAS, No. 2 (16), 2021 (in Russian). P. 230.

<sup>10</sup> Vladimir Morozov. Pakistan's Role in Russia's Greater Eurasian Partnership. URL: <https://russiancouncil.ru/en/analytics-and-comments/analytics/pakistan-s-role-in-russia-s-greater-eurasian-partnership/> (accessed: 28.01.2022).

<sup>11</sup> Dedov A.Y. Russia's Stabilizing Role in South Asia. – Pakistan Horizon. – Karachi: The Pakistan Institute of International Affairs. Volume 72. Number 1. January 2019. – P. 6.

two-week-long drills were held on the territory of Krasnodar region (Russia) from September 28 till October 9, 2021<sup>12</sup>. The next one traditionally will take place in the fall of this year, but on the territory of Pakistan<sup>13</sup>.

Pakistan is among other SCO member states, including neighboring India, who signed in 2017 the Convention on combating extremism and banning the terrorist and extremist groups. Both neighboring countries had already positive experience of participating together in the multinational counter-terror exercises, including «Peace Mission» under the SCO aegis aimed on strengthening security in Eurasia. This can be achieved by fighting terrorism and expanding defense cooperation among the all member states. The last one joint military anti-terrorist command and staff exercise of the SCO member states armed forces involved nearly 4 thousand troops and 600 units of armament and military equipment. This army drills were held at the Donguz training ground in the Orenburg region of Russia on September 11–25, 2021<sup>14</sup>. It is remarkable, that both Pakistani and Indian soldiers professionally and on people-to-people level had a chance to act and communicate together with their other colleagues from SCO member countries. It gives some hope for a peaceful future in the unstable Central and South Asian region.

The spectacular growth of the Shanghai Cooperation Organization which unites eight countries with a population of over 3.5 billion people and its practical contribution to the global process of a new, more representative and just world order building transformed SCO into an independent center of political influence and dynamic economic development integrated in the emerging multipolar system. It seems that such challenges as the earliest settlement of the crisis situation in Afghanistan or reducing tension in the relations between India and Pakistan, which both joined SCO as full-fledged members in 2017, can be gradually overcome by joint efforts of all its member states under the central coordinating role of the UN.

Actually, with the admission of Pakistan to SCO due to the extensive support of Moscow, Russia-Pakistan bilateral relations have been noticeably intensified. At the same time, Pakistan facilitated Russia entry into the Organization of Islamic Cooperation (OIC). Such interaction between the two countries meets their common interests to maintain regional security and stability for the economic development. Russia is also interested in reducing the existing tension between Pakistan

---

<sup>12</sup> A joint Russian-Pakistani exercise of special forces units Druzhba-2021 has started in Kuban: Ministry of Defence of the Russian Federation. URL: [https://eng.mil.ru/en/news\\_page/country/more.htm?id=12385968@egNews](https://eng.mil.ru/en/news_page/country/more.htm?id=12385968@egNews) (accessed: 28.01.2022).

<sup>13</sup> A series of military exercises of Russia, India, Egypt and Pakistan will be held in the fall. URL: [https://vpk.name/en/571063\\_a-series-of-military-exercises-of-russia-india-egypt-and-pakistan-will-be-held-in-the-fall.html](https://vpk.name/en/571063_a-series-of-military-exercises-of-russia-india-egypt-and-pakistan-will-be-held-in-the-fall.html) (accessed: 29.01.2022).

<sup>14</sup> More than 4 thousand military personnel of the SCO member states will take part in the exercise Peace Mission-2021 in the Orenburg region: Ministry of Defence of the Russian Federation. URL: [https://eng.mil.ru/en/news\\_page/country/more.htm?id=12372383@egNews](https://eng.mil.ru/en/news_page/country/more.htm?id=12372383@egNews) (accessed: 29.01.2022).

and India which prevents economic development and stability not only in South Asia, but on a larger scale of SCO member states space.

It should be noted, that Moscow has developed longstanding, time-tested friendly partnership relations with India, as it is evident by the Russian President Vladimir Putin visit on December 6, 2021 to New Delhi. By pursuing a balanced foreign policy in South Asia, Russia is also committed to develop strategic long-term bilateral relations with Pakistan. It may be illustrated by the Russian Foreign Minister Sergey Lavrov diplomatic first ever two-stop visit to both India and Pakistan in April 2021. Actually, Russia is ready to play its role in bringing these two largest South Asian states closer towards each other for the promotion of regional stability and connectivity. Moscow had such a mediation experience in the past. One can recall the famous Tashkent Declaration, signed on January 10, 1966. It helped to improve relations between these two neighboring countries, even though the resulting peace lasted not long<sup>15</sup>.

Contemporary deterioration of Pakistan-India relations seems to start much earlier than after New-Delhi canceled Kashmir special status on August 19, 2019. It looks to happen after the Indian Prime Minister Narendra Modi refused to attend the preplanned summit of South Asian Association for Regional Cooperation (SAARC) in Islamabad in November 2016. This decision, it can be assumed, resulted in the practical collapse of this regional intergovernmental organization of eight South Asian countries. By the way, while participating on January 6, 2022 in the international webinar on «Pakistan-Russia Strategic Relations», the author of this article pointed out, that Russia is interested in the regional peace for the economic growth and stability, and thus solving the Kashmir problem between India and Pakistan in a dialogue format, not excluding compromise options on the bilateral and multilateral levels of the SCO platform, which provides options for good-neighborly cooperation of its member countries<sup>16</sup>.

The Russian and Pakistani participants of this international webinar, organized by the Strategic Vision Institute (SVI, Islamabad), discussed a wide range of issues on the current trends in bilateral relations between the Russian Federation and the Islamic Republic of Pakistan in the realities of an unstable situation in the Central and South Asia region. They stressed the need for joint efforts of Russia and Pakistan on a bilateral and multilateral basis, using the capabilities of international organizations such as the SCO, OIC, UN, etc., to overcome the humanitarian crisis in Afghanistan, ensure regional security and stability in order to implement numerous integration projects aimed at achieving sustainable economic development of the Eurasian states. The Russian and Pakistani dip-

---

<sup>15</sup> Belokrenitsky V.Y., Moskalenko V.N. A Political History of Pakistan, 1947–2007. – Karachi: Oxford University Press, 2013. P. 184–185.

<sup>16</sup> SVI International Webinar – Pakistan-Russia Strategic Relations – 6th January 2022. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=gFRmXku3k1o> (accessed: 29.01.2022).



lomats, scholars and experts came to the shared conclusion that «enhanced economic cooperation between Islamabad and Moscow can lay the foundation for a robust strategic engagement between the two countries without being affected by the Indian factor»<sup>17</sup>.

In fact, this international webinar took place a few days before the first National Security Policy in the history of Pakistan (NSP 2022–2026) was publicly unveiled by Prime Minister Imran Khan on January 14, 2022 (though it was approved by the government on December 28, 2021). It has broadened the traditional security concept by bringing into the center of it the economic stability and human development, in order to gain geostrategic benefits from the geoeconomics' dividends. Pakistan considers domestic stability and regional peace based on mutual co-existence, regional connectivity and shared prosperity as an essential condition for optimising national security. An important place in NSP has been assigned to the construction of Pakistan-Russia multidimensional partnership in the context of the regional integration accounting the Russia historically immense influence in Central Asia<sup>18</sup>. Besides, it is evident, that, their sharing SCO permanent membership also contributes much for further consolidation of the regional economic development, humanitarian collaboration and security<sup>19</sup>.

The ongoing intensification of Pakistan-Russia relations may be illustrated by the Pakistani six-member delegation visit to Moscow on December 1, 2021 on the invitation of the Secretary of the Russia Security Council Nikolai Patrushev. It was headed by the National Security Advisor of Pakistan Moeed Yusuf, who was the main contributor to NSP. The important issues of mutual interests, including economic, energy, and defense cooperation as well, as counter-terrorism, counter-narcotics joint efforts, information and cyber security were under the two sides discussion. While analyzing regional and international matters they expressed concern over the humanitarian crisis in Afghanistan and proposed some practical steps to avert it<sup>20</sup>. Such a wide range of the bilateral negotiations agenda reflects the identical approach of Moscow and Islamabad in their security vision with the strategy shift from the traditional security to economics and human development. Thus, the top national interests in the updated National Security Strategy of the Russian Federation (2021) and the first ever National Security Policy of Pakistan (2022) are on priority connected with the human security and welfare of their citizens.

<sup>17</sup> Shafqat Ali. Pakistan, Russia can lay foundation for strategic engagement: Speakers. URL: <https://nation.com.pk/11-Jan-2022/pakistan-russia-can-lay-foundation-for-strategic-engagement-speakers> (accessed: 29.01.2022).

<sup>18</sup> National Security Policy of Pakistan 2022–2026. URL: [NSP2022-2026.pdf](https://nsp2022-2026.pdf) (accessed: 30.01.2022).

<sup>19</sup> Mir Sherbaz Khetran. SCO Membership and Pakistan: Prospects of Relations with Central Asia. — Strategic Studies. — Islamabad: Institute of Strategic Studies. Volume 39. N 21. Summer 2019. — Pp. 83–95.

<sup>20</sup> NSA holds talks with Russian counterpart. URL: <https://www.thenews.com.pk/print/913433-nsa-holds-talks-with-russian-counterpart> (accessed: 29.01.2022).

It is not excluded, that the maiden visit of the Russian President Vladimir Putin to Pakistan was also under the both sides discussion. The information about his official landmark visit at the end of this year for the inauguration of the groundbreaking of the multibillion dollar Pakistan Stream Gas Pipeline project has been recently leaked to the media<sup>21</sup>. The formal invitation to Vladimir Putin was reiterated by the Pakistan Prime Minister Imran Khan during their last telephone conversation on January 17, 2022. The two leaders agreed to enhance the bilateral cooperation in different spheres, increase high-level exchanges and remain in close contact on matters relating to Afghanistan<sup>22</sup>. Both of them are also expected to meet in February this year on the sidelines of the Winter Olympics opening ceremony in Beijing where Imran Khan plans personally to extend the invitation to the Russian President. All the above said facts correlates with the Pakistan Foreign Minister Shah Mehmood Qureshi statement, that both countries are moving ahead with the identical approach and «Pakistan-Russia relations have been on a positive trajectory»<sup>23</sup>.

In conclusion, it should be once again emphasized, that the growth of bilateral interaction between Russia and Pakistan may be considered as a by-product of the regional integration taking place on the vast and quickly developing Eurasian landmass. The Shanghai Cooperation Organization proved to be a useful instrument of multilateral interaction. And let us hope, that the process of its growing effectiveness would continue. This will be definitely good for the relations between Pakistan and Russia which are both interested in the Eurasian integration enhancement for the attainment of regional security and sustainable development of all belonging to it countries.

## Литература / References

1. Belokrenitsky V.Y., Moskalenko V.N. A Political History of Pakistan, 1947–2007. – Karachi: Oxford University Press, 2013. — 497 p.
2. Dedov A.Y. Russia's Stabilizing Role in South Asia. – Pakistan Horizon. – Karachi: The Pakistan Institute of International Affairs. Volume 72. Number 1. January 2019. – P. 1–9.
3. Khetran Mir Sherbaz. SCO Membership and Pakistan: Prospects of Relations with Central Asia. – Strategic Studies. – Islamabad: Institute of Strategic Studies. Volume 39. No. 21. Summer 2019. – P. 83–95.

---

<sup>21</sup> Kamran Yousaf. Islamabad, Moscow in talks for maiden Putin visit. URL: <https://tribune.com.pk/story/2340103/islamabad-moscow-in-talks-for-maiden-putin-visit> (accessed: 30.01.2022).

<sup>22</sup> In telephone call, PM Imran thanks Putin for 'emphatic' statement against insulting Holy Prophet (PBUH). URL: <https://www.dawn.com/news/1669975/in-telephone-call-pm-imran-thanks-putin-for-emphatic-statement-against-insulting-holy-prophet-pbuh> (accessed: 30.01.2022).

<sup>23</sup> Pakistan, Russia moving ahead with identical approach: FM URL: <https://nation.com.pk/19-Jan-2022/pakistan-russia-moving-ahead-with-identical-approach-fm> (accessed: 30.01.2022).

4. Serenko I.N. Russia and Pakistan: Economic and Security Cooperation on Eurasian Integration. – Pakistan Horizon. – Karachi: The Pakistan Institute of International Affairs. Volume 74. Numbers 2–3. April–July 2021. – P. 133–147.
5. Serenko I.N. On Yu.V. Gankovskiy's Contribution to the National and World Pakistani Studies (To the 100<sup>th</sup> Anniversary). – Journal of the Institute of Oriental Studies RAS. – Moscow: IOS RAS, No. 2 (16), 2021 (in Russian). – P. 224–233.

#### ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ / INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

**Серенко Ирина Николаевна** – канд. пед. наук, старший научный сотрудник Центра изучения стран Ближнего и Среднего Востока, Институт востоковедения Российской академии наук, Москва, Россия

**Serenko Irina N.** – Cand. Sci. (Pedag.), Senior Research Fellow, Center for the Study of the Middle East, Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Science, Moscow, Russian Federation

#### **Раскрытие информации о конфликте интересов**

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

#### **Информация о статье**

Поступила в редакцию: 31 января 2022. Одобрена после рецензирования: 7 февраля 2022.

Принята к публикации: 9 февраля 2022. Опубликована: 29 марта 2022.

Автор прочитал и одобрил окончательный вариант рукописи.

#### **Conflicts of Interest Disclosure**

The author declares that there is no conflict of interest.

#### **Article info**

Submitted: January 31, 2022. Approved after peer reviewing: February 7, 2022.

Accepted for publication: February 9, 2022. Published: March 29, 2022.

The author has read and approved the final manuscript.

***EASTERN ANALYTICS***  
***Peer-reviewed academic journal***

Editor-in-Chief *Vitaly V. Naumkin*,  
Member of the Russian Academy of Sciences (RAS), Dr. Sci. (Hist.), Prof.

Deputy Editor-in-Chief *Vyacheslav Y. Belokrenitsky*,  
Dr. Sci. (Hist.), Prof.

Deputy Editor-in-Chief *Alexander V. Akimov*,  
*Dr. Sci. (Hist.)*

Executive Secretary *E. F. Shchepilova*  
Proof-reader *Marina Y. Kolesnik*  
Computer layout *Nadezhda V. Makeeva*

---

Languages in which articles in the journal can be printed: Russian, English, Arabic, Yiddish, Chinese, Korean, Turkish, Farsi, Hindi, Japanese.

Signed in the press on March 29, 2022. Format 70×100/16. Typeface Noto Serif.  
Conventionally printed sheets 29.03.2022. Circulation 100 copies. Order No.  
The price is free. Website: <https://analitika.jes.su>

The Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Sciences.  
The Science Publishing Centre, head of *Sh. R. Kashaf*  
12, Rozhdestvenka str., Moscow, 107031. Website: [www.ivran.ru](http://www.ivran.ru)

Printed in the publishing house of LLC “Amirit”  
in accord with provided materials.  
88, Chernishevsky str., Saratov, 410004, Russian Federation.  
Phone: +7(800)700-86-33, +7(8452)24-86-33,  
E-mail: [zakaz@amirit.ru](mailto:zakaz@amirit.ru). Website: <http://amirit.ru>

**ВОСТОЧНАЯ АНАЛИТИКА**  
***Научный рецензируемый журнал***

Главный редактор *В. В. Наумкин*,  
академик Российской академии наук, д-р ист. наук., проф.

Заместитель главного редактора *В. Я. Белокреницкий*,  
д-р ист. наук, проф.

Заместитель главного редактора *А. В. Акимов*,  
д-р экон. наук

Ответственный секретарь *Е. Ф. Щепилова*  
Корректор *М. Я. Колесник*  
Верстальщик *Н. В. Макеева*

---

Языки, на которых могут быть напечатаны статьи в журнале: русский, английский, арабский, идиш, китайский, корейский, турецкий, фарси, хинди, японский.

Подписано в печать 29.03.2022. Формат 70×100/16.  
Гарнитура Noto Serif. Усл. печ. л. 6,34. Тираж 100 экз. Заказ № 2264-22  
Журнал распространяется по подписке. Свободная цена.  
Веб-сайт: <https://analitika.jes.su>

Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Институт  
востоковедения Российской академии наук (ФГБУН ИВ РАН).  
Научно-издательский центр, заведующий *Ш. Р. Кашаф*  
107031, г. Москва, ул. Рождественка, д. 12. Веб-сайт: [www.ivran.ru](http://www.ivran.ru)

Отпечатано в соответствии с предоставленными материалами  
в типографии ООО «Амирит»  
410004, Россия, г. Саратов, ул. Чернышевского, д. 88.  
Тел.: +7(800)700-86-33, +7(8452)24-86-33  
E-mail: [zakaz@amirit.ru](mailto:zakaz@amirit.ru). Вебсайт: <http://amirit.ru>

DOI: 10.31696/2227-5568-2022-01

