

*И.С. Виноградов*

## ИНИЦИАТИВА «ПОЯС И ПУТЬ» В СТРАНАХ АСЕАН: ОСОБЕННОСТИ И УСПЕХИ РЕАЛИЗАЦИИ

**Аннотация.** Крупномасштабные инфраструктурные проекты, запущенные в рамках китайской инициативы «Пояс и путь» (ИПП), стали заметным штрихом в картине экономического развития Юго-Восточной Азии. Страны АСЕАН испытывают потребность в развитии «жесткой» инфраструктуры, и здесь Китай предоставляет им широкие финансовые и технологические возможности. КНР стала лидером среди международных партнеров организации в деле финансирования инфраструктурных проектов.

Китайские мегапроекты направлены на повышение «связанности» Китая со странами АСЕАН, а с запуском ИПП стала реализовываться давняя идея создания паназиатской железнодорожной сети. Так, в частности, уже функционирует железнодорожный транспортный коридор Китай—Лаос—Таиланд.

Реализация мегапроектов ИПП демонстрирует успешный пример экспорта китайских передовых технологий. Тому свидетельство запуск флагманских проектов ИПП — китайско-лаосской железной дороги и высокоскоростной магистрали (ВСМ) Джакарта—Бандунг.

Реализация проектов ИПП в странах АСЕАН имеет свои особенности. Индонезия, Лаос и Камбоджа являются наиболее восприимчивыми к процессам строительства ИПП.

В Таиланде, Малайзии и Мьянме реализация флагманских мегапроектов ИПП до недавнего времени проходила достаточно медленно и сопровождалась пересмотрами условий ранее заключенных соглашений в силу внутривластных причин, а также из-за уточнения вопросов финансирования. Но в настоящее время флагманские проекты ИПП в этих странах вышли на стадию реализации.

На Филиппинах внешнеполитический курс нынешнего руководства, конфронтационный по отношению к Китаю, привел к приостановке всех намеченных мегапроектов ИПП.

Вьетнам пока воздерживается от реализации флагманских проектов ИПП, однако есть перспективы участия КНР в его крупных железнодорожных проектах.

**Ключевые слова:** Китай, АСЕАН, Юго-Восточная Азия, инициатива «Пояс и путь» (ИПП), инфраструктура.

**Автор:** *Виноградов Илья Сергеевич*, кандидат исторических наук, старший научный сотрудник Центра «Россия, Китай, мир», Институт Китая и современной Азии РАН (адрес: 117997, Москва, Нахимовский пр-т, 32). ORCID: 0000-0002-5572-3471.

E-mail: vinbel19@mail.ru

**Конфликт интересов.** Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

**Финансирование.** Статья подготовлена в рамках выполнения государственного задания Министерства науки и высшего образования Российской Федерации в Институте Китая и современной Азии РАН.

*I.S. Vinogradov*

### **The Belt and Road Initiative in ASEAN countries: features and advantages**

**Abstract.** Large-scale infrastructure projects launched under China's Belt and Road Initiative have become a prominent feature of Southeast Asia's development landscape. ASEAN countries have a need to develop "hard" infrastructure, and in this regard, China provides ample financial and technological opportunities. China has become a leader among ASEAN's external partners in financing infrastructure projects.

Chinese megaprojects are aimed at increasing China's connectivity with ASEAN countries; with the launch of the BRI, the long-standing idea of creating a pan-Asian railway network began to be put into practice, in particular, the China-Laos-Thailand railway transport corridor is already functioning.

The implementation of BRI megaprojects demonstrates a successful example of the export of Chinese advanced technologies. This is evidenced by the launch of the flagship BRI projects — the China-Laos railway and the Jakarta-Bandung high-speed line.

The implementation of the BRI in individual ASEAN countries has its own specifics. Indonesia, Laos and Cambodia are the most receptive countries to implement megaprojects under the BRI.

In Thailand, Malaysia and Myanmar, the implementation of flagship BRI megaprojects until recently was quite slow and was accompanied by

revisions of the terms of previously concluded agreements due to both domestic political reasons and financing issues; currently, flagship BRI projects in these countries have entered the implementation stage.

In the Philippines, the current leadership's confrontational foreign policy towards China has led to the suspension of all planned BRI projects.

Vietnam has so far refrained from implementing flagship BRI projects, but there are prospects for Chinese participation in major railway projects in the country.

**Keywords:** China, ASEAN, Southeast Asia, Belt and Road Initiative (BRI), infrastructure.

**Author:** Iliia S. VINOGRADOV, Ph.D (History), Senior Research Fellow, Institute of China and Contemporary Asia of the Russian Academy of Science (address: 32, Nakhimovsky Ave., Moscow, 117997, Russian Federation). ORCID: 0000-0002-5572-3471. E-mail: vinbel19@mail.ru

**Conflict of interests.** The author declares the absence of the conflict of interests.

**Support.** The article was prepared at the Institute of China and Contemporary Asia of the RAS within the framework of the State assignment of the Ministry of Science and Higher Education of the Russian Federation.

В 2023 г. отмечалось 10-летие инициативы «Пояс и путь» (ИПП). Именно в столице Индонезии в 2013 г. Си Цзиньпин предложил построить Морской Шелковый путь XXI века и вместе работать над созданием более тесного сообщества Китай—АСЕАН с общим будущим.

По словам Си Цзиньпина (на 17-й выставке ЭКСПО Китай—АСЕАН в 2020 г.), Китай рассматривает АСЕАН как приоритетное направление «добрососедской дипломатии»<sup>1</sup> и ключевой регион для качественного совместного строительства ИПП<sup>2</sup>.

Взаимную стратегическую значимость подтверждает высокий уровень экономического сотрудничества партнеров. Китай и АСЕАН являются крупнейшими торговыми контрагентами, и с 2020 г. АСЕАН опережает ЕС и США в качестве главного торгового партнера КНР.

---

<sup>1</sup> Добрососедская дипломатия, кит. *чжэоубянь вайцзяо*, можно перевести также как периферийная или сопредельная дипломатия. Добрососедская дипломатия КНР сочетает в себе традиционную, экономическую и публичную дипломатию. Добрососедская дипломатия Пекина направлена на гармонизацию отношений КНР с сопредельными государствами и на утверждение роли Китая как регионального лидера.

<sup>2</sup> Zhonghua renmin gongheguo waijiao bu [Ministry of Foreign Affairs of PRC]. 27.11.2020. URL: [https://www.mfa.gov.cn/zyxw/202011/t20201127\\_348850.shtml](https://www.mfa.gov.cn/zyxw/202011/t20201127_348850.shtml) (accessed: 12.05.2024).

Китай наряду с Сингапуром и Японией является ключевым инвестором в страны АСЕАН, а для Камбоджи и Лаоса — главным источником прямых иностранных инвестиций (ПИИ)<sup>1</sup>. Текущие ПИИ и число строительных контрактов Китая в АСЕАН продолжают неуклонно расти, и прежде всего они связаны с реализацией различных проектов в рамках ИПП.

По расчетам Американского института предпринимательства, в АСЕАН совокупная стоимость китайских инвестиций и заключенных контрактов под эгидой ИПП к 2022 г. составила 125,26 млрд долл., или 34 % от общей суммы инвестиций и заключенных контрактов Китая в рамках ИПП [Yu, H., с. 57].

## Взаимные стратегические интересы

Сотрудничество в рамках ИПП отвечает потребностям стран АСЕАН в деле их модернизации и устойчивого развития. Такие страны, как Камбоджа, Мьянма и Лаос, по-прежнему относятся к наименее развитым странам по классификации ООН, что во многом связано со слабым развитием их базовой инфраструктуры. Например, согласно индексу развития логистики Всемирного банка LPI (*logistics performance index*) за 2023 г., Камбоджа и Лаос по этому показателю делят 115-е место, Мьянма же занимала 137-е место в 2018 г. (на 2023 г. данных нет), Индонезия в 2023 г. занимала 61-е место<sup>2</sup>.

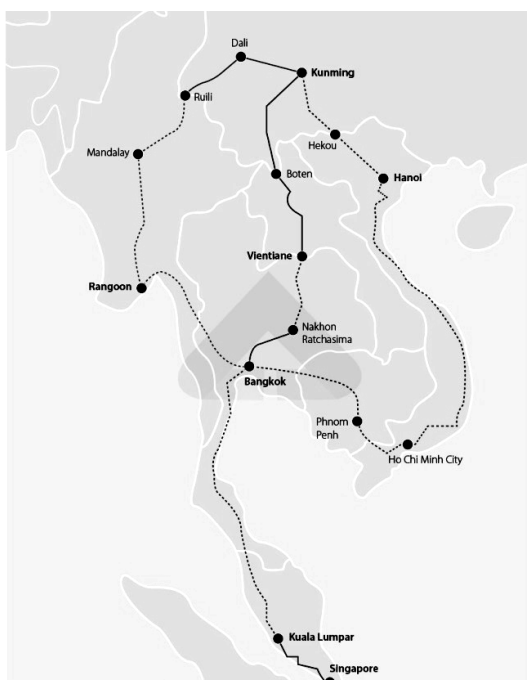
Руководство КНР придает стратегическое значение повышению связанности с АСЕАН и развитию нового транспортного коридора «суша—море». Маршруты коридора выходят непосредственно на страны АСЕАН. Это основной внутрикитайский коридор из Чунцина в залив Бэйбу (Тонкинский), а также дополнительные международные коридоры в рамках ИПП: экономический коридор Китай—Мьянма, транспортный коридор Китай—Лаос—Таиланд (с перспективой продления до Сингапура), железнодорожный и автомобильный коридор Китай—Вьетнам [Лозинский, Сазонов, с. 326]. Данные международные коридоры вписываются и в план ЭСКАТО ООН по созданию в ЮВА паназиатской железнодорожной сети. В рамках данной инициативы запланированы три железнодорожных коридора: центральный, который начинается в Куньмине (Юньнань) и идет через

<sup>1</sup> ASEAN Stats Data Portal. URL: <https://data.aseanstats.org/fdi-by-hosts-and-sources-stock> (accessed: 13.05.2024).

<sup>2</sup> International LPI // The World Bank. URL: <https://lpi.worldbank.org/international/global> (accessed: 13.05.2024).

Лаос до Бангкока; западный маршрут через Мьянму и Таиланд и восточный маршрут, проходящий через Вьетнам, Камбоджу и Таиланд. Все три маршрута соединяются в Таиланде, откуда железнодорожная линия продолжает соединять Малайзию и Сингапур (рис. 1).

По оценкам Азиатского банка развития (АБР), странам АСЕАН потребуется к 2030 г. не менее 2,8 трлн долл. инфраструктурных инвестиций для достижения целей устойчивого развития, причем государственное финансирование лишь частично может покрыть необходимые затраты<sup>1</sup>. Ввиду значительных диспропорций в социально-экономическом развитии стран АСЕАН только некоторые страны



**Рис. 1.** План основных коридоров в рамках создания Паназиатской железнодорожной сети.

*Источник:* ASEAN Briefing. 31.05.2022. URL: <https://www.aseanbriefing.com/news/china-launches-new-freight-train-services-to-vietnam/> (accessed: 12.05.2024).

<sup>1</sup> The Asian Development Bank. 2.05.2023. URL: <https://www.adb.org/news/features/qa-innovative-financing-help-bridge-southeast-asia-infrastructure-financing-gap#:~:text=ADB%20estimated%20ASEAN's%20total%20infrastructure,billion%20and%20%24210%20billion%2C%20respectively.> (accessed: 13.05.2024).

(например, Таиланд или Сингапур) способны покрыть основную часть затрат на развитие инфраструктуры за счет частного сектора, который к тому же недостаточно экономически устойчив и подвержен различным внешним и внутренним рискам. Поэтому страны региона вынуждены полагаться на зарубежные источники финансирования. В этом отношении наибольшие инвестиционные и технологические возможности предоставляет КНР.

В 2019 г. по итогам 22-го саммита АСЕАН—Китай в Бангкоке стороны опубликовали совместное заявление о сопряжении ИПП с Генеральным планом АСЕАН по обеспечению связанности ее членов до 2025 г. (МРАС-2025). Китай рассчитывает, что ИПП внесет свой вклад в построение Экономического сообщества АСЕАН, предполагающего создание высокоинтегрированного общего рынка со свободным перемещением рабочей силы, товаров, услуг и инвестиций.

Отдельно стоит выделить роль механизма сотрудничества «Ланьцан—Меконг» (СЛМ) в деле дополнительной интенсификации взаимодействия в рамках ИПП с материковыми странами АСЕАН<sup>1</sup> и одновременно — продвижения «мягкой силы» Китая. Одним из ключевых направлений данного механизма является развитие связанности. Китай оказывает странам субрегиона поддержку в реализации совместных проектов по отдельной кредитной линии и через специальный фонд СЛМ. Как отметил премьер Госсовета КНР Ли Цян на встрече лидеров СЛМ в декабре 2023 г., СЛМ должен стать образцом высококачественного сотрудничества в рамках ИПП в интересах укрепления стратегической взаимосвязанности<sup>2</sup>.

## Реализация мегапроектов ИПП в странах АСЕАН

По оценке австралийского аналитического Центра *Lowy Institute*, в странах ЮВА за период 2015—2021 гг. было зафиксировано 34 обязательства по финансированию инфраструктурных мегапроектов стоимостью более 1 млрд долл. Среди них: 24 обязательства от Китая, шесть от Японии, три от АБР и один от Кореи.

14 из 24 китайских мегапроектов были связаны со строительством объектов электроэнергетики (10 на ископаемом топливе, четыре гид-

---

<sup>1</sup> К ним относятся страны субрегиона Большой Меконг: Китай, Мьянма, Лаос, Таиланд, Камбоджа и Вьетнам.

<sup>2</sup> Zhonghua renmin gongheguo waijiao bu [Ministry of Foreign Affairs of PRC]. 25.12.2023. URL: [https://www.mfa.gov.cn/eng/zxxx\\_662805/202401/t20240104\\_11216544.html](https://www.mfa.gov.cn/eng/zxxx_662805/202401/t20240104_11216544.html) (accessed: 12.05.2024).

роэнергетических проекта), а остальные 10, что эквивалентно 70 % от общей стоимости обязательств, относятся к транспортному сектору (семь железных дорог, один аэропорт, один мост, один порт).

Реализация ИПП в каждой из стран АСЕАН отличается собственной спецификой, и ниже автор предпринимает попытку выявить особенности и успехи в деле продвижения Китаем инфраструктурных мегапроектов ИПП в странах АСЕАН.

### *Лаос*

ИПП хорошо согласуется с государственной стратегией Лаоса по преобразованию страны, не имеющей выхода к морю, в страну, связанную с соседями сухопутными путями.

Важной вехой в деле продвижения ИПП стал запуск однопутной высокоскоростной китайско-лаосской железной дороги (КЛЖД) 3 декабря 2021 г. (построенной за шесть лет). Дорога протяженностью 1035 км соединяет столицу пров. Юньнань г. Куньмин со столицей Лаоса Вьентьяном. КЛЖД инвестировалась и строилась китайской стороной, по китайским техническим стандартам.

Китай в рамках ИПП также содействует Лаосу в его стратегии по наращиванию энергетических мощностей по экспорту дешевой электроэнергии в соседние страны. Китай уже профинансировал сооружение половины лаосских плотин на р. Меконг и его притоках.

На примере Лаоса критики Китая обвиняют Пекин в намеренной политике получения доступа к критической инфраструктуре развивающихся стран через предоставление долгосрочных кредитов и реализацию ИПП. Внешний долг Лаоса уже достигает 15,9 млрд долл. (около 100 % ВВП страны), половина из которого приходится на китайских кредиторов<sup>1</sup>.

Лаосский участок КЛЖД построило совместное предприятие (СП) *Laos-China Railway Co.*, на 70 % принадлежащее Китаю. Сумма проекта составила 5,9 млрд долл., из которых 3,5 млрд долл. были взяты Лаосом в долг у Эксимбанка КНР. СП имеет право эксплуатировать дорогу на срок концессии 50 лет, затем она перейдет в собственность Лаоса.

На современном этапе очевидно, что именно ИПП становится двигателем комплексной модернизации Лаоса в соответствии со стратегиями развития по превращению Лаоса в страну, «связанную с сушей», а также комплексного развития электроэнергетики.

---

<sup>1</sup> East Asia Forum. 24.01.2024. URL: <https://eastasiaforum.org/2024/01/24/laos-economy-reckoning/> (accessed 22.05.2024).

В частности, при всех финансовых издержках реализации флагманского проекта ИПП — КЛЖД стоит отметить, что до ее запуска в Лаосе отсутствовала железнодорожная сеть. Можно предположить, что в ближайшие годы данный мегапроект принесет долгожданный позитивный экономический эффект, прежде всего благодаря наращиванию грузоперевозок и трансграничному развитию инфраструктуры страны. Кроме того, железная дорога будет способствовать росту туристических потоков и инвестиционной привлекательности Лаоса.

#### *Таиланд*

В 2022 г. с открытием логистического центра в пригороде Вьентьяна стал функционировать транспортный коридор Китай—Лаос—Таиланд, по которому осуществляются интермодальные перевозки с перевалкой контейнеров с КЛЖД стандартной колеи на узкоколейную таиландскую железную дорогу и наоборот — для дальнейшей доставки грузов в двух направлениях — в Таиланд (до порта Лаем-Чабанг) и в Китай. За два года работы, к декабрю 2023 г. 6 млн т различных товаров стоимостью 3,5 млрд долл. пересекли китайско-лаосскую границу по новой железной дороге. По данным Департамента железнодорожного транспорта Таиланда, коридор должен сократить расходы на перевозку грузов на 30—20 % за два—три года<sup>1</sup>.

ИПП также хорошо согласуется со стратегией Таиланда по расширению и модернизации железнодорожной сети, включая постепенное внедрение стандартной колеи<sup>2</sup>. Таиланд решил использовать опыт Китая при строительстве северо-восточной высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Бангкок—Нонгкай.

В 2014 г. военное правительство Праюта Чан-Оча подписало с Китаем меморандум о взаимопонимании по строительству ВСМ. Строительство было запущено в 2017 г., однако до недавнего времени продвигалось медленно. Особенностью реализации данного проекта является то, что он находится на стадии строительства, ситуационного согласования и планирования одновременно.

Бангкок в 2016 г. из-за высоких процентных ставок отклонил предложение Пекина по предоставлению кредита и сам занимается поиском источников финансирования проекта, но технологическим обеспечением проекта занимается китайская сторона.

---

<sup>1</sup> Vietnam+. 30.01.2023. URL: <https://en.vietnamplus.vn/thailand-laos-boost-negotiations-on-trans-border-rail-link-post247556.vnp> (accessed: 22.05.2024).

<sup>2</sup> В Китае стандартная железнодорожная колея 1435 мм. В странах Индокитая преобладают ж/д узкой колеи 1000 мм (*прим. авт.*).



До недавнего времени делу мешали бюрократические проволочки: проблемы, связанные с правами на землю, переносом коммуникаций из зон строительства. Негативную роль сыграли и ограничения, связанные с пандемией *COVID-19*.

Подписание плана совместного строительства «Пояса и пути» в 2022 г. на саммите АТЭС поспособствовало ускорению сооружения китайско-тайландской железной дороги. В настоящее время *China State Construction Engineering Co.* осуществляет строительство первого участка северо-восточной ВСМ Бангкок—Накхонратчасима. По предварительным планам, озвученным правительством Таиланда в 2022 г., его планировалось завершить в 2026 г., однако из-за дополнительных расходов планы сдвигаются как минимум на два года. По состоянию на апрель 2024 г., построено 28,6 % первого участка ВСМ<sup>1</sup>. Также стороны договорились, что на втором этапе строительства ВСМ на участке Накхонратчасима—Нонгкай основную часть работ возьмут на себя уже тайские подрядчики. По предварительным планам, его завершение планируется к 2028 г., а после этого намечено строительство моста через Меконг и соединение тайской ВСМ с КЛЖД.

Помимо этого, *China Railway Construction Co.* вошла в консорциум с тайской корпорацией *CP Group*, которая в 2019 г. выиграла тендер на реализацию проекта строительства восточной ВСМ, соединяющей три аэропорта вокруг Бангкока. Ожидается, что в перспективе восточная ВСМ будет соединена с северо-восточной ВСМ (Нонгкай—Бангкок). Однако пока реализация этого проекта тормозится из-за вопросов, связанных с передачей земли под строительство.

#### *Малайзия*

Реализация проектов ИПП в Малайзии до недавнего времени была подвержена серьезным задержкам и пересмотрам, что связано с ненадлежащим управлением проектами и коррупционными скандалами. Так, ветеран малазийской политики премьер-министр М. Мохамад в 2018 г. приостановил три проекта (строительство нефте- и газопровода и железной дороги Восточного побережья (*East Coast Rail Link, ECRL*) с участием Китая, инициированные предыдущим премьером Н. Разаком в 2016 г. Экспертиза показала, что 88 % стоимости трубопроводов было выплачено китайской компании *China Petroleum Pipeline Bureau*, причем за это время было выполнено лишь 13 % работ. Последующие расследования засвидетельствовали, что технико-эко-

---

<sup>1</sup> Taiguo Zhonghua wang [Thailand China Net]. 22.04.2024. URL: <https://thaizhonghua.com/2024/04/22/110962.html> (accessed: 22.05.2024).

номическое обоснование не проводилось, как и оценки воздействия на окружающую среду и корректность юридических процедур по приобретению земли, и, скорее всего, имели место коррупционные схемы отмывания денег. Проект *ECRL*, который предполагает соединение штатов Восточного побережья полуострова Малакка с долиной Кланг на западном побережье, включая столицу Куала-Лумпур, также был остановлен в связи с завышенной стоимостью проекта — 19 млрд долл. под кредит у Эксимбанка КНР. Новое правительство Малайзии во главе с А. Ибрагимом в 2022 г. добилось снижения стоимости контракта на 2,5 млрд долл. и инициировало реализацию данного мега-проекта<sup>1</sup>.

В декабре 2023 г. *China Communications Construction Company (CCCC)* начала прокладку железнодорожных путей *ECRL*. Как отметил А. Ибрагим, проект *ECRL* является катализатором, который может сбалансировать экономику менее развитого Восточного побережья с экономическим центром на Западном побережье. По предварительным планам *CCCC*, проект ожидается завершить в 2026 г.

#### *Камбоджа*

Камбоджа активно использует возможности ИПП для улучшения слабой инфраструктуры, повышения конкурентоспособности экономики. Как подчеркнул покинувший свой пост в 2023 г. президент Хун Сен, цель ИПП — это просто развитие, а не блокирование национального роста или противодействия какой-либо другой нации<sup>2</sup>. Благодаря ИПП была значительно улучшена базовая инфраструктура Камбоджи. В частности, были построены: международный аэропорт Сиенреап-Ангкор, особая экономическая зона Сиануквиль, мосты через реки Меконг, Тонлесап и Бассак. В 2022 г. *China Road and Bridge Corporation* успешно сдала в эксплуатацию скоростную автомагистраль Пномпень—Сиануквиль, а в 2023 г. приступила к строительству автомагистрали Пномпень—Бавет (на границе с Вьетнамом). В настоящее время *China Construction Third Engineering Bureau Group* осуществляет строительство международного аэропорта Техо в Пномпене, открытие которого запланировано на 2025 г. Важно, что на встрече в сентябре 2023 г. в Пекине новый президент Камбоджи Хун Манет и Си Цзиньпин договорились и дальше углублять синергию национальной пятиугольной стратегии Камбоджи с ИПП.

<sup>1</sup> Channel news Asia. 21.12.2022. URL: <https://www.channelnewsasia.com/asia/malaysia-anwar-ibrahim-east-coast-rail-link-project-3159876> (accessed: 22.05.2024).

<sup>2</sup> Asia news network. 23.05.2023. URL: <https://asianews.network/pm-hun-sen-marks-10th-anniversary-of-belt-and-road-initiative/> (accessed: 25.05.2024).

### *Индонезия*

Индонезия также стала наиболее восприимчивой к ИПП страной в АСЕАН: в ней реализуется наибольшее число проектов под эгидой «Пояса и пути» (по данным индонезийского аналитического центра CELIOS, — 71 проект по состоянию на 2023 г., что больше, чем в Камбодже и Лаосе).

Важным событием в год 10-летия ИПП стала сдача в эксплуатацию 2 октября 2023 г. двухпутной ВСМ Джакарта—Бандунг. Железная дорога была построена по китайским технологиям и стандартом. ВСМ строилась в консорциуме *China Railway International* и четырех индонезийских государственных компаний и на 75 % финансировалась Банком развития Китая.

Изначально ТЭО в 2009 г. по данному проекту проводила Япония, но в итоге в 2015 г. при президенте Видодо проект был отдан Китаю, так как, согласно японскому плану, правительство Индонезии должно было предоставить финансовые гарантии, которых не требовал китайский план.

Вследствие некоторых задержек в реализации, связанных с пандемией, логистическими трудностями и вопросами прав на землю стоимость проекта повысилась на 1,2 млрд долл. и составила 7,3 млрд. Тем не менее проект можно считать успехом. Китай подтвердил действенность ИПП через экспорт передовых технологий за рубеж. Индонезия восполнила пробелы в инфраструктуре: теперь время поездки между Джакартой и Бандунгом сократилось с 3 часов до 40 мин. К марту 2024 г. новая железная дорога перевезла более 2 млн пассажиров. Кроме того, ВСМ создала 51 тыс. рабочих мест и обеспечила техническую подготовку 45 тыс. индонезийских рабочих, в целом открыв новые инвестиционные возможности для Западной Явы. Важно также, что особенности эксплуатации ВСМ отвечают постоянным усилиям Индонезии по сокращению выбросов углекислого газа<sup>1</sup>.

### *Вьетнам*

Вьетнам, несмотря на официальную поддержку ИПП и участие премьер-министра Фам Минь Тиня в Третьем форуме «Пояс и путь» в октябре 2023 г., пока воздерживается от реализации инфраструктурных проектов с участием Китая.

Из инфраструктурных проектов, реализованных Китаем во Вьетнаме, можно отметить строительство *China Railway Construction Corporation (CRCC)* линии метро в Ханое, запущенной в 2022 г., открытие

---

<sup>1</sup> Renmin wang [People's Daily Online]. 30.10.2023. URL: <http://world.people.com.cn/n1/2023/1030/c1002-40106094.html> (accessed: 22.05.2024).

объединенных сухопутных пограничных портов (вместе с запуском китайско-вьетнамских международных поездов), строительство нескольких угольных ТЭС. Также китайские компании сдали в эксплуатацию в 2019 г. крупнейший за рубежом кластер фотоэлектрической промышленности на юго-западе Вьетнама.

Вьетнам, с которым у КНР имеются давние территориальные споры в Южно-Китайском море, с осторожностью смотрит на китайские инициативы. При этом очевидна экономическая заинтересованность двух сторон в углублении взаимосвязанности. Китай долгое время остается крупнейшим торговым партнером Вьетнама, а Вьетнам — крупнейшим торговым партнером Китая в АСЕАН и четвертым по величине торговым партнером в мире.

Однако после успешного запуска КЛЖД усиливается роль транспортного коридора Китай—Лаос—Таиланд и снижается роль Вьетнама как ключевого транзитера в торговле между КНР и странами ЮВА. Вьетнам проявляет интерес к изучению китайского опыта в области строительства ВСМ.

Во время визита Си Цзиньпина в Ханой в декабре 2023 г. страны договорились ускорить сопряжение ИПП и вьетнамкой стратегии «Два коридора и одно кольцо». Весьма перспективно участие Китая в строительстве железной дороги стандартной колеи Лаокай—Ханой—Хайфон и соединении с китайской железнодорожной сетью. Китайские компании выражали большую заинтересованность в инвестировании в железнодорожные проекты во Вьетнаме.

Важным показателем интереса Вьетнама к инфраструктурному сотрудничеству с КНР может стать участие китайских компаний в сооружении амбициозной ВСМ Север—Юг. Однако здесь серьезную конкуренцию Китаю составляет Япония, с которой Вьетнам активно ведет переговоры по этому проекту.

### *Мьянма*

Мьянма имеет особое значение в деле реализации ИПП, так как в силу своего географического положения обеспечивает удобный выход к Индийскому океану (логистическое плечо) для Юго-Западного Китая, причем минуя Малаккский пролив. Экономический коридор Китай—Мьянма (ЭККМ), соединяющий приморский штат Ракхайн в Мьянме и пров. Юньнань, стал неотъемлемой частью ИПП и включает в себя такие крупные инфраструктурные проекты, как газо- и нефтепроводы (запущены в 2013 и 2017 годах соответственно), проект железнодорожной дороги Кьяукпью—Мандалай—Мусе, расширение интермодальных перевозок, строительство глубоководного порта и специальной экономической зоны (СЭЗ) в Кьяукпью на берегу

Бенгальского залива, зоны сотрудничества в штатах Качин и Шан на границе с Китаем.

Стоит отметить, что в период так называемой демократизации (2011—2021) правительство Мьянмы, очевидно, желая уменьшить влияние Китая, неоднократно пересматривало условия проектов ИПП, чтобы снизить затраты и получить больший контроль. В качестве примера можно привести глубоководный порт Кьяукпью с начальной стоимостью 7,5 млрд долл.: по инициативе мьянманской стороны проект был значительно «урезан» и его стоимость была снижена до 1,3 млрд долл. Кроме того, китайская сторона была вынуждена пересмотреть условия реализации СЭЗ Кьяукпью, в частности в сторону увеличения доли участия правительства Мьянмы с 15 до 30 %.

Технико-экономическое обоснование для железной дороги мьянманского участка Кьяукпью—Куньмин впервые было подписано еще в 2011 г., однако в течение 10 лет мьянманская сторона затягивала процесс окончательного согласования данного проекта [Виноградов, с. 33].

После военного переворота 2021 г. Мьянма в условиях экономических санкций вновь активизировала свое сотрудничество с ИПП. В апреле 2023 г. в рамках расширения экономического коридора Китай—Мьянма был запущен уже второй интермодальный маршрут Чунцин—Жуйли—Янгон. Кроме того, по сообщению местных жителей, в 2023 г. китайские инженеры начали наземные изыскания для проекта железной дороги Кьяукпью—Мандалай. Как заявил в августе 2023 г. премьер-министр Мин Аун Хлайн, руководство Мьянмы всемерно содействует строительству железной дороги Кьяукпью—Мандалай. После завершения строительства дороги местные транспортные возможности будут значительно увеличены<sup>1</sup>. Кроме того, после подписания дополнительного соглашения к концессионному договору по СЭЗ в Кьяукпью в декабре 2023 г. правительство Мьянмы, похоже, окончательно даст Пекину зеленый свет на реализацию этого проекта.

Особо следует отметить, что Пекин имеет политико-дипломатические рычаги влияния на руководство Мьянмы благодаря своей ключевой роли посредника между сепаратистскими этническими вооруженными организациями и мьянманскими военными, что тоже, хоть и косвенно, влияет на сговорчивость официального Нейпидо по вопросу активизации сотрудничества в рамках ИПП.

---

<sup>1</sup> Zhong — lao xinxi wang [China-Laos Information Network]. 20.10.2023. URL: [http://zgmh.net/Article\\_show.aspx?chid=9&id=44412](http://zgmh.net/Article_show.aspx?chid=9&id=44412) (accessed: 26.05.2024).

### Филиппины

На Филиппинах до недавнего времени также на стадии разработки находился ряд проектов ИПП: проекты железных дорог на островах Лусон и Минданао, инициированные еще при администрации президента Р. Дутерте. В 2021 г. китайским подрядчиком были одобрены контракты на строительство с ожиданием льготного кредита от Китая, однако деньги так и не поступили. Впоследствии правительство Филиппин отозвало свои заявки на получение кредитов и остановило сотрудничество в рамках ИПП. В настоящее время Филиппины изучают возможности смешанного финансирования данных проектов с участием Японии, Южной Кореи и Индии.

Очевидно, что истинные причины свертывания ИПП на Филиппинах кроются в очередной вспышке напряженности в Южно-Китайском море и непрекращающимися стычками между китайской береговой охраной и филиппинскими судами в спорных акваториях ЮКМ (о-ва Наньша). Президент Филиппин Маркос-младший после вступления в должность в 2022 г. в отличие от предшественника взял курс на стратегическое сближение с США и их союзниками и отказался от неконфронтационного курса по отношению к Китаю. Таким образом, политический фактор напрямую повлиял на заморозку ИПП на Филиппинах.

## Вызовы и перспективы реализации мегапроектов ИПП в АСЕАН

Китай является абсолютным лидером среди внешних партнеров АСЕАН по финансированию инфраструктуры. По оценке *Lowy Institute*, на 2022 г. он выделил на реализацию инфраструктурных проектов в рамках ИПП порядка 30 млрд долл. и в ближайшие годы может выделить еще около 19 млрд долл., всего 49 млрд долл., что более чем вдвое превышает аналогичные расходы Японии (22 млрд долл.) и расходы АБР (11 млрд долл.). Однако уровень реализации инфраструктурных проектов на 2022 г. Китае составил 35 %, что меньше по сравнению с тем же показателем у Японии (64 %) и АБР (53 %) [Dayant, Stanhope, с. 13]. Очевидно, что в случае успешной сдачи проектов в Таиланде, Малайзии и Мьянме, которые пока находятся на стадии реализации, показатели китайского участия значительно повысятся.

И очевидно, что территориальный охват проектов ИПП будет расширяться. Так, Индонезия уже ведет переговоры с Китаем по про-

длению ВСМ из Бандунга до Сурабая на востоке Явы. В сентябре 2023 г. премьер-министр СРВ Фам Минь Тинь во время визита в Гуанси обсуждал с руководством китайской *CRCC* планы проекта железной дороги Лаокай—Ханой—Хайфон.

При этом нельзя сбрасывать со счетов различные риски, которые сопровождают реализацию проектов ИПП. Прежде всего, это ее зависимость от политической ситуации и внешнеполитического курса в каждой конкретной стране. Как показал пример Филиппин, политический фактор может стать решающим и даже привести к отмене проектов ИПП на неопределенный срок. Серьезным задержкам подвергался проект *ECRL* в Малайзии, который неоднократно пересматривался разными правительствами страны.

Однако есть и обратный пример Лаоса — страны с относительно стабильной внутривнутриполитической ситуацией. С 1975 г. руководит Лаосом единственная правящая партия — Народно-революционная партия Лаоса (НРПЛ). Следование установкам партийного руководства и социалистическому курсу, что закреплено в конституциях и КНР, и Лаоса, является важной идеологической «скрепой» китайско-лаосских отношений. Как отмечал президент Лаоса Тхонлун Сисулит, опыт КПК является образцом для НРПЛ в деле социалистического строительства<sup>1</sup>. Обе партии с 2019 г. реализуют 5-летние планы действий по построению китайско-лаосского сообщества общего будущего, что дополнительно вносит вклад в координацию двухстороннего сотрудничества и продвижение ИПП.

В Таиланде, несмотря на курс руководства страны на укрепление сотрудничества с Китаем и заверения нового премьера Сеттхи Тхависина в необходимости ускорить строительство ВСМ для дальнейшего соединения с КЛЖД, риски недостаточности финансирования проекта ВСМ за счет внутренних средств Таиланда сохраняются.

Среди других трудностей на пути проектов КНР можно выделить проблемы с их одобрением местными органами власти, сложности с приобретением земли под строительство инфраструктуры (что, в частности, приводило к задержкам в согласовании строительства железных дорог в Индонезии, Таиланде, аэропорта в Пномпене), недостаточность экологических экспертиз.

В контексте реализации ИПП нужно обратить внимание на восприятие активности Китая в регионе ЮВА, так как на низовом уровне имеют место опасения перед «китайской угрозой».

---

<sup>1</sup> Xinhua wang [Xinhuanet]. 08.07.2021. URL: [http://www.xinhuanet.com/world/2021-07/08/c\\_1127633916.htm](http://www.xinhuanet.com/world/2021-07/08/c_1127633916.htm) (accessed: 13.06.2024).

Как показали социологические опросы авторитетного аналитического центра *ISEAS* в Сингапуре в 2023 г., 64,5 % респондентов в странах АСЕАН беспокоит растущее экономическое влияние Китая в ЮВА, а стратегическое и политическое влияние Китая в регионе вызывает серьезные опасения у 68,5 % респондентов<sup>1</sup>. Поэтому актуальными задачами КНР в странах АСЕАН видится укрепление связей между людьми, содействие профессиональному обучению, большее вовлечение местного населения в реализацию совместных строительных проектов, содействие зеленому развитию местных экономик, предоставление дополнительных кредитов (хороший пример — сотрудничество Ланьцан—Меконг).

Китай также имеет широкие возможности по продуктивному выстраиванию диалога с региональными партнерами благодаря влиятельной китайской общине в АСЕАН<sup>2</sup>. Культурная близость и схожесть китайской и местных деловых практик (*гуанси*) при опоре на укрепление личных связей между партнерами благоприятствуют лучшему восприятию целей друг друга, что в итоге может позитивно сказаться на продвижении ИПП.

Сторонами сформирована сеть бизнес-ассоциаций и диалоговых площадок, деятельность которых сосредоточена на развитии более тесных деловых связей, в том числе для продвижения ИПП (например, Ассоциированные китайские торгово-промышленные палаты Малайзии, Тайско-китайская торговая палата и др.) [Канавев, с. 34].

В рамках реализации ИПП КНР продвигает нарратив о своей ответственности за создание общественного блага для международного сообщества. Как отметил Си Цзиньпин, за 10 лет совместного строительства «Пояса и пути» Китай практическими действиями демонстрирует имидж ответственной великой державы в глобальном управлении, а также распространяет концепцию Китая о построении сообщества с единой судьбой для всего человечества<sup>3</sup>. В октябре 2023 г.

---

<sup>1</sup> ISEAS-Yusof Ishak Institute. 2023. URL: <https://www.iseas.edu.sg/centres/asean-studies-centre/state-of-southeast-asia-survey/the-state-of-southeast-asia-2023-survey-report-2/> (accessed: 26.05.2024).

<sup>2</sup> Например, в Индонезии численность этнических китайцев составляет 11 млн человек (около 4 % населения), в Таиланде — 7 млн человек (10 %), в Малайзии — 6,9 млн человек (21 %) (*прим. авт.*).

<sup>3</sup> Zhongguo shehui zuzhi canyu gongjian “yi dai yi lu” anli xuan deng [Cases of Chinese social organizations participating in the joint construction of the “Belt and Road”] // Zhonghua renmin gongheguo minzheng bu [Ministry of Civil Affairs of PRC]. 16.10.2023. URL: <https://www.mca.gov.cn/n152/n166/c1662004999979995240/content.html> (accessed: 12.05.2024).



Госсовет КНР опубликовал Белую книгу<sup>1</sup>, посвященную совместно-му строительству «Пояса и пути» как ключевой практики в построении сообщества единой судьбы человечества. В документе отмечается, что реализация ИПП направлена на достижение взаимосвязанного развития мира, инклюзивного взаимовыгодного сотрудничества и общего процветания. В реализации ИПП Пекин стремится к подлинной живой многосторонности. В документе также подчеркивается, что ИПП — это «не сольное выступление» Китая, а хор всех сторон, и Пекин настаивает на равном участии и консультативном подходе без каких-либо политических или экономических условий.

В Белой книге 2023 г. также делается упор на совместном строительстве цифрового, зеленого и здравоохранного «Пояса и пути». В частности, реализация Цифрового Шелкового пути напрямую коррелирует с национальными стратегиями АСЕАН по развитию цифровизации (План цифровой Малайзии, Видение «Таиланд 4.0», Стратегия Индонезии в области производства 4.0 и т. д.). Поэтому параллельно реализации инфраструктурных мегапроектов ИПП стоит ожидать и активного подключения китайских цифровых компаний-гигантов к процессам обеспечения цифровой составляющей. В качестве примера можно привести компанию *Huawei*, которая создала высокоскоростную сеть для стабильной связи на маршруте КЛЖД и внедрила ряд мобильных приложений для пассажиров на железной дороге.

### Библиографический список

Виноградов И.С. Отношения Мьянмы и Китая. Стратегические интересы и инструменты влияния Пекина // Азия и Африка сегодня. 2023. № 5. С. 26—35. DOI: 10.31857/S032150750025705-7.

Канаев Е.А. Китайское деловое присутствие в Юго-Восточной Азии как фактор развития Инициативы «Пояс и путь» // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. 2022. Т. 1. № 1(54). С. 30—23. DOI: 10.31696/2072-8271-2022-1-1-54-030-043.

Лозинский А.Н., Сазонов С.Л. Новый международный сухопутно-морской торговый коридор «КНР—АСЕАН» // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2022. № 27. С. 324—238. DOI: 10.48647/IFES.2022.88.31.010.

---

<sup>1</sup> Gong jian « yi dai yi lu»: goujian renlei mingyun gongtongti de zhongda Shijian [Jointly building the Belt and Road: a major practice in building a community with a shared future for mankind] // gov.cn. 10.10.2023. URL: [https://www.gov.cn/zhengce/202310/content\\_6907994.htm](https://www.gov.cn/zhengce/202310/content_6907994.htm) (accessed: 12.06.2024).

## References

Kanaev, E.A. (2022). Kitajskoe delovoe prisutstvie v Yugo-Vostochnoj Azii kak faktor razvitiya Inicijaty “Poyas i Put” [“The Chinese business presence in Southeast Asia: the Belt and Road Initiative”], *Yugo-Vostochnaya Azija: aktual'nye problemy razvitiya [Southeast Asia: Actual Problems of Development]*. Vol. 1: 1(54): 30—43 DOI: 10.31696/2072-8271-2022-1-1-54-030-043. (In Russian).

Lozinskiy, A.N.; Sazonov, S.L. (2022). Novyj mezhdunarodnyj suhoputno-morskoj trgovyj koridor “KNR-ASEAN” [New international land-sea trade corridor “China-ASEAN”], *Kitaj v mirovoj i regional'noj politike. Istorija i sovremennost [China in World and Regional Politics. History and Modernity]*, Vol. XVII: 324—238. DOI: 10.48647/IFES.2022.88.31.010. (In Russian).

Vinogradov, I.S. (2023). Otnosheniya M'yanmy i Kitaya. Strategicheskie interesy i instrumenty vliyaniya Pekina [Myanmar — China: Beijing's strategic interests and instruments of influence], *Azija i Afrika segodnya [Asia and Africa today]*: 5: 26—35. DOI: 10.31857/S032150750025705-7. (In Russian).

\* \* \*

Dayant A., Stanhope G. (2024). Mind the gap: Ambition versus delivery in China's BRI megaprojects in Southeast Asia. *Sydney: Lowy Institute*: 23.

Yu, H. (2024). China-ASEAN Cooperation under the BRI. In: Understanding China's Belt and Road Initiative, *Asia in Transition*, Vol. 26. Springer, Singapore. DOI: 10.1007/978-981-99-9633-9\_3.