

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ИНСТИТУТ КИТАЯ И СОВРЕМЕННОЙ АЗИИ
РОССИЙСКОЙ АКАДЕМИИ НАУК

С. Л. Сазонов, Ван Цзинвэй, Ли Фэн

Сотрудничество КНР и стран - участниц проекта «Пояс и путь» в области развития транспортной инфраструктуры и энергетики

Москва
ИКСА РАН

2024

УДК [656+620.9](510+5)
ББК 39(5Кит)+39(5)+31(5Кит)+31(5)
С14

*Рекомендовано к публикации
Ученым советом ИКСА РАН*

Рецензенты:

д.в.н. Гордиенко Д.В., д.э.н. Ермаков Д.Н., д.э.н. Камаев Р.А.,
к.п.н. Каменнов П.Б., д.э.н. Томберг И.Р.

Главный редактор:
д.филол.н. Бабаев К.В.

Сазонов С.Л., Ван Цзинвэй, Ли Фэн

С14 Сотрудничество КНР и стран — участниц проекта «Пояс и путь» в области развития транспортной инфраструктуры и энергетики / С.Л. Сазонов., Ван Цзинвэй, Ли Фэн. — М.: ИКСА РАН, 2024. — 448 с.

ISBN 978-5-8381-0480-9

DOI: 10.48647/ISSA.2024.19.18.001

Монография представляет собой анализ сотрудничества Китая и стран — участниц китайской инициативы «Пояс и путь», где достаточно подробно изучены основные инфраструктурные и энергетические проекты, реализованные ведущими китайскими строительными и энергетическими компаниями практически во всех регионах мира. В книге также рассматривается активная роль китайских финансовых институтов, Азиатского банка инфраструктурных инвестиций и различных фондов, обеспечивающих реализацию указанных проектов. В монографии выявлены основные проблемы российско-китайской приграничной инфраструктурной интеграции и систематизированы приоритетные направления ее развития. Реализация приведенных в книге конкретных предложений по развитию транспортной системы ДФО РФ и формированию новых конфигураций совместной российско-китайской приграничной инфраструктурной интеграции позволит увеличить уровень надежности транспортного сообщения между РФ и КНР, заинтересовать и побудить Китай к транзиту грузов из стран АТР в Европу через территорию РФ по российским маршрутам, а реализация совместных инфраструктурных проектов, предлагаемых в представленной книге, позволит определить оптимальные варианты встраивания приграничного российско-китайского транспортного взаимодействия в складывающуюся парадигму евразийской инфраструктурной интеграции, от возможности присоединения к которой и использования ее синергетического эффекта потенциальную выгоду смогут получить все участники евроазиатского транзитно-транспортного проекта. В монографии отмечается, что ведущие нефтегазовые компании КНР активно входят в качестве акционеров в крупнейшие проекты по добыче и производству СПГ в Арктике — «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ 2»; тем самым Китай не только удовлетворяет свой растущий спрос на этот углеводород, но и в рамках своего участия в этих проектах становится экспортером СПГ в страны АСЕАН и Европы. Россия, со своей стороны, привлекает в проекты китайские инвестиции и технологии, позволяющие нарастить объемы производства и экспорта СПГ в страны Азии и Европы, стимулируя социально-экономическое развитие Арктического региона, увеличивая доходы российского бюджета.

Книга представляет собой академическое издание и рассчитана на китайстов, ученых и специалистов, работающих в транспортной и энергетической отраслях, а также на преподавателей профильных вузов, аспирантов и студентов.

Ключевые слова: Китай, инициатива «Пояс и путь», транспортная инфраструктура, энергетика, инвестиции, транзит.

УДК [656+620.9](510+5)
ББК 39(5Кит)+39(5)+31(5Кит)+31(5)

ISBN 978-5-8381-0480-9

© Сазонов С.Л., Ван Цзинвэй, Ли Фэн, 2024
© ИКСА РАН, 2024

RUSSIAN ACADEMY OF SCIENCES
Institute of China and Contemporary Asia
(ICCA RAS)

**Sazonov S.L., Wang Jingwei (PRC),
Li Feng (PRC)**

**COOPERATION BETWEEN CHINA
AND THE PARTICIPATING COUNTRIES
OF THE BELT AND ROAD PROJECT
IN THE FIELD OF TRANSPORT
INFRASTRUCTURE AND ENERGY
DEVELOPMENT**

Moscow
ICCA RAS
2024

*Recommended for publication
by the Scientific Council of ICCA RAS*

Reviewers:

D.V. Gordienko, Dr. Sc. (Military), D.N. Ermakov, Dr. Sc. (Econ.),
R.A. Kamaev, Dr. Sc. (Econ.), P.B. Kamennov, Cand. Sc. (Polit.),
I.R. Tomberg, Dr. Sc. (Econ.)

Chief editor:

K.V. Babaev, Dr. Sc. (Philology)

Cooperation between China and the participating countries of the Belt and Road project in the field of transport infrastructure and energy development / Sazonov S.L., Wang Jingwei (PRC), Li Feng (PRC). — M: ICCA RAS, 2024. — 448 p.

The present monograph is an analysis of cooperation between China and the participating countries of the Chinese Belt and Road Initiative, where the main infrastructure and energy projects implemented by leading Chinese construction and energy companies in practically all regions of the world are studied in sufficient detail. The book also examines the active role of Chinese financial institutions, the Asian Infrastructure Investment Bank and various funds that ensure the implementation of these projects. The monograph identifies the main problems of Russian-Chinese border infrastructure integration and systematizes the priorities in its development. The book gives some specific proposals on the development of the transport system of the Far Eastern Federal District of the Russian Federation and the formation of new configurations of joint Russian-Chinese border infrastructure integration. The implementation of these proposals will increase the reliability of transport links between the Russian Federation and China and will also interest and encourage China to transit goods from the Asia-Pacific countries to Europe through the territory of the Russian Federation. The implementation of joint infrastructure projects proposed in the present book will allow determining the optimal options for embedding cross-border Russian-Chinese transport cooperation into the emerging paradigm of Eurasian infrastructure integration. All participants of the Eurasian transit transport project will receive potential benefits from the possibility of joining this Eurasian infrastructure integration and using its synergetic effect. The monograph notes that China's leading oil and gas companies are actively participating as shareholders in the largest gas development and LNG production projects in the Arctic — Yamal LNG and Arctic LNG 2. Thus, China not only satisfies its growing demand for this hydrocarbon, but becomes an LNG exporter to the ASEAN and European countries through its participation in these projects. Russia, for its part, attracts Chinese investments and technologies to projects that allow increasing the production and export of LNG to Asian and European countries, stimulating the socio-economic development of the Arctic region, replenishing Russian budget.

The book is an academic publication and is intended for Sinologists, scientists and specialists working in the transport and energy industries, as well as for lecturers of specialized universities, graduate students and students.

Keywords: China, Belt and Road Initiative, transport infrastructure, energy, investment, transit.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	11
Глава 1 АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ИНИЦИАТИВЫ «ПОЯС И ПУТЬ»	22
1.1. Победное шествие проекта «Пояс и путь»	23
1.2. Экономическое и инфраструктурное сотрудничество КНР и стран АСЕАН как ключевое направление развития инициативы «Пояс и путь»	31
1.3. Китай и страны АСЕАН строят новый Международный сухопутно-морской торговый коридор	34
1.4. Соглашение о ВРЭП	56
1.5. ВРЭП и зона свободной торговли Китай—АСЕАН	59
1.6. В чем слабость альтернативных предложений западных стран китайской инициативе «Пояс и путь»	67
Глава 2 РАЗВИТИЕ КИТАЕМ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ СО СТРАНАМИ — УЧАСТНИЦАМИ ПРОЕКТА «ПОЯС И ПУТЬ» ПО РЕГИОНАМ МИРА	112
2.1. Международные инфраструктурные проекты, реализованные в рамках китайской инициативы «Пояс и путь»	113
2.2. Создание транспортной инфраструктуры стран Африки	116
2.3. Создание транспортной инфраструктуры стран Ближнего и Среднего Востока	136
2.4. Инфраструктурное сотрудничество между Китаем и странами ЛАК	139
2.5. Новая дорога в Гайане (Южная Америка)	142
2.6. Порт Пирей (Европа)	143

2.7. Строительство железной дороги и газопровода по маршруту Китай—Центральная Азия	144
2.8. Создание транспортной инфраструктуры по маршрутам Китай—Европа и Китай—Лаос (Юго-Восточная Азия)	152
2.9. Создание Китайско-пакистанского экономического коридора (КПЭК) и экономического коридора «Бангладеш—Китай—Индия—Мьянма» (ЭКБКМ) (Южная Азия)	166

Глава 3

СОТРУДНИЧЕСТВО КИТАЯ И СТРАН — УЧАСТНИЦ МЕГАПРОЕКТА «ПОЯС И ПУТЬ» В ОБЛАСТИ ЭНЕРГЕТИКИ

3.1. Энергетика стран Африки	235
3.2. Сотрудничество между Китаем и странами Ближнего и Среднего Востока в области энергетики	243
3.3. Энергетика стран ЛАК	250
3.4. Развитие энергетики с европейскими странами в рамках инициативы «Пояс и путь»	261
3.5. Электростанция Лаквиджая (Южная Азия)	264
3.6. Энергетическое сотрудничество в рамках экономического коридора «Китай—Индокитай»	265
3.7. Энергетика в развитии Китайско-Пакистанского экономического коридора (КПЭК, Южная Азия)	271

Глава 4

РОЛЬ ФИНАНСОВЫХ ИНСТИТУТОВ КНР В ФИНАНСИРОВАНИИ ПРОЕКТА «ПОЯС И ПУТЬ»

4.1. Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ)	302
--	-----

Глава 5

ПЛАН РАЗВИТИЯ КЛЮЧЕВЫХ НАПРАВЛЕНИЙ КИТАЙСКО-РОССИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА ДО 2030 г.

5.1. Российско-китайское сотрудничество в газовой сфере	310
5.2. Китай активно развивает свой флот для перевозки СПГ	314
5.3. Китайско-российский восточный газопровод	319

5.4. Международно-правовая позиция КНР в отношении Арктики	323
5.5. Российско-китайское энергетическое сотрудничество в Арктике	333
Глава 6	
РОССИЙСКО-КИТАЙСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА И ЛОГИСТИКИ: НОВЫЕ МАРШРУТЫ В УСЛОВИЯХ РАЗРЫВА ТРАДИЦИОННЫХ ЦЕПОЧЕК ПОСТАВОК	355
6.1. Перспективы роста российско-китайского объема грузоперевозок в 2023 г. и новые инфраструктурные маршруты восточного полигона Транссибирской магистрали	356
6.2. Создание новых маршрутов грузового железнодорожного сообщения КНР—РФ	360
6.3. Участие России в перевозках по маршруту Китай—Европа	366
Заключение	378
Список использованных источников и литературы	381

CONTENTS

Introduction	11
Chapter 1	
TOPICAL ISSUES OF THE BELT AND ROAD INITIATIVE DEVELOPMENT	22
1.1. The victorious march of the Belt and Road Project	23
1.2. Economic and infrastructure cooperation between China and ASEAN Countries as a key direction the Belt and Road Initiative Development	31
1.3. China and ASEAN countries build a new international land-sea trade corridor	34
1.4. The RCEP Agreement	56
1.5. RCEP and the China-ASEAN Free Trade Area	59
1.6. The weak points of Western alternative proposals to China's Belt and Road Initiative	67
Chapter 2	
CHINA'S DEVELOPMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE WITH PARTICIPATING COUNTRIES OF THE BELT AND ROAD PROJECT BY WORLD REGION	112
2.1. International infrastructure projects implemented within the framework of China's Belt and Road Initiative	113
2.2. Creation of transport infrastructure in African countries	116
2.3. Creation of Transport infrastructure in the Near and Middle East countries	136
2.4. The China-LAC Infrastructure Cooperation	139
2.5. New road in Guyana (South America)	142
2.6. Port of Piraeus (Europe)	143
2.7. Construction of the China-Central Asia railway and gas pipeline	144

2.8. Creation of Transport Infrastructure along the China-Europe and China-Laos Routes (Southeast Asia)	152
2.9. Creation of the China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) and the Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor (BCIM) (South Asia)	166
Chapter 3	
COOPERATION BETWEEN CHINA AND PARTICIPATING COUNTRIES OF THE BELT AND ROAD MEGAPROJECT IN THE FIELD OF ENERGY	234
3.1. Energy in African Countries	235
3.2. Cooperation between China and the Near and Middle East Countries in the Field of Energy	243
3.3. Energy in the LAC Countries	250
3.4. Energy Development with European Countries within the Framework of the Belt and Road Initiative	261
3.5. Lakwijaya Power Plant (South Asia)	264
3.6. Energy Cooperation within the Framework of the China-Indochina Economic Corridor	265
3.7. Energy in the Development of the China-Pakistan Economic Corridor (CPEC, South Asia)	271
Chapter 4	
THE ROLE OF CHINA'S FINANCIAL INSTITUTIONS IN FINANCING THE BELT AND ROAD PROJECT	295
4.1. Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)	302
Chapter 5	
PRE-2030 DEVELOPMENT PLAN ON PRIORITIES IN CHINA-RUSSIA ECONOMIC COOPERATION	309
4.2. Russian-Chinese cooperation in the gas sector	310
4.3. China is actively developing its fleet for LNG transportation	314
4.4. Chinese-Russian East Gas Pipeline	319
4.5. China's international legal position regarding the Arctic	323
4.6. Russian-Chinese energy cooperation in the Arctic	333

Chapter 6	
RUSSIAN-CHINESE COOPERATION IN TRANSPORT AND LOGISTICS: NEW ROUTES IN THE CONDITIONS OF BREAKING TRADITIONAL SUPPLY CHAINS	355
6.1. Prospects for growth in Russian-Chinese cargo transportation volumes in 2023 and new infrastructure routes of the Eastern polygon of the Trans-Siberian Railway	356
6.2. Creation of new routes for freight rail communication between China and Russia	360
6.3. Russia's participation in transportation along the China-Europe route	366
Conclusion	378
Bibliography	381

ВВЕДЕНИЕ

В 2013 г. руководством КНР была предложена и запущена инициатива «Пояс и путь», которая в первую очередь, является планом развития национальной экономики — строительство железных и автомобильных дорог в западных административных единицах провинциального уровня обеспечивает формирование значительного мультипликативного эффекта в сопредельных отраслях промышленности, способствует конвергенции социально-экономического развития провинций Китая и укрепления связности единого экономического пространства страны, обеспечивает создание новых рабочих мест. Кроме того, благодаря инициативе «Пояс и путь», формирование и продвижение новой модели международного сотрудничества и развития с помощью строительства глобальных транспортных маршрутов, будет также направлено и на создание благоприятного экономического и инвестиционного климата между Китаем и странами-участницами.

В последние годы, в том числе и из-за пандемии COVID-19, и введением США санкций в 2021 г., особую актуальность приобрели вопросы диверсификации финансирования интеграционных процессов в сфере развития международного грузового транзита, основанного на объединении дорожных сетей КНР и стран — участниц мегапроекта «Пояс и путь» и создающего новые контуры евразийского региона.

Введение большого объема санкций со стороны Евросоюза и США заставило многие страны переформатировать весь блок экономических отношений с Китаем. Например, в первую очередь это коснулось транспортных маршрутов перевозки грузов в рамках как евразийского транзита, так и восточного полигона экспортных поставок. Для экономического развития стран АСЕАН отрасль морских грузовых перевозок приобрела

ключевое значение в связи с их выгодным стратегическим расположением на пересечении океанических торговых путей, а строительство Китайско-Лаосской железной дороги, а затем и Паназиатской сети железных дорог (Китай—Сингапур) позволило стимулировать рост внешнеторгового оборота центральных и западных провинций КНР и стран АСЕАН. Новый коридор позволяет значительно сократить время и стоимость транспортировки грузов из западных провинций КНР в страны АСЕАН, а в будущем — обеспечить выход центрального и западного региона на рынки стран Европы, Африки, Ближнего Востока, Южной и Центральной Азии.

Активно развивается и сотрудничество между Россией и Китаем в области освоения Арктики, поскольку обе страны заинтересованы в развитии судоходства по Северному морскому пути и добыче углеводородов в регионе. В восточном направлении, в связи с закрытием морских портов РФ, Китай оказывает существенную помощь РФ, интегрируя российские транспортные компании во вновь создаваемый свой маршрут через Западный Китай в страны АСЕАН и АТР. Отлично развивается сотрудничество двух стран в транспортировке углеводородов, причем уже Россия оказывает помощь КНР в предоставлении новых маршрутов перевозки нефти и газа, а также предоставлении значительных скидок при импорте Китаем углеводородов. Китай, развивая национальную арктическую политику, в рамках сотрудничества с РФ может значительно расширить свою роль в Арктическом совете.

Кроме того, в отличие от многих западных стран, Китай реагировал на жизненно важные потребности развивающихся стран, сотрудничая с ними в развитии национальных инфраструктурных объектов, таких как железные дороги, автомобильные магистрали и порты, а также предоставляя финансовую помощь на исключительно льготных условиях. Китай также проявляет и большую гибкость в финансировании инфраструктурных проектов в развивающихся странах, причем он предоставляет финансовую помощь развивающимся странам в виде грантов, беспроцентных и льготных кредитов, которые направляются странам — участницам проекта «Пояс и путь» на развитие национальных инфраструктурных сетей. Таким образом, Китай стремится переформатировать маршрут «Один пояс, один путь» в глобальный замкнутый логистический маршрут, от возможности присоединения к которому и использования его синергетического и мультипликативного эффектов значительную и весомую выгоду смогут получить все участники региональных и мировых транзитных перевозок, что делает Китай выгодным экономическим партнером.

Однако, провозглашенная Китаем инициатива «Пояс и путь» неоднозначно воспринимается его основными экономическими соперниками и

даже встречает ожесточенное сопротивление западных стран, прежде всего, США. Соединенные Штаты вместе с партнерами по G7 намерены запустить новое партнерство, направленное на развитие глобальной инфраструктуры, которое, по их замыслу, должно противодействовать китайскому проекту «Пояс и путь». Новое партнерство по выдвиганию собственных инициатив в строительстве инфраструктуры в развивающихся странах (Blue Dot Network, Build Back Better World, Global Gateway), по мнению руководства США и Евросоюза должны противодействовать усилению «влияния Китая». Однако, при отсутствии достаточного финансирования эти амбициозные планы могут еще сильнее разогнать инфляцию во всем мире и вызвать глобальную рецессию. Западным партнерам следует выделять странам «третьего мира» гораздо больше инвестиций, чем предоставляет им Китай, а это будет сделать крайне сложно в условиях рецессии, которая постепенно набирает обороты в странах Европы.

Китайская инициатива «Пояс и путь», в отличие от собственных инициатив США, представляет собой многоформатный интеграционный и экономический проект, в рамках которого разные страны действуют согласованно в общих интересах, причем принудительные механизмы там отсутствуют. Поэтому на сегодняшний день в рамках инициативы «Пояс и путь» между Китаем и странами-участницами подписано уже более 148 соглашений, что подчеркивает значимость данного проекта для экономики Китая и успешность его реализации, в то время как четкий план по реализации инициатив США до сих пор не озвучен.

Данная монография будет посвящена рассмотрению в региональном и отраслевом аспектах сотрудничества КНР и стран — участниц проекта «Пояс и путь» в области транспортной инфраструктуры и энергетики.

Рассматриваются основные инфраструктурные проекты, адаптированные к реальным потребностям стран — участниц китайской инициативы, причем Китай не навязывает им путь собственного развития, а важнейшим аспектом реализации мегапроекта является улучшение качества жизни людей. Кроме того, в монографии также поднимаются такие актуальные вопросы, как проблемы развития инициативы «Пояс и путь», слабость альтернативных предложений западных стран, экономическое и инфраструктурное сотрудничество КНР и стран АСЕАН и т.д.

В монографии рассматриваются и принципы выстраивания сотрудничества Китая со странами Африки в контексте развития региональной инфраструктуры и основные аспекты китайско-пакистанского сотрудничества в области инфраструктурного строительства и энергетики. Реализация китайской инициативы «Пояс и путь», позволила Китаю на протяжении последних лет оставаться главным торговым партнером Африки, создавая там ежегодно в среднем 18,6 тыс. новых рабочих мест.

Особое внимание в монографии уделяется как изучению опыта китайских компаний по реализации инфраструктурных проектов на африканском континенте, так и освещению инициатив, предложенных и в настоящее время реализуемых Африканским союзом, в частности, «Повесткой дня Африканского союза на период до 2063 г.» и «Новым партнерством в интересах развития Африки».

Реализация важнейших инфраструктурных проектов в Пакистане в рамках развития Китайско-пакистанского экономического коридора (КПЭК) обеспечит превращение Пакистана в ключевого участника транзитной торговли, что повлечет за собой увеличение объема ВВП страны за счет транзитных платежей и создание новых рабочих мест. А транзит китайских товаров по континентальной и морской транспортной инфраструктуре КПЭК увеличит объемы экспорта из западных провинций Китая, обеспечит сокращение времени транспортировки и снижение стоимости логистики. Кроме того, в монографии показана роль китайских энергетических компаний в деле строительства гидроэлектростанций и атомных станций, играющих первостепенную роль в решении энергетических проблем Пакистана, испытывающего нехватку электроэнергии.

Помимо этого, авторы развенчивают и утверждения западных политиков о финансовой помощи КНР развивающимся странам как своего рода китайской «долговой ловушки» для стран «третьего мира». Несмотря на обвинения западных стран в адрес Китая в неэффективности инициативы «Пояс и путь», большинство развивающихся стран ведут взаимодействие с КНР, а проекты и инвестиции с китайской стороны приветствуются и действительно помогают улучшить ситуацию в регионе. Именно поэтому развивающиеся страны воспринимают Китай в качестве надежного партнера, полностью и в срок исполняющего свои обязательства. Кроме того, в качестве доказательства приводятся оценки экономического вклада инициативы «Пояс и путь» в развитие глобальной инфраструктуры, который обеспечит как рост объемов мировой торговли, так и увеличение глобального реального дохода.

Монография состоит из шести глав, введения, заключения и списка использованных источников и литературы.

Санкции Европейского союза и США потребовали от России и Китая реформатирования всего блока экономических отношений. В том числе это коснулось транспортных маршрутов перевозки грузов в рамках как Евразийского маршрута из Китая в Европу, так и Восточного полигона Транссибирской магистрали — маршрута экспортных поставок между РФ и КНР, и маршрута КНР—Монголия Россия. В условиях экономического давления и введения всё новых санкций, которые привели к фактическому закрытию для России западных рынков, потере транспортно-логистических возможностей, процесс разворота грузопотоков на Восток

становится практически безальтернативным. На западном направлении объем железнодорожных грузоперевозок в силу большой взаимозависимости экономик стран ЕС и КНР по-прежнему растет, и Россия является основным и практически безальтернативным континентальным маршрутом железнодорожных перевозок Китай—Европа—Китай. На восточном направлении Китай начал оказывать существенную помощь РФ в связи с высокой загрузкой российских морских портов, значительно увеличив объемы транзита через дальневосточные пункты пропуска и постепенно интегрируя российские транспортные сети в сухопутно-морской транзитный коридор через Западный Китай в страны Юго-Восточной Азии.

Сегодня сотрудничество России и Китая в Арктике динамично развивается, и руководство РФ приветствует вхождение китайских партнеров в проекты в российской Арктике, в том числе проекты по совместному развитию СМП и сопутствующей прибрежной инфраструктуры, которые обеспечат превращение Севморпути в одну из главных мировых транспортных артерий. Китай и другие азиатские страны проявляют заинтересованность в использовании кратчайшего маршрута между портами Азии и Европы по территории Российской Арктики — Северного морского пути, который на 8 тыс. км короче традиционного пути через Суэцкий канал и позволит сократить время доставки грузов с 5—6 недель до менее 3. Азиатские государства опасаются рисков для торгового судоходства в зоне Суэцкого канала, которые несет продолжающийся ближневосточный конфликт. В частности, кризис в секторе Газа грозит распространиться на весь регион и нарушить безопасность ключевых морских путей. Россия, несмотря на санкции Запада, активно развивает инфраструктуру Севморпути и планируется, что к 2024 г. здесь будет запущена круглогодичная навигация при поддержке атомных ледоколов, причем продолжается строительство крупного хаба по производству сжиженного природного газа, который пойдет на экспорт в Азию.

Российско-китайское энергетическое сотрудничество является важной частью двусторонних торговых отношений. Две соседние страны являются важными производителями и потребителями энергии в мире и, именно поэтому, сторонам необходимо сосредоточить усилия на улучшении делового климата, обеспечении устойчивого развития торговли энергетическими товарами, добиваться последовательного в соответствии с согласованным графиком продвижения в реализации крупнейших проектов энергетического сотрудничества. Эксперты обеих стран выдвигают три предложения по углублению российско-китайского энергетического сотрудничества, а именно: содействие соединению инфраструктуры, укрепление взаимодействия в новых областях, таких как возобновляемые источники энергии и углеродный рынок, а также развитие связей в сфере глобального управления энергетикой. С целью обеспечения безо-

пасной и стабильной работы трансграничных энергетических каналов. Для стимулирования инновационного и промышленного развития в низкоуглеродных областях, стороны прикладывают усилия для активного изучения новых областей взаимодействия, таких как возобновляемые источники энергии, водород, хранение и углеродный рынок. Комплексные цепочки промышленности Китая по производству возобновляемой энергии, а также его мировой технологический уровень и промышленный масштаб могут стать основой сотрудничества между Китаем и Россией в сфере энергетики.

Китай сегодня существенно увеличивает закупки природного газа и СПГ за рубежом. Более строгая экологическая политика, введение системы квот и налогов на выбросы углерода стимулируют перевод промышленного потенциала Китая на использование газа, как наиболее доступный, экологичный и эффективный альтернативный источник энергии. Несмотря на диверсификацию Китаем поставок импортного газа и СПГ, Россия постепенно выдвигается на передовые позиции в качестве одного из основных поставщиков этого углеводорода в КНР, а ключевым «наполнителем» китайской газовой трубы остается «Газпром», экспортируя газ из российского газопровода «Сила Сибири» в девять административных единиц провинциального уровня КНР. Поскольку строительство дополнительных трубопроводов для удовлетворения постоянно растущего спроса на газ в стране является затратным и долгосрочным проектом, то ведущие нефтегазовые компании КНР активно входят в качестве акционеров в крупнейшие проекты по добыче и производству СПГ в Арктике — «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ 2». Тем самым Китай не только удовлетворяет свой растущий спрос на этот углеводород, но и в рамках своего участия в этих проектах становится экспортером СПГ в страны АСЕАН. Россия, со своей стороны, привлекает в проекты китайские инвестиции и технологии, позволяющие нарастить объемы производства и экспорта СПГ в страны АТР, стимулируя социально-экономическое развитие Арктического региона и пополняя бюджет страны.

Намерение руководства КНР увеличить объем экспорта китайских автомобильных брендов в РФ и расширить организацию локализации автопроизводства в России в особых экономических зонах находят поддержку российского руководства, которое также предоставляют китайским резидентам определенные преимущества — в период определенного периода допускается применение пониженных налоговых ставок и освобождение от разного вида налогов (например, налога на прибыль, налога на недвижимость, земельного налога и т.п.).

Сегодня перспективы экономического развития России в немалой степени будут зависеть от степени ее вовлеченности в процесс международной инфраструктурной интеграции, которая способна обеспечивать

значительные временные и стоимостные выгоды от грузовых транзитных перевозок по своей территории из стран ЮВА в страны Европейского союза и обратно. Именно поэтому, России необходима долгосрочная стратегия внедрения на рынки Китая и стран АСЕАН, которая, в первую очередь, должна опираться на интегрированное объединение транспортной сети РФ с приграничными железнодорожными/автомобильными магистралями Китая, который превратился в ключевое звено генерирования евразийских грузовых транзитных потоков. Только тесная интеграция китайско-российских приграничных магистралей с улучшенными характеристиками состояния дорожного полотна и значительным увеличением числа совместных пунктов пропуска дадут возможность обеспечить быстрое и органичное встраивание приграничной транспортной сети РФ в евразийскую систему транзитных коридоров, а также обеспечить перевод значительной части китайского транзитного грузового потока на сеть российских дорог (в рамках развития железнодорожного маршрута Китай—Европа, Международного автомобильного транспортного коридора (МТК) Западная Европа—Западный Китай, МТК «Приморье — 1» («Бинхай — 1») и «Приморье — 2» («Бинхай — 2») и маршрута экономического коридора «Китай—Монголия—Россия».

Расширение объемов евроазиатских перевозок должно побудить российское руководство активизировать развитие российско-китайской инфраструктурной интеграции, которая, в первую очередь, связана с реализацией регионального транспортного сотрудничества Дальнего Востока РФ и провинций Северо-Восточного Китая (СВК). Отсутствие прямого выхода к морским портам побуждает промышленно развитые провинции СВК к использованию железнодорожной транспортной сети и морских портов ДФО РФ для вывоза своей экспортной продукции. В монографии определены и систематизированы приоритетные направления развития российско-китайского сотрудничества в области совершенствования приграничной инфраструктурной интеграции. Реализация конкретных предложений по развитию транспортной системы ДФО РФ и формированию новых конфигураций совместной российско-китайской приграничной инфраструктурной интеграции позволит увеличить уровень надежности транспортного сообщения между РФ и КНР, что может побудить северо-восточные провинции КНР использовать российские маршруты для экспорта своей продукции в южные регионы Китая и страны ЮВА, а также будет способствовать развитию региональной торговли между двумя дружественными державами. В частности, с опорой на российские порты Зарубино (в рамках международного транспортного коридора «Приморье-2») и Сабетта часть транзитного грузопотока может транспортироваться по Северному морскому пути. Заинтересованность китайской стороны в сотрудничестве с Россией подтверждается желанием провинци-

альных властей СВК инвестировать значительные средства в развитие транспортного комплекса ДФО РФ (строительство ВСЖД Хуньчунь—Владивосток, модернизация пограничных КПП и морского порта Зарубино). Если Россия с помощью Китая сумеет обеспечить повышение пропускной способности восточного полигона Транссиба, дальневосточных портов и Севморпути, то у нее появится наиболее реальный шанс обеспечить превращение ДФО РФ в значимое звено транзитных перевозок из СВК в страны АСЕАН. Наличие такого ключевого азиатского партнера как КНР в этом стратегически важном проекте может оказаться самым ценным преимуществом.

Если РФ с помощью КНР сможет обеспечить увеличение пропускной способности транспортных магистралей, примыкающих к СВК, то у нее появится реальный шанс превратить ДФО РФ в важнейшее звено транзитных перевозок из Китая, а также стран ЮВА. Китайские грузовладельцы смогут экономить на времени и стоимости доставки экспортно-импортных и каботажных грузов, а Дальний Восток РФ, российская транспортная отрасль получат значительные инвестиции и доходы, что представляет собой яркий пример взаимовыгодного сотрудничества России и Китая на Дальнем Востоке, сопряжения ЕАЭС и инициативы «Пояс и путь». Вклад такого надежного партнера как КНР в деле совместного развития приграничной транспортной сети, создания совместных предприятий по локализации автомобильного производства может стать для РФ наиболее ценным преимуществом, приносящим обеим странам взаимовыгодную пользу.

Отвечая на вопрос корреспондента Синьхуа 18 января 2024 г., министр иностранных дел РФ С. Лавров на пресс-конференции по итогам деятельности российской дипломатии в 2023 г. подчеркнул, что отношения России и Китая переживают наилучший период в их многовековой истории. В 2023 г. объем товарооборота России и Китая значительно превысил уровень 200 млрд долл., «который был обозначен в качестве цели», а доля расчетов в национальных валютах между Россией и Китаем составляет уже около 90%. По его словам, вся структура российско-китайского стратегического взаимодействия и всеобъемлющего партнерства позволяет не только согласовывать реализуемые взаимовыгодные проекты, но и обеспечивать постоянное сопровождение той работы, которая требуется для их воплощения в жизнь. Российский министр подчеркнул, что «мы сейчас активно продвигаем приграничные связи между соседними районами Китая и России и во всех случаях интересы России и Китая по итогам переговоров сводятся к общему знаменателю, что является образцом для решения любых вопросов любыми другими участниками мирового сообщества»¹.

При написании монографии авторы опирались на работы ведущих сотрудников Института Китая и современной Азии РАН, посвященные исследованию проблем, связанными с реализацией китайской инициативы «Пояс и путь», также с экономическим сотрудничеством КНР со странами — участницами китайской Инициативы, а именно:

Бабаев К.В. Исландия и Китай: стратегическое партнёрство в Арктике и Евроатлантике // Современная Европа. 2023. № 2(116). — С. 33—48; **Бабаев К.В., Ван Цзинвэй.** Новая конфигурация мировой инфраструктурной интеграции Китая // Россия и Китай: проблемы стратегического взаимодействия: сборник Восточного центра. 2023. № 26. — С. 17—22; **Бабаев К.В., Сазонов С.Л., Александрова А.Д.** Сотрудничество Китая и стран ЛКА в рамках китайской инициативы «Один пояс — один путь» // Латинская Америка. 2023. № 7. — С. 23—39; **Бабаев К.В.** Китай для России: необходимые шаги по налаживанию системного экономического партнёрства в новую эпоху // Россия и Китай в условиях кризиса международной безопасности: материалы Международной конференции, Москва, 15 июня 2022 года. Москва: Издательство «Ключ-С», 2022. — С. 38—44; **Бабаев К.В.** Новый международный сухопутно-морской торговый коридор КНР — АСЕАН / К. В. Бабаев, С. Л. Сазонов // Пространственная экономика. — 2022. — Т. 18, № 4. — С. 158—180; **Уянаев С. В.** Внешняя политика КНР // Китайская Народная Республика: политика, экономика, культура. 2019—2021. Москва: Институт Дальнего Востока Российской академии наук, 2022. — С. 222—230; **Уянаев С. В., Виноградов И.С.** Китай-АСЕАН // Китайская Народная Республика: политика, экономика, культура. 2019—2021. Москва: Институт Дальнего Востока Российской академии наук, 2022. — С. 277—284; **Уянаев С.В., Петровский В.Е.** КНР и РФ в БРИКС и РИК// Китайская Народная Республика: политика, экономика, культура. 2019—2021. Москва: Институт Дальнего Востока Российской академии наук, 2022. — С. 284—291; **Уянаев С. В., Сазонов С.Л.** Северный морской путь: перспективы развития и сотрудничество КНР и РФ (оценки китайских специалистов) // Аналитические записки ИКСА РАН. 2022. № 1. — С. 21—25; **Уянаев С. В.** Инициатива «Один пояс, один путь»: цели, эволюция, структурные элементы // Проблемы и перспективы реализации инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» в контексте ШОС. Москва: Институт Дальнего Востока Российской академии наук, 2017. — С. 9—18; **Уянаев С. В.** Инициатива КНР «Один пояс, один путь»: эволюция, документы, взгляд из России // Новый Шелковый путь и его значение для России / Институт Дальнего Востока Российской академии наук. Москва: ДеЛи плюс, 2016. — С. 11—37; **Мазырин В.М., Колдунова, Е. В.** Глава 8. АСЕАН-4 в процессах региональной интеграции // АСЕАН на пути интеграции: достижения, вызовы, дилеммы / Под ред. В.М. Мазырина, Е.В. Колдуновой. — Москва: Издательство «Аспект Пресс», 2023. С. 198—231; **Мазырин В.М.** Глава 2. Внешнеполитические нарративы стран АСЕАН // АСЕАН на пути интеграции: достижения, вызовы, дилеммы / Под ред. В.М. Мазырина, Е.В. Колдуновой. — Москва: Издательство «Аспект Пресс», 2023. — С. 61—87;

Мазырин В.М. Формирование экономического сообщества АСЕАН // Экономика стран Юго-Восточной Азии: Учебник / Институт стран Азии и Африки МГУ имени М.В. Ломоносова, Социально-экономическое отделение, Кафедра экономики и экономической географии. — Москва: АНО Издательско-информационный центр «Наука», 2020. — С. 27—55; **Мазырин В.М.** Азиатско-Тихоокеанский регион: проблемы глобальных и региональных измерений безопасности. — Москва: ИДВ РАН, 2018. (304 с.); Глава 3. Китай и АСЕАН о региональной интеграции и безопасности: сходство и различия // АСЕАН на пути интеграции: достижения, вызовы, дилеммы / Под ред. **В.М. Мазырина, Е.В. Колдуновой.** Москва: Издательство «Аспект Пресс», 2023. — С. 88—111; **Михалев М.С., Якунин В.И., Вилисов М.В.** Пояса и пути Евразии. В поисках человека. — Москва: Наука, 2018. (192 с.); **Михалев М.С.** «Пояс и путь»: перспективы в Центральной Азии // Азия и Африка сегодня. 2019. № 7. — С. 18—23; **Михалев М.С.** «Один пояс, Один путь» как новая внешнеполитическая стратегия КНР. Краткий анализ внутрикитайской дискуссии // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. 2016. Т. 9, № 6. — С. 88—103; **Александрова М.В.** Российско-китайское приграничное и межрегиональное сотрудничество // Китайская Народная Республика: политика, экономика, культура. 2019—2021. — Москва: Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Институт Дальнего Востока Российской академии наук, 2022. — С. 326—334; **Александрова М.В.** Промышленный коридор Харбин—Дацин—Цицикар: внутренние и внешнеторговые аспекты развития // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2021. Т. 26, № 26. — С. 352—370; **Александрова М.В.** Реформа внешней торговли и вступление КНР в ВТО // История Китая с древнейших времен до начала XXI века. Том IX. — Москва: Академический научно-издательский, производственно-полиграфический и центр «Наука», 2016. С. 581—584; **Александрова М.В.** Новое видение транспортного положения северо-востока Китая в свете концепции «Один пояс, один путь» // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2016. Т. 21, № 21. — С. 256—272; **Виноградов А.О.** О некоторых особенностях отношений государств Европейского союза с КНР на современном этапе // Китайская Народная Республика: политика, экономика, культура 2022 / ИКСА РАН. — Москва: Институт Китая и современной Азии Российской академии наук, 2023. С. 356—366; **Виноградов А.О.** Текущие отношения Китая и Европейского союза и перспективы Всеобъемлющего инвестиционного соглашения «ЕС-КНР» // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2023. Т. 28, № 28. С. 44—56; 40-й и 41-й саммиты АСЕАН / **А.О. Виноградов, М.С. Воробей, В.И. Резновский** [и др.] // Аналитические записки ИКСА РАН. 2023. № 3. — С. 15—19; **Виноградов А.О.** Основные проблемы китайско-европейских отношений на современном этапе // Китайская Народная Республика: политика, экономика, культура. 2019—2021. — Москва: ИДВ РАН, 2022. С. 242—250; **Виноградов А.О., Ван Я.** Институциональная конкуренция в АТР и позиция Китая в отношении ВРЭП и ТТП // Китай в мировой и региональной

политике. История и современность. 2022. Т. 27, № 27. — С. 124—144; **Виноградов А.О.** Отношения КНР с европейскими странами: выводы для России // Россия-Китай: шансы и вызовы отношений «новой эпохи» / ИДВ РАН. — Москва: ИДВ РАН, 2020. — С. 44—53; **Сафронова Е.И.** КНР и страны Латинской Америки, Африки и Ближнего Востока в 2021—2022 гг. / Е.И. Сафронова // ИКСА РАН. — Москва: Институт Китая и современной Азии Российской академии наук, 2023. — С. 401—412; **Сафронова Е.И.** Новые «повороты» Инициативы «Пояс и путь» в Латинской Америке // Латинская Америка. 2023. № 10. — С. 62—78; **Сафронова Е.И.** КНР и страны Латинской Америки, Африки и Ближнего Востока // Китайская Народная Республика: политика, экономика, культура. 2019—2021. Москва: Институт Дальнего Востока Российской академии наук, 2022. — С. 250—264; **Сафронова Е.И.** Значение Латинской Америки для международных позиций Китая // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2022. Т. 27, № 27. — С. 210—224; **Сафронова Е.И.** Роль и место России и Китая в решении политических и экономических проблем ШОС // Сотрудничество России и Китая в интересах обеспечения безопасности геополитического пространства ШОС: проблемы и перспективы / РАН; Институт Дальнего Востока РАН. — Москва: ИДВ РАН, 2021. — С. 123—135; **Сафронова Е.И.** Современные вызовы развитию евразийской экономической интеграции по линии «Китай—ЕАЭС». Возможные пути нивелирования рисков // Евразийское пространство: новые векторы и приоритеты. Риски и возможности для России / РАН; Институт Дальнего Востока РАН. — Москва: ИДВ РАН, 2021. — С. 38—53. **Петровский В.Е.** Россия и Китай в Арктике / В. Е. Петровский, Л. В. Филиппова. — Москва: Издательство «Весь Мир», 2022. — 168 с.; **Петровский В.Е., Бевеликова Н.М.** «Морской Шелковый путь XXI века»: замыслы и реальность // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2021. Т. 26, № 26. — С. 151—163; **Петровский В.Е., Кулинец Ю.В., Ларионова А.Н.** Дорожная карта сопряжения евразийской экономической интеграции и Инициативы «пояса и пути» // Сопряжение ЕАЭС и ИПП: проблемы и перспективы: Аналитическая записка РСМД и Китайской академии общественных наук / Российский Совет по международным делам, Китайская академия общественных наук. Том № 29. Москва: Некоммерческое партнерство «Российский совет по международным делам», 2020. — С. 4—8; О международном значении китайской инициативы «Один пояс, один путь» и ее роли для России // Россия-Китай: шансы и вызовы отношений «новой эпохи» / Институт Дальнего Востока Российской академии наук. Москва: Институт Дальнего Востока Российской академии наук, 2020. — С. 66—82.

Глава 1

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ИНИЦИАТИВЫ «ПОЯС И ПУТЬ»

В последние годы в мире наблюдается острая нехватка инвестиций в инфраструктуру, такую как транспорт, энергетика и коммуникации. Согласно отчету, опубликованному Глобальным инфраструктурным центром (Global Infrastructure Hub), который поддерживается странами G20, к 2040 г. потребуется 94 трлн долл. на развитие мировой инфраструктуры. Ежегодно для удовлетворения спроса на развитие этой инфраструктуры необходимо будет инвестировать 3,7 трлн долл., однако, вследствие долгих сроков строительства, масштабных инвестиций и длительных циклов окупаемости капитальных вложений, многие страны не могут позволить себе строить инфраструктуру самостоятельно. Страны, расположенные вдоль маршрута «Пояс и путь», как правило, слабо развиты, их инфраструктура не отвечает современным требованиям, а многие транспортные маршруты сопряжены с рисками для безопасности. В некоторых странах отсутствует единая стандартная железнодорожная сеть, сам железнодорожный транспорт не отличается эффективностью, а морские маршруты подвержены угрозам безопасности. По мнению китайских аналитиков, «эти недостатки являются узким местом для развития инициативы «Пояс и путь», но также и возможностью для продвижения инициативы». Совместное осуществление инициативы «Пояс и путь» предоставляет странам-участницам новые возможности для создания и модернизации своей инфраструктуры, что позволит снизить операционные издержки и ускорит развитие глобальной торговли².

Инициатива «Пояс и путь», способствующая восстановлению мировой экономики за счет стабилизации цепочек поставок между странами и закладывающая основу для дальнейшего глобального экономического сотрудничества, встречает ожесточенное сопротивление западных стран, прежде всего, США. Китайские эксперты отмечают, что «в противовес Китаю, США и некоторые ее союзники разрабатывают альтернативные проекты инфраструктурного сотрудничества со странами третьего мира».

1.1. Победное шествие проекта «Пояс и путь»

С 14 по 16 октября 2021 г. в Пекине состоялась Вторая Глобальная конференция Организации Объединенных наций по устойчивому транспорту (UNGST Conference). Выступая на открытии Конференции Председатель Си Цзиньпин заявил, что в целях укрепления взаимосвязанности инфраструктуры, активизации международной торговли и трансграничных инвестиций следует развивать глобальное транспортное сотрудничество. Он отметил, что хотя пандемия COVID-19 усугубила разрыв в уровне благосостояния и увеличила разрыв между странами, в целях общего процветания следует приложить усилия, чтобы использовать в рамках инициативы «пояс и путь» стимулирующую роль транспорта и увеличить поддержку развития транспортной инфраструктуры в развивающихся странах, и странах, не имеющих выхода к морю. Отметив, что «транспорт способствует экономической интеграции и обмену между людьми, а также превращает мир в сплоченную глобальную деревню», Председатель КНР также объявил, что Китай создаст Глобальный центр инноваций и знаний для устойчивого транспорта в качестве вклада в развитие мировой транспортной инфраструктуры — Китай добился заметного прогресса в области устойчивого транспорта, и его растущая сеть транспортной инфраструктуры поддерживает мировую экономику³. В Китае сформировалась интегрированная транспортная сеть, опирающаяся на 10 транспортных коридоров «север—юг» и 10 транспортных коридоров «восток—запад», охватывающая всю страну и соединяющая ее с миром.

Согласно Докладу об устойчивом транспорте в Китае, который был составлен Китайской академией транспортных наук и опубликован на Второй конференции UNGST, «в настоящее время Китай лидирует в мире по протяженности высокоскоростных железных дорог, скоростных автомагистралей, судоходных внутренних водных путей, линий городского железнодорожного транспорта и протяженности сети почтовых и экспресс-доставок. Высокоскоростные железные дороги охватывают 95% городов с населением более 1 млн человек, скоростные автомагистрали соединяют 98% городов с населением более 200 тыс. человек, а гражданские аэропорты охватывают 92% городов уровня префектур»⁴. По словам Генерального секретаря по экономическим и социальным вопросам ООН Лю Чжэньмина, «Без устойчивого транспорта не было бы устойчивого развития, а основная цель содействия развитию устойчивого транспорта — это стимулирование развития национальной экономики, и я надеюсь, что опыт Китая может послужить примером для большинства стран мира»⁵.

С момента провозглашения инициативы «пояс и путь» в 2013 г., этот мегапроект получил положительную оценку в странах Юго-Восточной, Южной и Центральной Азии, Северной Африке, Центральной и Восточной Европы. Согласно Годовому отчету исследовательского центра «пояс и путь» Китайской академии общественных наук «О развитии инициативы «пояс и путь» (2021 г.)», к началу 2022 г. проект «пояс и путь» привлек к участию 65 стран с общим населением в 4,6 млрд человек, или 62% численности мирового населения⁶. Общая площадь стран, участвующих в инициативе, достигла 50 млн кв. км, или 39% от общей площади мировой суши⁷, их совокупный объем ВВП составил 23 трлн долл., что составляет 31% объема мирового ВВП⁸.

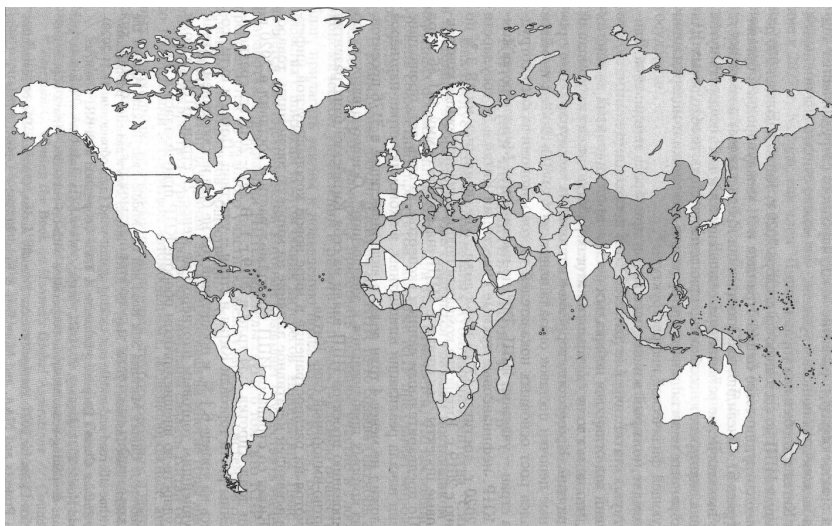


Рис. 1. Государства, участвующие в реализации китайской инициативы «пояс и путь». *Источник: Xing Guancheng. Neighbors bound by a shared future. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202301/20/WS63c9d68aa31057c47ebaac0d.html>*

Выступая с программной речью по видео на церемонии открытия ежегодной конференции Боаского азиатского форума (БФА) 20 апреля 2021 г. Председатель КНР Си Цзиньпин заявил, что «Китай будет активно совместно работать со всеми странами-участниками проекта «пояс и путь» с целью сокращения бедности и развитию региональной экономики, которая внесет положительный вклад в общее процветание человечества и к 2030 г. реализация проекта «пояс и путь» позволит вывести 7,6 млн человек из категории крайней бедности и 32 млн человек из категории умеренной бедности во всем мире»⁹.

Достижения китайской инициативы в цифрах

Хотя торговля Китая с его основными торговыми партнерами в последние годы продолжала стабильно расти, объем внешней торговли Китая со странами — участницами проекта «пояс и путь» увеличился более быстрыми темпами. В 2021 г. объем товарооборота Китая со своими пятью крупнейшими торговыми партнерами, АСЕАН, Европейским союзом, США, Японией и Республикой Корея, составил 5,67 трлн юаней, 5,35 трлн юаней, 4,88 трлн юаней, 2,4 трлн юаней и 2,34 трлн юаней соответственно (темпы роста — 19,7%, 19,1%, 20,2%, 9,4% и 18,4%). За тот же период объем торговли Китая со странами, расположенными вдоль «пояса и пути» вырос на 23,6%, что на 2,2 процентных пункта выше, чем общий темп роста внешнеторгового оборота КНР, причем объем торговли товарами с высокой добавленной стоимостью (ноутбуки, планшеты и бытовая техника) в 2021 г. увеличился на 13,2%¹⁰. В 2022 г. объем внешней торговли Китая со странами — участницами инициативы «пояс и путь» по сравнению с 2021 г. увеличился на 8% и превысил 36 трлн юаней (2,07 трлн долл.¹¹)¹², составив 32,9% от общего объема внешней торговли страны¹³, что на 3,2 процентных пункта больше, чем в 2021 г.¹⁴ В первом квартале 2023 г. объем торговли КНР со странами — участницами инициативы «пояс и путь» по сравнению с аналогичным периодом 2022 г. вырос на 16,8%¹⁵.

В 2023 г. исполнилось десять лет инициативе «пояс и путь» и с момента запуска этого мегапроекта торговые отношения между Китаем и странами — участницами инициативы стали более тесными. На пресс-конференции, состоявшейся 1 марта 2023 г., помощник министра торговли КНР Чэнь Чуньцзян отметил, что за последнее десятилетие объем внешней торговли между Китаем и странами, расположенными вдоль маршрута «пояса и пути», значительно вырос и удвоился с 1,04 трлн долл. в 2013 г. до 2,07 трлн долл. в 2022 г. (при среднегодовом темпе роста в 8%), а его доля в общем объеме внешней торговли Китая увеличилась с 25% до 32,9%¹⁶. В 2022 г. объем торговли между КНР и странами — участницами Инициативы был на 3,2 процентных пункта выше, чем в 2021 г., и на 7,9 процентных пункта выше, чем в 2013 г., когда впервые был предложен проект «пояс и путь»¹⁷, причем общий объем торговли между Китаем и странами — участницами мегапроекта в период с 2013 г. по 2023 г. составил 10,4 трлн долл., что составляет более 30% от общего объема внешней торговли Китая за этот период¹⁸. Он также заявил, что объем двусторонних инвестиций между Китаем и странами «пояса и пути» за этот период превысил 270 млрд долл., к началу 2023 г. китайские предприятия инвестировали 57,13 млрд долл. в зоны экономического и торгового сотрудничества в странах, расположенных вдоль маршрута «пояса и пути»¹⁹, обеспечив создание 421 тыс. рабочих мест для местных

жителей²⁰. Усилилась кооперация производственных цепочек и цепочек поставок — с 2013 по 2022 г. доля промежуточных продуктов в экспорте Китая в страны — участницы проекта «пояс и путь» увеличилась с 49,8% в 2013 г. до 56,2% в 2022 г., причем в 2022 г. объем экспорта автозапчастей, текстиля и литиевых электронных батарей увеличился на 26,7%, 14,1%, и 50,4% соответственно²¹. В 2022 г. объем внешнеторгового оборота китайских частных предприятий со странами — участницами инициативы достиг 6,93 трлн юаней, увеличившись на 25,6%, что составило 53,5% от общего объема импорта и экспорта Китая в эти страны²². По данным Государственного комитета по делам развития и реформ, к марту 2023 г. Китай подписал 206 соглашений о сотрудничестве в рамках инициативы «пояс и путь» с 151 страной и 32 международными организациями²³. В период 2022 г. около 200 тыс. научных и технических сотрудников посетили Китай для участия в программах обмена и обучения в рамках инициативы «пояс и путь»²⁴, более 8,7 тыс. молодых иностранным ученым, работающим в Китае по тематике разработки научно-технических инноваций, была оказана финансовая поддержка²⁵. В докладе Государственного комитета по развитию и реформам Госсовета КНР «О выполнении плана экономического и социального развития за 2022 г. и проекте плана на 2023 г.», представленный 5 марта 2023 г. 1-й сессии ВСНП 14-го созыва, было отмечено, что «В 2022 г. активизировалась работа по строительству «Шелкового пути здоровья», «Зеленого Шелкового пути», «Цифрового Шелкового пути» и «Инновационного Шелкового пути». Были подписаны меморандумы о сотрудничестве и взаимопонимании с 16 государствами в рамках строительства «Цифрового Шелкового пути», заключены меморандумы об инвестиционном сотрудничестве в области цифровой экономики и зеленого развития с 15 государствами, создан ряд совместных лабораторий в рамках инициативы «пояс и путь»²⁶. В 2022 г. продолжала координироваться работа по реализации наиболее важных инфраструктурных проектов за рубежом, были проведены ориентационные мероприятия для предприятий с целью предотвращения и устранения инвестиционных рисков за рубежом, ускорилось строительство платформы комплексного обслуживания в сфере мониторинга, оценки и предупреждения рисков в ходе реализации зарубежных инфраструктурных проектов»²⁷.

По словам официального представителя МИД КНР Ван Вэньбиня «В настоящее время около 70% инвестиций в проекты «пояса и пути» сосредоточены в строительстве транспортной инфраструктуры, а остальные — в таких областях, как энергетика, здравоохранение, инновационные технологии и туризм»²⁸. Китай активно сотрудничает со странами, прилегающими к трассе «пояса и пути», и, предоставляя им кредиты на инфраструктурное строительство на исключительно льготных условиях,

оказывает неоценимую помощь в развитии их национальных транспортных сетей, улучшении региональной транспортной инфраструктуры и увеличении объемов международных транзитных перевозок²⁹. По данным Министерства торговли КНР, в 2022 г., «преодолевая неблагоприятное воздействие внешней среды, объем китайских прямых иностранных инвестиций (ПИИ) неуклонно увеличивался и вырос на 5,2% в годовом исчислении до 985,37 млрд юаней (145,15 млрд долл.), а в долларовом выражении объем ПИИ Китая вырос на 0,9% до 146,5 млрд долл.»³⁰. Из общего объема ПИИ объем нефинансовых китайских ПИИ в 2022 г. составил 785,94 млрд юаней, увеличившись на 7,2% по сравнению с 2021 г. В 2022 г. объем нефинансовых ПИИ Китая в страны, участвующие в инициативе «пояс и путь», достиг 20,97 млрд долл., увеличившись на 3,3% по сравнению с 2021 г., что составило 17,9% от общего объема нефинансовых ПИИ КНР³¹.

С 2013 по 2022 г. только центральные государственные предприятия Китая вложили средства в более чем 3,2 тыс. крупных проектов, а общий объем инвестиций Китая в страны-участницы достиг около 1 трлн долл.³², из них в виде помощи развивающимся странам (в основном, странам Азии) в общем объеме более 300 млрд юаней, а беспроцентные кредиты и льготные кредиты в основном предоставлялись в рамках проекта «пояс и путь» на развитие национальных инфраструктурных сетей³³. В 2022 г. аналитики Всемирного банка также представила оценку экономического вклада плана «пояс и путь» в развитие глобальной инфраструктуры и внешней торговли, в которой было отмечено, что реализация инфраструктурных проектов «пояса и пути» обеспечит увеличение объема торговли стран-участниц на 2,8—9,7%, рост объема мировой торговли на 1,7—3,2% и увеличение глобального реального дохода на 0,7—2,9%³⁴.

В 2023 г. отмечалась десятая годовщина со дня выдвижения инициативы «пояс и путь». За прошедшие десять лет железнодорожные маршруты Китай—Европа соединили 108 городов Китая и 208 городов в 25 европейских странах. Число их отправок достигло 65 тыс., при этом они перевезли 6,04 млн контейнеров. Кроме того, Китай открыл более 300 международных автомобильных маршрутов пассажирских и грузовых перевозок, а услуги морских перевозок охватили все морские страны, расположенные вдоль маршрута «пояса и пути». Регулярные международные авиарейсы, обслуживаемые китайскими авиакомпаниями, выполняются в 153 города в 62 странах, а почтовые экспресс-услуги осуществляются в более чем 220 странах мира³⁵.

В 2023 г. исполняется 10 лет со дня выдвижения Председателем КНР Си Цзиньпином инициативы «пояс и путь», и в конце декабря 2022 г. китайские официальные лица заявили, что инициатива «пояс и путь» в 2023 г. станет одним из основных направлений дипломатической и экономической

повесток Китая, причем 25 декабря 2022 г. член Госсовета и министр иностранных дел КНР Ван И подтвердил, что Китай в 2023 г. примет у себя третий Форум международного сотрудничества «пояс и путь», добавив, что «все стороны с нетерпением ждут созыва» этого мероприятия³⁶. Первый и второй Форумы международного сотрудничества «пояс и путь» прошли в 2017 и 2019 гг. в Пекине и собрали глав государств и правительств, а также руководителей ведущих международных организаций³⁷.

Глобализация китайского проекта «пояс и путь»

Инициатива «пояс и путь» продолжает оставаться важным внешнеполитическим и внешнеэкономическим инструментом и «платформой» реализации Китаем системных целей своего развития, в том числе узловой из них — цели великого возрождения китайской нации. Известно, что одним из главных измерений в осуществлении Инициативы является ее инфраструктурная, транспортная составляющая. Положение делом на этом направлении служит лакмусовой бумажкой состояния всего проекта «пояс и путь» в целом.

Сегодня правительство Китая активно развивает различные способы и пути своей интеграции в международную транспортную систему с целью повышения доли КНР в международных перевозках между странами АТР и Европы, разрабатывает механизмы реализации национальной политики развития транспортного комплекса западных регионов страны. На базе активизации сотрудничества в области евразийского транзита со странами, прилегающими к маршруту «поясу и пути», Китай строит новые интегральные транспортные магистрали межконтинентального уровня как средства стимулирования национальной экономики и расширения объемов экспорта. Учитывая повышенный спрос на нефть и газ Китай заинтересован в расширении альтернативных маршрутов импорта углеводородов и включении своих государственных нефтегазовых компаний в разработку зарубежных проектов. В условиях политического напряжения на Ближнем Востоке Китай реализовывает свою энергетическую стратегию в сотрудничестве с РФ, странами ШОС, Пакистаном и Мьянмой, которые выступают для него стратегическими партнерами и экспортерами товаров и энергоресурсов, что создает устойчивую основу для обеспечения гарантии транзитной и энергетической безопасности КНР.

Железнодорожный сервис China-Europe Railway Express уже более двенадцати лет работает на всем евразийском континенте, и, по данным китайского национального железнодорожного оператора China State Railway Group, в 2022 г. по железнодорожному маршруту Китай—Европа проследовало 16 тыс. грузовых составов (из них 1165 поездов через КПП Алашанькоу—Достык, что стало 16,5% больше, чем в 2021 г.)³⁸, которые перевезли 1,6 млн контейнеров³⁹, что, по сравнению с показателем 2021 г.,

на 9% и 10% больше соответственно⁴⁰. В начале 2023 г. маршрут Китай—Европа соединял 108 китайских города с 208 городами 25 европейских стран⁴¹, по нему перевозилось более 50 тыс. видов товаров, включая ИТ-продукцию, автомобили и запчасти, химикаты, механические и электронные товары, а логистическая распределительная сеть охватывала весь евразийский континент, а доля перевозки грузов железнодорожным транспортом в общем объеме внешней торговли между Китаем и Европой за последние пять лет⁴² увеличилась с 1,5 до 8% в 2022 г.⁴³ Следует отметить не только количественное увеличение транзитных поездов по маршруту Китай—Европа, но и интенсификацию их движения — 20 августа 2022 г. из Сианя (пров. Шэньси) в Гамбург по евразийскому маршруту отправился 10-тысячный грузовой состав, на 10 дней превзойдя аналогичный общий количественный показатель 2021 г.⁴⁴ Согласно заявлению представителя Главного таможенного управления КНР Чжао Цзэнляня, в 2022 г. общее время, необходимое для таможенного оформления импортных и экспортных товаров, составило 32,02 часа и 1,03 часа соответственно⁴⁵, что на 67,1% и 91,6% меньше, чем в 2017 г.⁴⁶ Согласно данным национального железнодорожного оператора China State Railway Group, в январе 2023 г. Китай эксплуатировал 1410 грузовых поездов Китай—Европа, перевезивших 147 тыс. стандартных контейнеров с товарами, что стало 33-м месяцем подряд, когда курсировало более 1 тыс. грузовых поездов Китай—Европа⁴⁷. Объем транзитных перевозок из Китая, использующих инфраструктуру ОАО РЖД, в 2022 г. превысил 1,25 млн контейнеров⁴⁸. По словам генерального директора логистической компании ОТЛК ЕРА (одного из крупнейших операторов железнодорожных контейнерных сервисов, который представляет собой совместное предприятие железных дорог Республики Казахстан, Республики Беларусь и РФ) А. Грома, «если говорить о маршруте Китай—Европа—Китай, то по итогам 2022 г. наша доля в транзитных перевозках была около 95%, причем это касалось всех транзитных маршрутах между Китаем и Европой по российской инфраструктуре — это перевозки через Забайкальск, Наушки, порты РФ, через Казахстан»⁴⁹. В течение первых двух месяцев 2023 г. грузовые поезда Китай—Европа совершили в общей сложности 2698 рейсов и перевезли 287 тыс. контейнеров, что на 8% и 18% соответственно больше, чем за аналогичный период 2021 г.⁵⁰ В начале 2023 г. маршрут Китай—Европа соединял 208 городов 25 европейских стран (вырезать) Следует отметить не только количественное увеличение транзитных поездов по маршруту Китай—Европа, но и интенсификацию их движения — 20 августа 2022 г. из Сианя (пров. Шэньси) в Гамбург по евразийскому маршруту отправился 10-тысячный грузовой состав, на 10 дней превзойдя аналогичный общий количественный показатель 2021 г.⁵¹ Время поездки по маршруту Китай—Европа (в среднем около 7 суток) в

2022 г несколько превысило показатель 2021 г., но примерно соответствовало показателям предыдущих лет, а вот доля порожних контейнеров, проследовавших по маршруту страны из Европы—Китай, уменьшилась до 15%, что является лучшим показателем за все время эксплуатации маршрута⁵².

Следует отметить, что основные ориентиры развития инициативы «пояс и путь» в значительной степени совместимы с целями и чаяниями стран всего мира, особенно развивающихся стран, в их стремлении к экономическому развитию и национальному процветанию, а также согласуются с видением и целями развития ООН и многих других международных организаций — именно поэтому, менее чем за десятилетие с момента запуска проекта «пояс и путь» китайская инициатива была признана поддержана большинством стран и международных организаций по всему миру⁵³.

Усилия Китая и стран-партнеров по укреплению связей между инициативой «пояс и путь» и национальными программами развития стран-участниц мегапроекта придадут новый импульс двустороннему и многостороннему сотрудничеству, а также будут способствовать восстановлению мировой экономики. Объединение инициативы «пояс и путь» и других национальных стратегий развития, таких как таких как «Степной путь» (Монголия), «Операция Муссон» (Индия), «Янтарный путь» (Польша), «Центральный коридор» («Middle Corridor», Турция), «Возрождение Великого Шелкового пути» (Туркменистан), «Indonesia's Global Maritime Fulcrum» («Глобальная морская точка опоры Индонезии»), «Евразийская инициатива» (Республика Корея), «Saudi Arabia's Vision 2030» («Видение Саудовской Аравии до 2030 г.»)⁵⁴, «Egypt's Vision 2030» («Видение Египта до 2030 г.»), «United Arab Emirates 50-Year Development Plan» («50-летний план развития Объединенных Арабских Эмиратов»), «Eurasia Initiative» («Евразийская инициатива», Южная Корея), «Malaysia Madani» (концепция «Надлежащего управления и устойчивого развития экономики Малайзии»), «Bangladesh's Vision 2041» (Видение Бангладеш 2041»), «Строим, строим, строим» («Build, Build, Build»/«BBB Program») и «AmBisyon Natin 2040», Филиппины⁵⁵, «Два коридора и один экономический круг» (Вьетнам)⁵⁶, Стратегия экономической диверсификации Брунея «Версия 2035» («Brunei's economic diversification strategy «Version 2035»)⁵⁷ позволит расширить объемы инвестиций и торговли в таких областях, как инфраструктура, энергетика, сельское хозяйство между Китаем и этими партнерами, и, по мнению китайских экспертов, «придаст импульс развитию мировой экономики в предстоящие годы»⁵⁸. Согласно заявлению главного научного сотрудника Китайского научно-исследовательского института предпринимательства в Пекине Ли Цзиня, «Государственные и частные компании Китая, основываясь на своих финансовых возможностях, технологических преимуществах и управленческом опыте,

обладают большим опытом в строительстве и управлении инфраструктурными и энергетическими объектами, причем правительство страны уже давно поощряет их использовать больше рыночных возможностей, связанных с развитием инициативы «пояс и путь». Их участие в проектах, связанных с китайским планом строительства «пояса и пути», не только стимулировало рост объемов китайских прямых иностранных инвестиций в страны — участницы мегапроекта, но и увеличило объем экспорта Китая на эти рынки, особенно телекоммуникационного оборудования, строительной техники, экологически чистых строительных материалов, высококачественной стальной продукции и транспортных средств. Проект «пояс и путь» важен не только потому, что он развивает экономическое сотрудничество между Китаем и миром, но и потому, что он способствует модернизации глобальной системы управления, сокращает разрыв между Севером и Югом и помогает развивающимся странам ускорить свой экономический рост»⁵⁹.

Многие достижения инициативы «пояс и путь» за последние 10 лет оказали положительное влияние на мир. Во-первых, создание финансовых институтов, обеспечивающих предоставление крайне необходимых альтернативных инвестиций для развития транспортной и энергетической отраслей (через такие организации, как Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, Новый банк развития и Фонд Шелкового пути), разработки новых технологий и новых экономических возможностей для многих стран, особенно глобального Юга; разработка более 3 тыс. проектов сотрудничества; сокращение масштабов нищеты путем оказания помощи примерно 40 млн человек в разных странах в преодолении бедности; создание 420 тыс. новых рабочих мест в разных странах и регионах; мобилизация инвестиций в размере 1 трлн долл.; оказание содействия в сокращении увеличивающегося разрыва в доходах и ликвидация дисбаланса регионального развития во многих частях мира; создание каркаса современной региональной транспортной сети; содействие увеличению объема и скорости мировой торговли; улучшение качества мобильной связи и снижение стоимости телекоммуникационных услуг в развивающихся странах; обеспечение приемлемого уровня задолженности развивающихся стран и разоблачение злонамеренных утверждений некоторых западных стран о так называемых китайских «долговых ловушках»⁶⁰.

1.2. Экономическое и инфраструктурное сотрудничество КНР и стран АСЕАН как ключевое направление развития инициативы «Пояс и путь»

Экономический рост Азии за последние полвека был впечатляющим — в XXI в. экономическое развитие азиатских стран стало основным драйвером глобального экономического роста, и, по данным Азиат-

ского банка развития (АБР), к середине века на Азию может приходиться половина мирового объема производства, торговли и инвестиций. Таким образом, успехи Азии в области роста должны быть адекватно воплощены в глобальном управлении⁶¹. Государства АСЕАН являются основной группой стран, участвующих в китайской инициативе «пояс и путь». Китай является важнейшим экономическим партнером АСЕАН, а наряду с инициативой, предложенной Китаем, зона свободной торговли между Китаем и АСЕАН и Соглашение о всестороннем региональном экономическом партнерстве (ВРЭП) позволили расширить и укрепить двустороннее сотрудничество в области торговли, инфраструктуры и инвестиций⁶². Выступая на конференции «Неопределенный мир: солидарность и сотрудничество во имя развития в условиях вызовов» во время проведения Боаоского азиатского форума (БАФ/ВФА)⁶³ (28—31 марта 2023 г., Боао, Китай), генеральный секретарь ВФА Ли Баодун заявил, что «Благодаря ускорению темпов роста, в 2023 г. экономика Азии, как ожидается, вырастет на 4,5%, что станет «ярким пятном» в безрадостном глобальном экономическом ландшафте»⁶⁴. Во время проведения Форума директор Института мировой экономики и политики Китайской академии общественных наук Чжан Юань заявил, что «Несмотря на растущую неопределенность и предстоящие вызовы 2023 г., я выражаю большой оптимизм в отношении устойчивого развития экономики Азии в 2023 г., чему в основном будет способствовать быстрое восстановление экономики Китая, которая стала «стабилизатором» экономического роста как Азии, так и всего мира». Аналитики МВФ полагают, что в 2023 г. Китай и Индия вместе обеспечат половину мирового экономического роста, при этом каждое увеличение экономического роста Китая на 1 процентный пункт приведет к увеличению объема производства в остальной Азии на 0,3%⁶⁵. Примечательно, что в 2023 г. в странах АСЕАН произойдет наиболее очевидный рост темпов роста по сравнению с 2022 г., чему в основном будет способствовать экономический рост Китая⁶⁶.

В региональную организацию АСЕАН входят следующие государства — Индонезия, Малайзия, Сингапур, Таиланд, Филиппины, Бруней (все — в 1984 г.), Вьетнам (год вступления — 1995 г.), Лаос (1997 г.), Мьянма (1997 г.), Камбоджа (1999 г.). 11 ноября 2022 г. главы государств, входящих в АСЕАН, договорились в принципе принять Восточный Тимор (по терминологии ООН — Тимор-Лешти) в качестве 11-го члена АСЕАН⁶⁷. Заявление было опубликовано во время проведения 40 и 41 саммитов АСЕАН (11—13 ноября, Пномпень, столице Камбоджа). В заявлении отмечалось, что принимая во внимание результаты миссий по установлению фактов в Тиморе-Лешти, проведенных Сообществом в сфере политики и безопасности АСЕАН (The ASEAN Political Security Community, APSC), Экономическим сообществом АСЕАН (The ASEAN

Economic Community/AEC) и Социокультурным сообществом АСЕАН (The ASEAN Socio Cultural Community, ASCC), лидеры стран АСЕАН согласились «в принципе признать Восточный Тимор 11-м членом АСЕАН», добавляя, что следующие шаги будут включать «дорожную карту для полноправного членства», которая будет представлена на саммите АСЕАН в 2023 г. в Индонезии. Главы государств АСЕАН согласились предоставить Восточному Тимору статус наблюдателя и разрешить его участие во всех встречах АСЕАН, в том числе на пленарных заседаниях саммита. Они также договорились формализовать основанную на объективных критериях дорожную карту для полноправного членства Восточного Тимора, и подчеркнули, что «все государства — члены АСЕАН должны полностью поддерживать Восточный Тимор в достижении основных этапов путем оказания помощи в наращивании потенциала и любой другой необходимой и соответствующей поддержки для его полноправного членства в АСЕАН»⁶⁸. Во время проведения переговоров 5 июня 2022 г. в Дили, столице Восточного Тимора, между Президентом Восточного Тимора Жозе Рамуш-Орта и находящимся с визитом министром иностранных дел КНР Ван И, стороны выразили общую готовность укреплять региональное сотрудничество. Президент Восточного Тимора заявил, что его страна «полностью поддерживает инициативу «пояс и путь», а развитие Китая приносит огромную пользу Восточному Тимору и имеет огромное значение для региона и всего мира. Китай сыграл позитивную роль в социально-экономическом развитии страны, строительстве инфраструктуры и улучшении жизни людей». Со своей стороны, Ван И выразил признательность Президенту Рамуш-Орта за подписание совместного коммюнике об установлении дипломатических отношений с Китаем в день независимости в 2002 г., когда он был министром иностранных дел Восточного Тимора. Ван И отметил, что «Китай поддерживает Восточный Тимор, играющий активную роль в региональных и международных делах, и ожидает его скорейшего вступления в АСЕАН», в связи с чем Рамуш-Орта выразил благодарность «за поддержку Китая, а также надежду на то, что давнее желание сбудется в ближайшее время». Ван И находился с визитом в Восточном Тиморе, последнем этапе своего Тихоокеанского турне, начавшегося 26 мая 2022 г., в ходе которого он посетил такие островные страны, как Соломоновы острова, Кирибати, Самоа, Фиджи, Тонга, Вануату и Папуа-Новая Гвинея⁶⁹.

Экономическое и торговое сотрудничество является приоритетом для Китая и стран АСЕАН — объем торговли с 1991 г. по 2023 г. увеличился более чем в 100 раз⁷⁰. В 2020 г. АСЕАН впервые стала крупнейшим торговым партнером Китая, а сегодня КНР остается крупнейшим торговым партнером регионального блока уже 13 лет подряд⁷¹. По итогам 2022 г. объем внешней торговли Китая с со странами АСЕАН составил 6,52 трлн

юаней (970 млрд долл.), причем темпы роста объема внешней торговли со странами АСЕАН составил 15% (для примера: темпы роста объема внешней торговли со странами Африки и Латинской Америки составили 11,1% и 7,7% соответственно⁷², а со странами ЕС — 5,6% и США — 3,7%⁷³)⁷⁴. В 2021 г. объем ПИИ Китая в страны АСЕАН достиг 14,35 млрд долл., в свою очередь, страны АСЕАН инвестировали в КНР 10,58 млрд долл.⁷⁵, а к началу 2023 г. объем накопленных двусторонних инвестиций превысил 340 млрд долл.⁷⁶. Согласно данным Главного таможенного управления КНР, в 2022 г. объем внешней торговли между Китаем и странами АСЕАН по сравнению с 2021 г. вырос на 15% до 6,52 трлн юаней (943,97 млрд долл.)⁷⁷. В рамках сотрудничества со странами АСЕАН Китая развивает инфраструктурные и энергетические проекты в этих странах. В 2022 г. впервые состоялась личная встреча глав государств АСЕАН с момента начала пандемии в 2020 г. и самым ярким моментом 40-го и 41-го саммитов АСЕАН стало опубликование совместного заявления руководителей стран АСЕАН и Китая, в котором стороны заявили, что поддерживают ведущую роль АСЕАН в формировании региональной архитектуры, способствуя более тесному сотрудничеству в области интеграции инфраструктурных сетей Китая и стран АСЕАН в рамках реализации Китайско-сингапурской (Чунцин) демонстрационной инициативы по стратегической взаимосвязанности⁷⁸.

1.3. Китай и страны АСЕАН строят новый Международный сухопутно-морской торговый коридор

Долгие годы более длительная и дорогостоящая логистика по морю из портов восточных провинций Китая до стран АСЕАН была одним из узких мест, препятствующих экономическому развитию западных провинций и автономных районов КНР. 7 января 2019 г. 8 западных административных единиц провинциального уровня (муниципалитет г. Чунцина, власти провинций Гуйчжоу, Ганьсу, Цинхай и Юньнань, ГЧАР, СУАР, НХАР) подписали рамочное соглашение в Чунцине о сотрудничестве по строительству Международного сухопутно-морского торгового коридора (International Land-Sea Trade Corridor/ILSTC) (далее МТК), являющегося новым международным логистическим маршрутом, создаваемым в рамках реализации Китайско-сингапурской (Чунцин) демонстрационной инициативы по стратегической взаимосвязанности⁷⁹, инициированной западными провинциями Китая и государствами-членами АСЕАН в сентябре 2017 г.⁸⁰ Новый МТК, который проходит через ключевой логистический узел Экономического круга Чэнду—Чунцин (ЭКЧЧ) на юго-западе Китая через провинцию Гуйчжоу до Наньнина в Гуанси-Чжуанском автономном районе (ГЧАР) и далее — до портов залива Бейбу и порта Янпу в провинции Хайнань на юге Китая, сокращает время



Схема 1. Континентальная часть нового международного сухопутно-морского торгового коридора Китая The continental part of China's new international land-sea trade corridor.

Источник: New corridor to boost western growth. URL:

http://www.china.org.cn/business/2019-08/16/content_75105779.htm; Connecting to a brighter future. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202209/09/WS631aed4fa310fd2b29e76ed8.html>.

доставки между Чунцином и Сингапуром с 23 до 7 дней^{81,82}. Быстрый рост протяженности сети в западных провинциях обеспечивает способствует конвергенции социально-экономического развития провинций, укрепляет связность единого экономического пространства страны, обеспечивает создание новых рабочих мест и стабильность промышленных цепочек и цепочек поставок вдоль коридора и еще больше облегчает интеграционные связи предприятий логистики, торговли и промышленности как западных и центральных провинций КНР⁸³, так и всех административных единиц провинциального уровня Китая. По данным China

Railway Nanning Bureau Group Co Ltd, в 2022 г. удалось расширить маршруты перевозок грузов железнодорожным транспортом не только почти во все западные провинции и даже в центральные регионы Китая, такие как провинции Шэньси, Хэбэй и Хэнань, но и морским транспортом из залива Бэйбу во все страны АСЕАН, значительно сокращая время мультимодальной транспортировки грузов из КНР в страны — члены Ассоциации⁸⁴.

Сегодня, используя железнодорожный, автомобильный и морской виды транспорта, товары из западного Китая через Чэнду и Чунцин⁸⁵ могут перемещаться на юг до залива Бэйбу и выходить на рынки стран АСЕАН и АТР через прибрежные порты за более короткое время по сравнению с традиционным маршрутом из портов восточного Китая⁸⁶. Протяженность береговой линии залива Бэйбу составляет 1,6 тыс. км, и он является единственным в Китае регионом, связанным морским и сухопутным сообщением со странами АСЕАН⁸⁷. В 2022 г. в портах залива Бэйбу (Бэйхай, Фанчэнган, Циньчжоу) насчитывалось 104 причала, способных обрабатывать суда водоизмещением 10 тыс. т выше с общей пропускной способностью более 315 млн т⁸⁸. В 2022 г. 75 международных морских маршрутов связывали порты залива Бэйбу с 393 портами в 119 странах мира⁸⁹, в том числе 35 морских маршрута проходили в страны АСЕАН⁹⁰, а из порта Янпу (пров. Хайнань) проходило 9 маршрутов в страны — члены Ассоциации⁹¹. В качестве ключевого инфраструктурного канала на юго-западе Китая, порты залива Бэйбу стали важным каналом трансграничной торговли между западными административными единицами провинциального уровня и странами АСЕАН, играя активную роль в стабильности региональных производственных цепочек и цепочек поставок⁹².

По итогам 2021 г. объем контейнерооборота портов залива Бэйбу после пяти лет непрерывного двузначного прироста увеличился на 18,8% по сравнению с 2020 г. и составил 6,1 млн контейнеров⁹³. Благодаря своим расширяющимся логистическим возможностям порты залива Бэйбу в феврале 2021 г. были включены центральным правительством в перечень 11 международных узлов страны, а кластер портов залива (Weibu Gulf Port Group) стал вторым по объему грузооборота в Южном Китае после порта Гуанчжоу⁹⁴. С целью увеличения объема контейнерных перевозок в страны ЮВА, в 2021 г. крупнейшая сингапурская логистическая компания Pacific International Lines Pte Ltd и Guangxi Weibu Gulf International Port Group создали совместное предприятие Weibu Gulf-PSA International Container Terminal Co Ltd⁹⁵. В конце 2021 г. в г. Гуйяне (пров. Гуйчжоу) был введен в эксплуатацию международный логистический порт Дулаин с годовой пропускной способностью около 5 млн т., являющийся одним из ключевых логистических центров нового международного сухопутно-

морского коридора и объединяющий железнодорожные линии, соединяющие Чунцин, Чэнду с промышленными центрами района Большого залива Гуандун—Сянган—Аомэнь с портами залива Бэйбу⁹⁶, причем проект сократил время, необходимое для доставки контейнеров из Чэнду, провинций Гуйчжоу и Гуандун в порты залива Бэйбу на 9—11 дней⁹⁷.

ГЧАР в полной мере использовал преимущества своего местоположения для углубления сотрудничества со странами АСЕАН и ускорения скоординированного развития с районом Большого залива Гуандун—Сянган—Аомэнь. Граничащий с Вьетнамом, ГЧАР является границей и окном открытости Китая и сотрудничества со странами АСЕАН, причем за последнее десятилетие объем внешней торговли ГЧАР со странами АСЕАН ежегодно рос на 15,8%, увеличившись с 74,75 млрд юаней (11,06 млн долл.) в 2012 г. до 282,12 млрд юаней в 2021 г.⁹⁸ Страны АСЕАН уже 22 года подряд являются крупнейшим торговым партнером ГЧАР⁹⁹, а объем приграничной внешней торговли ГЧАР семь лет подряд занимает первое место в Китае¹⁰⁰. Новый МТК стал ключевым проектом для ГЧАР, направленным на интеграцию в новую модель развития, при этом регион активно совершенствует систему сотрудничества со странами, расположенными вдоль коридора и разрабатывает «четыре плана действий», в том числе по увеличению пропускной способности коридора и повышению грузооборота портов залива Бэйбу одновременно с увеличением объема китайского экспорта в страны АСЕАН¹⁰¹. Связанный со странами АСЕАН по суше и по морю, ГЧАР становится важнейшим сухопутно-морским каналом логистического сотрудничества между Китаем и членами Ассоциации¹⁰². Кроме того, в 2022 г. между ГЧАР и странами АСЕАН действовало 12 грузовых авиамаршрутов¹⁰³, охватывающих все страны Ассоциации¹⁰⁴.

Район Большого залива Гуандун—Сянган—Аомэнь (БЗГСА) и залив Бэйбу обладают значительным потенциалом для взаимовыгодного сотрудничества, поскольку БЗГСА является одним из наиболее динамично развивающихся регионов Китая, а залив Бэйбу, расположен недалеко от стран АСЕАН. В 2022 г. общий объем инвестиций БЗГСА в инфраструктурные проекты в ГЧАР достиг 469,7 млрд юаней (66 млрд долл.)¹⁰⁵. В целях укрепления региональных связей в сентябре 2022 г. Guangzhou Port Group и Guangxi Beibu Gulf Investment Group Co Ltd достигли соглашения о развитии инфраструктурного сотрудничества между БЗГСА и заливом Бэйбу¹⁰⁶. Поскольку порт Наньша и порты залива Бэйбу расположены недалеко друг от друга, то это региональное сотрудничество обеспечит промышленным предприятиям двух регионов возможность снизить свои затраты на логистику. Район Наньша в г. Гуанчжоу (пров. Гуандун) является крупнейшей портовой и логистической зоной южного Китая¹⁰⁷, из которой расходятся 125 морских транзитных маршрутов в страны АСЕ-

АН¹⁰⁸. В сентябре 2022 г. Бюро торговли района Наньша подписало Меморандум о взаимопонимании по экономическому и торговому сотрудничеству с филиалами торговых палат Индонезии, Вьетнама, Таиланда и Лаоса¹⁰⁹.

В конце августа 2022 г. началось строительство канала Пинлу в Циньчжоу (ГЧАР) — одного из крупных проектов нового международного сухопутно-морского торгового коридора «КНР-АСЕАН». При общем объеме капиталовложений в размере 72,73 млрд юаней (10,5 млрд долл.) строительство канала Пинлу займет около 54 месяцев. Канал протяженностью 135 км будет начинаться у водохранилища Сицзинь в Хэнчжоу и заканчиваться в городе Луву уезда Линшань, откуда суда смогут добраться до залива Бэйбу по реке Циньцзян. Канал в основном предназначен для судоходства, но с ним будут связаны и другие функции, такие как водоснабжение, ирригация, защита от наводнений и улучшение водной экосистемы. Канал обеспечит сокращение плеча транспортировки грузов, поступающих в залив на юго-западе Китая, примерно на 560 км, а его глубина позволит судам перевозить до 5 тыс. т грузов, что обеспечит снижение транспортной нагрузки рек Янцзы и Чжуцзян. Ожидается, что для районов, расположенных вдоль нового западного сухопутно-морского торгового коридора, канал Пинлу позволит ежегодно экономить более 5,2 млрд юаней на транспортных расходах¹¹⁰. Завершение строительства канала Пинлу намечено на конец 2024 г., а после завершения строительства канала грузы будут транспортироваться из портов залива Бэйбу по маршруту в страны АСЕАН, который станет на 650 км короче, чем из порта Гуанчжоу в провинции Гуандун¹¹¹.

В конце марта 2023 г. китайские строительные компании China Railway 24th Bureau Group Corp Ltd (CR24), China Communications Construction Co Ltd и China Railway Group Ltd, которые строят ВСЖД Шанхай—Чунцин—Чэнду завершили прокладку двухрельсового туннеля Данъян (Dangyang Tunnel) на ВСЖД протяженностью более 1,4 км с глубиной залегания, которая достигает 86 м. Туннель предназначен для пропуска высокоскоростных поездов, которые будут курсировать со скоростью до 350 км/ч, что на 20% сократит время поездки между Шанхаем и Чэнду. После введения в эксплуатацию новой ВСЖД Шанхай—Чунцин—Чэнду протяженностью 2,1 тыс. км, соединяющая шесть провинций с национальной железнодорожной сетью, будет обеспечено столь необходимое транспортное сообщение региона дельты реки Янцзы, обеспечивающего производство 40% ВВП КНР с центральным логистическим узлом Чунцин—Чэнду. Новая ВСЖД обеспечит увеличение на 50% объема грузовых перевозок на существующих параллельных грузовых железнодорожных магистралях и станет важнейшим каналом формирования грузового потока из региона дельты реки Янцзы в страны АСЕАН¹¹².

В период 13-й пятилетки крупный железнодорожный оператор Sinotrans (более чем 1,1 тыс. китайских и 77 зарубежных филиалов) создал интегрированную сеть мультимодальных перевозок, которая объединяет железнодорожные маршруты Китай—Европа через ЭКЧЧ с сухопутно-морскими маршрутами, пролегающими через восточную прибрежную провинцию Шаньдун, в такие страны как Япония, Республика Корея и государства-члены АСЕАН¹¹³. Для интеграции всех основных портовых активов в провинции на одной платформе в рамках развития портового сектора и обеспечения стабильных цепочек поставок в страны АСЕАН, в 2019 г. правительство провинции Шаньдун создало одного из крупнейших портовых операторов в мире Shandong Port Group Co Ltd (SPG), которая объединила порты провинции: Циндао¹¹⁴, Вэйхай, Вэйфан, Яньтай, Жичжао¹¹⁵ и группу портов Бохайского залива¹¹⁶. В 2021 г. грузооборот группы SPG, базирующийся в Циндао, по сравнению с 2020 г. увеличился на 5,8% и составил 1,5 млрд т (по этому показателю портовый оператор SPG вышел на первое место в мире), а контейнерооборот группы вырос на 8,1% и превысил 34 млн TEU (двадцатифутовый эквивалент), что обеспечило группе третье место в мире¹¹⁷. В 2021 г. общий объем выручки Shandong Port Group превысил 80 млрд юаней (12,56 млрд долл.), группа SPG открыла 34 новых маршрута контейнерных перевозок, из которых 25 предназначены для международной торговли¹¹⁸, и к началу 2022 г. общее количество международных маршрутов контейнерных перевозок достигло 317¹¹⁹. В 2022 г. Shandong Port Group построила 6 новых терминалов, открыла 11 новых маршрутов комбинированных морских/железнодорожных перевозок¹²⁰ и в 2022 г. объем перевалки контейнеров при комбинированных морских и железнодорожных перевозках составил 2,7 млн ед.¹²¹, а к 2025 г. в провинции планируется создать центр портов с ежегодным объемом грузооборота в 1,72 млрд т и контейнерооборота — 37 млн ед.¹²² В 2018 г. в провинции Шаньдун был открыт маршрут грузового сообщения Китай—Европа и к началу 2023 г. железнодорожный транспорт вместе с портами Shandong Port Group сформировали международный логистический коридор, связывающий Южную Корею, Японию и страны ЮВА на востоке с евразийским континентом на западе¹²³. По утверждению генерального директора центра комбинированных перевозок Shandong Port Group Су Цзуньяна, «этот коридор в рамках инициативы «пояс и путь» развивает торговое сотрудничество Китая со странами Европы, Центральной Азии и ЮВА, способствуя росту количества комбинированных морских и железнодорожных перевозок из провинции Шаньдун, часть из которых перевозится грузовым поездом Китай—Европа. Автомобили, автозапчасти, бытовая техника из Японии, Южной Кореи, пальмовое масло из стран Юго-Восточной Азии доставляются в порты провинции Шаньдун, а затем грузовым поездом Китай—

Европа отправляются в Центральную Азию и Россию, а также в страны Европы»¹²⁴.

С целью ускорения развития нового Международного сухопутно-морского торгового коридора, в январе 2021 г. по инициативе China Railway Corp. и при участии China COSCO Shipping Lines был создан транспортный комитет для координации логистики и мультимодальных перевозок¹²⁵. В декабре 2021 г. решением Госсовета КНР был создан крупный национальный логистический оператор, образованный путем слияния нескольких компаний, в том числе одного из ведущих операторов железнодорожной логистики China Railway Materials Group Corp (CRM) и четырех филиалов крупной инвестиционной компании China Chengtong Holdings Group Ltd. (China Materials Storage and Transportation Group Co Ltd, CTS International Logistics Corp Ltd, China Logistics Co Ltd и Pachn Group)¹²⁶. На долю главного регулятора государственных активов Китая — Комитета по надзору и управлению государственными активами Госсовета КНР и компании China Chengtong Holdings Group Ltd. приходится по 38,91% акций созданного национального логистического оператора. Кроме того, Госсовет КНР определил три стратегических инвестора, которыми стали China Eastern Airlines, China COSCO Shipping Corp Ltd China Merchants Group. Доли акций этих трех компаний составят 10%, 7,3% и 4,9% соответственно¹²⁷.

Отмечая свою 5-ю годовщину со дня основания (декабрь 2018 г.), 28 марта 2023 г. международная судоходная ассоциация «Silk Road Maritime», базирующаяся в г. Сямэнь (пров. Фуцзянь), открыла шесть новых международных морских маршрутов, доведя общее количество международных морских маршрутов до 108, что, по мнению руководства компании, «еще больше укрепит цепочку морских поставок в рамках инициативы «пояс и путь». В 2022 г. китайские морские перевозчики, входящие в Ассоциацию, совершила более 10 тыс. международных морских рейсов и перевезли более 12 млн контейнеров, причем более 80% рейсов было совершено в страны АСЕАН. С целью создания регионального логистического канала, соединяющего внутренние регионы Китая и страны, использующего сухопутные и морские транспортные маршруты, в 2022 г. Ассоциация создала СП с четырьмя китайскими железнодорожными транспортными компаниями, включая Наньчанский филиал Китайской железной дороги (China Railway Nanchang Branch), Китайскую железнодорожную контейнерную транспортную компанию (China Railway Container Transport Co), Китайскую железнодорожную компанию по логистике специальных грузов (China Railway Special Cargo Logistics Co) и Китайскую железнодорожную экспресс-компанию (China Railway Express Co). Президент Fujian Provincial Port Group Co Чэнь Чжипин заявил, что «Ассоциация является первой в Китае морской логистической платфор-

мой для международных перевозок в рамках инициативы «пояс и путь», которая в настоящее время объединяет более 300 международных компаний, включая морских грузоперевозчиков, торговые компании и логистических операторов. В 14-м пятилетнем плане (2021—2025 гг.), обнародованном в 2021 г., было отмечено усиление влияния Ассоциации «Silk Road Maritime» в области создания международных судоходных маршрутов в рамках инициативы «пояс и путь». В плане развития, направленном на создание современных транспортных сетей, опубликованном Государственным советом КНР в 2022 г., также было отмечено значение Ассоциации «Silk Road Maritime» в деле расширения международной морской сети¹²⁸.

23—24 ноября 2021 г. в Чунцине состоялся саммит Китайско-сингапурской (Чунцин) демонстрационной инициативы по стратегическому взаимодействию, в работе которого приняли участие представители центральных банков, финансовых институтов, корпораций и логистических компаний из стран АСЕАН и Китая. На саммите было объявлено о плане строительства к 2025 г. крупного регионального финансового центра в Чунцине¹²⁹, который станет важной площадкой для дальнейшего развития трансграничных платежей в юанях и углубления финансового сотрудничества со странами АСЕАН¹³⁰. Также на саммите было отмечено, что в рамках указанной инициативы в 2022 г. объем международных мультивалютных операций в трансграничных сделках Чунцина со странами АСЕАН составил 3,2 млрд долл. и достиг более 18 млрд долл. с момента создания Инициативы в 2017 г.¹³¹ К 2023 г. между сингапурскими и чунцинскими корпорациями было подписано 10 крупных контрактов в области инфраструктурного сотрудничества и трансграничных финансовых операций, которые стимулировали развитие взаимной торговли в рамках развития МТК¹³². Стоит особо отметить, что Сингапур занимает уникальное положение в качестве ведущего финансового центра Азии — по данным Торговой палаты Сингапура (Singapore Chamber of Commerce/SingCham), в 2022 г. 35% китайских прямых иностранных инвестиций (ПИИ) в страны — участницы инициативы «пояс и путь» и 85% прямых иностранных инвестиций (ПИИ) из страны-участниц инициативы «пояс и путь» в КНР проходили через Сингапур¹³³.

В новом плане, опубликованном совместно Народным банком Китая, другими ведомствами и местными органами власти, отмечается, что западный финансовый центр в рамках реализации инициативы «пояс и путь» будет сотрудничать с финансовыми институтами Восточной, Юго-Восточной и Южной Азии¹³⁴. В частности, план будет способствовать сотрудничеству с Сингапуром в области «зеленых» финансов, созданию платформы для «зеленых» финансовых услуг, связывающей Чунцин, Чэнду и Сингапур, и изучению эффективных способов трансграничного

сотрудничества в области низкоуглеродных технологий¹³⁵. План также будет способствовать дальнейшему развитию трансграничных платежей в юанях, что будет стимулировать регион Чэнду—Чунцин к использованию юаней для расчетов во внешней торговле со странами, участвующими в мегапроекте «пояс и путь»¹³⁶. В плане отмечается, что новый финансовый центр станет еще одной важной платформой для финансового сотрудничества Китая с соседними странами, что позволит снизить инвестиционные затраты и повысить удобство при проведении трансграничных платежей. В этом отношении подчеркивается необходимость привлечения банковских структур стран ЮВА к финансированию строительства инфраструктуры посредством локализации рынка ценных бумаг и бизнеса страхования в новом финансовом центре¹³⁷. К началу 2023 г. общая стоимость контрактов в области интеграции инфраструктурных проектов КНР и стран АСЕАН, подписанных в рамках реализации Китайско-сингапурской (Чунцин) демонстрационной инициативы по стратегической взаимосвязанности, составила 54,39 млрд долл¹³⁸.

В начале 2023 г. вдоль Международного сухопутно-морского торгового коридора в общей сложности было расположено 115 железнодорожных станций в 60 городах Китая в 17 административных единицах провинциального уровня, 35 судоходных маршрута связывали порты залива Бэйбу со всеми основными портами стран АСЕАН. Сегодня по МТК поставляются свыше 940 видов продукции, включая автомобили, использующие альтернативные источники энергии, электроника и комплектующие для компьютеров, автозапчасти и другие промышленные товары, продукты питания и др.¹³⁹. В 2021 г. суммарный объем перевезенных грузов международными грузовыми поездами железнодорожного транспорта, морскими судами залива Бэйбу и трансграничными автобусами-шаттлами, запущенные Чунцином, по маршруту страны АСЕАН—КНР—АСЕАН по сравнению с 2020 г. увеличился на 60%, 17% и 30% соответственно¹⁴⁰, а международный сухопутно-морской интермодальный торговый коридор «КНР-АСЕАН» становится главным маршрутом торговых потоков между Китаем и странами Юго-Восточной Азии, стимулируя стремительное развитие экономического сотрудничества между Китаем и странами — членами ВРЭП¹⁴¹. По официальным данным, в 2021 г. по МТК было перевезено 570 тыс. контейнеров, что на 57,5% больше, чем в 2020 г.¹⁴² По данным Координационного центра логистики и эксплуатации МТК, опубликованными в сентябре 2022 г., первые 10 тыс. железнодорожных и морских интермодальных перевозок по коридору были совершены за четыре года до апреля 2021 г.¹⁴³, в то время как вторые 10 тыс. поездов были совершены за гораздо более короткое время — 487 дней¹⁴⁴. Согласно заявлению Лю Вэя, директора координационного центра по логистике и операциям нового международного сухопутно-морского тор-

гового коридора, в 2022 г. МТК открыл 78 новых грузовых маршрутов в страны АСЕАН¹⁴⁵, установив новый годовой рекорд с момента его создания в 2017 г.¹⁴⁶, и, благодаря этому, ЭКЧЧ на юго-западе Китая превратился в один из основных транспортных узлов Китая¹⁴⁷, а созданные транспортные коридоры включают маршруты, соединяющие китайские города Чунцин, Чэнду, Гуйчжоу, Ланьчжоу, Чжэнчжоу, административные единицы провинциального уровня ГЧАР, Нинся-Хуэйский автономный округ (НХАР)¹⁴⁸, провинции Ганьсу и Хунань с Лаосом, Вьетнамом и Мьянмой¹⁴⁹. По итогам 2022 г., по Международному сухопутно-морскому торговому коридору было перевезено 756 тыс. контейнеров, что на 18,5% больше, чем в 2021 г.¹⁵⁰ По данным China Railway Nanning Group, с января по март 2023 г. по МТК было перевезено 191 тыс. контейнеров, что стало на 11,7% больше, чем за аналогичный период 2022 г. В связи с бурным ростом объемов торговли между КНР и странами АСЕАН, количество железнодорожных рейсов в мультимодальном сообщении по МТК выросло со 178 в 2017 г. до 8820 в 2022 г.¹⁵¹ 23 марта 2023 г. грузовой поезд с 74 контейнерами с товарами, произведенными в странах ЮВА, отправился из портовой станции Циньчжоу в ГЧАР и через 3 дня прибыл на железнодорожную станцию Чэнсян в Чэнду, став 25-тысячным составом, курсирующим по МТК с момента его открытия. К началу 2023 г. количество китайских пунктов доставки, обслуживаемых железнодорожно-морским мультимодальным сервисом, значительно увеличилась и стала охватывать 61 город в 17 административных единицах провинциального уровня КНР¹⁵².

29 декабря 2022 г. Министерство транспорта КНР приняло решение о модернизации логистических каналов транспортировки грузов в страны АСЕАН. Согласно заявлению представителя Министерства Чжан Давэя, «в период 14-й пятилетки (2021—2021 гг.) инфраструктура Международного сухопутно-морского торгового коридора будет улучшена для связи с сетью грузовых перевозок в странах АСЕАН, что еще больше укрепит региональную транспортную интеграцию в рамках инициативы «пояс и путь»¹⁵³. В целях создания крупных хабов грузовых перевозок в страны АСЕАН, в 2022 г. специальная финансовая поддержка была предоставлена первой группе из 15 городов западных административных единиц провинциального уровня, включая Чунцин, Чэнду, Гуанчжоу и Чжэнчжоу, а в 2023 г. в этот проект будет включено еще больше городов¹⁵⁴. Ответственные органы будут участвовать в глобальном нормотворческом процессе в сфере логистики, одновременно укрепляя двустороннее и многостороннее транспортное сотрудничество со странами АСЕАН»¹⁵⁵.

Весной 2022 г. в рамках МТК были открыты 2 новых мультимодальных транспортных маршрутов, обеспечивший Китаю прямое сообщение

с Мьянмой¹⁵⁶. В апреле 2022 г. первый грузовой железнодорожный состав прибыл в столицу Лаоса Вьентьян, затем контейнеры были перегружены на автомобильный транспорт, проследовали через Таиланд и прибыли в конечный пункт назначения — порт Янгон в Мьянме¹⁵⁷. Время доставки грузов по новому маршруту протяженностью 2 тыс. км до Янгона составило 10 дней, что сократило логистические сроки более чем на 20 дней по сравнению с традиционным маршрутом, который по реке Янцзы проходит до портов восточного побережья Китая, а затем по морю до Мьянмы¹⁵⁸. В мае 2022 г. грузовой состав с 60 контейнерами из Чунцина прибыл в г. Линьцан (пров. Юньнань), а затем автомобильным транспортом груз был доставлен в г. Мандалай (Мьянма). Транспортировка грузов по новому маршруту протяженностью 2 тыс. км занимает 15 дней, что на 20 дней меньше, чем доставка грузов по традиционному логистическому маршруту, причем стоимость доставки снижается на 20%¹⁵⁹. 3 апреля 2023 г. грузовой поезд отправился из района Цзянцзинь муниципалитета Чунцин, ознаменовав открытие нового транспортного маршрута через МТК — в общей сложности 32 контейнера с грузами были доставлены на северную станцию Баошань в провинции Юньнань, а затем перевезены по автомагистралям Китая до КПП Жуйли, прежде чем прибыть в Мьянму¹⁶⁰.

По второму маршруту грузовые поезда отправились из «сухого порта» Гоюань в муниципалитете Чунцин, получившего в 2022 г. статус «международного логистического хаба», в столицу Вьетнама Ханой. Раньше большая часть товаров из Чунцина и соседней провинции Сычуань во Вьетнам перевозилась по воде через Шанхай и другие порты, что занимало более 20 дней¹⁶¹. Новый маршрут сокращает время транспортировки из Чунцина во Вьетнам до 4—5 дней, что, по мнению китайских специалистов в области логистики, «не только экономит время и труд, но также безопаснее и эффективнее»¹⁶². Поскольку в последние годы объемы грузовых перевозок между Китаем и Вьетнамом демонстрировали значительный рост, решение двух соседних стран нарастить объемы железнодорожных перевозок в 2023 г. должно привести к значительному увеличению объема транзитной торговли товарами между странами¹⁶³. Согласно данным таможенного управления ГЧАР, в 2022 г. наблюдался быстрый рост объемов внешнеторговых грузов между Китаем и Вьетнамом, перевозимых по железной дороге — в общей сложности через границу было перевезено 728 тыс. т грузов, что на 58,6% больше, чем в 2021 г., в стоимостном выражении объем двустороннего товарооборота вырос в 1,5 раза до 17,93 млрд юаней (2,7 млрд долл.)¹⁶⁴, а количество трансграничных поездов увеличилось на 27,1% до 2045¹⁶⁵. Быстрый рост объемов торговли произошел после того, как Китай и Вьетнам в марте 2022 г. объявили о совместных усилиях по ускорению

реализации железнодорожного проекта Лаокай—Ханой—Хайфон и соединения вьетнамской и китайской железных дорог через КПП Лаокай—Хэкоу, что, по признанию китайских экспертов, «сигнализирует о конце многолетних колебаний Вьетнама по поводу того, будет ли предпочтительнее соединиться с Китаем, используя систему железных дорог стандартной колеи, которая отличается от железных дорог Вьетнама, использующего во многих местах метровую железнодорожную колею»¹⁶⁶. Новая коммуникационная инфраструктура, которая будет создана благодаря усилиям железнодорожных министерств двух стран, также будет генерировать эффект синергии в рамках имплементации соглашения о ВРЭП — крупнейшим в мире соглашения о свободной торговле. Эксперты Шанхайского университета Тунцзи отмечают, что железная дорога Лаокай—Ханой—Хайфон может стать пассажирской и грузовой железной дорогой двойного назначения с максимальной скоростью движения поездов 200 км/ч, отметив, что магистраль позволит экспортировать вьетнамские товары в страны Евразии, через соединение с железнодорожной сетью Китая. Стоит отметить, что в 2021 г. Вьетнам занимал 11-е место среди экспортеров товаров в страны Евросоюза с долей 1,8% в объеме импорта в ЕС¹⁶⁷.

Сеть Паназиатской железнодорожной магистрали (ПЖМ), которая будет проходить по территории Субрегиональной экономической зоны «Ланьцанцзян—Меконг»¹⁶⁹ и объединит три маршрута, а именно — центральный маршрут, который начинается в Куньмине, проходит через Лос и заканчивается в Бангкоке¹⁷⁰, западный маршрут — через Мьянму и Таиланд; восточный маршрут пересекает Вьетнам, Камбоджу и Таиланд, причем все три маршрута соединяются в Бангкоке и следуют далее на юг через Малайзию и Сингапур¹⁷¹.

После завершения всех работ по прокладке железнодорожного участка Эмэй—Мяньнин, 26 декабря 2022 г. была запущена в эксплуатацию новая железная дорога Чэнду—Куньмин протяженностью 915 км, которая сократит время в пути между двумя городами до 7,5 часов, а время в пути между Чэнду и двумя другими крупными городами по пути — Сичан и Паньчжихуа — сократится до 3 и 5 часов соответственно¹⁷². С проектной скоростью 160 км/ч поезда по новой магистрали следуют через города Чэнду, Мэйшань, Лэшань, Сичан, Ляншаньский автономный округ и г. Паньчжихуа (пров. Сычуань) Китая, а также Чусюньский автономный округ и прибывают в г. Куньмин (пров. Юньнань)¹⁷³. Из-за сложных геологических условий новая железная дорога была построена и открыта на разных участках в зависимости от инженерной сложности и потребности в поездах¹⁷⁴. Строительство последнего железнодорожного участка Эмэй—Мяньнин протяженностью 240 км началось в апреле 2016 г. с девятью станциями на маршруте и было завершено в конце 2022 г.¹⁷⁵



Схема расширения Паназиатской железнодорожной магистрали.

Источник: Чжунго цзяотун няньцзянь 2022 (Транспортный ежегодник КНР 2022). Пекин. 2022. С. 214.

Согласно планам China Railway Group, после запуска новой магистрали в эксплуатацию первоначально между городами Чэнду и Сичан, а также между Чэнду и Паньчжихуа ежедневно будет курсировать восемь пассажирских поездов, а между Чэнду и Куньмином — 10 пассажирских поездов, причем пассажирские поезда будут представлять собой модернизированную модель сверхскоростного пассажирского экспресса Fuxing CR200J. Также между городами Чэнду и Паньчжихуа, а также Чэнду и Сичан ежедневно будут курсировать около 60 грузовых поездов¹⁷⁶. Старая железная дорога Чэнду—Куньмин протяженностью 1096 км была открыта для движения в июле 1970 г., причем скорость движения поездов на магистрали не превышала 80 км/ч. Наряду с растущим спросом на грузовые и пассажирские пропускная способность старой железной дороги

Чэнду—Куньмин постепенно исчерпала себя, и, поэтому, правительство страны решило построить новую железную дорогу в западном регионе вдоль существующего маршрута. Новая железная дорога Чэнду—Куньмин является ключевым проектом Стратегии развития западных административных единиц провинциального уровня КНР, а также важной частью железнодорожной сети, связывающей юго-западный регион Китая со странами АСЕАН¹⁷⁷. По признанию руководства China Railway Group, «Открытие новой железной дороги Чэнду—Куньмин не только улучшит железнодорожную сеть в юго-западном регионе страны и повысит пропускную способность железнодорожного транспорта, но и обеспечит увеличение объема транзитных грузов как в страны Евросоюза¹⁷⁸ и Центральной Азии, так и страны АСЕАН»¹⁷⁹.

Согласно сообщению компании China Railway 24th Bureau Group Corp Ltd (CR24), «в качестве ключевой части инфраструктурных проектов, перечисленных в «14-м пятилетнем плане развития провинции Гуандун (2021—2025 гг.)», 1 января 2023 г. была введена в эксплуатацию новая грузовая железная дорога Маомин Восток-порт Бохэ, которая связана с железнодорожной магистралью Гуанчжоу—Маомин (Guangmao railway) усилит интеграцию городского округа Маомин, зоны Большого залива Гуандун—Сянган—Аомэнь и ГЧАР, который граничит с городским округом на северо-западе¹⁸⁰. Железная дорога протяженностью 49,84 км и с установленной скоростью 120 км/ч насчитывает три станции: Восточная станция Маомин, станция Шуанму и станция порта Бохэ. В сообщении оператора железной дороги Maoming East-Bohe Port Railway Co Ltd (дочерней компании China Railway Guangzhou Group) отмечается, что «новая магистраль будет играть большую роль в инициативе «пояс и путь», и, являясь ключевым логистическим маршрутом, соединяющим внутренние районы юго-западного Китая с прибрежными районами, железная дорога еще больше облегчит роль, которую порт Маомин¹⁸¹ играет в интермодальных перевозках железнодорожным и морским видами транспорта в страны АСЕАН»¹⁸². Поскольку ширина железнодорожной колеи в Лаосе и Таиланде разная, то в предыдущие годы грузовые составы, следующие транзитом между двумя странами, совершали остановку на границе и выгружали грузы на грузовики, которые их затем перевозили по автомобильному мосту, называемому «мост лаосско-тайской дружбы». 1 июля 2022 г. во Вьентьяне была введена в эксплуатацию станция с путями разной ширины колеи (которая представляет собой место стыка железных дорог Лаоса и Таиланда), на которой вагонный парк с Лаоской магистралю может перейти на сеть железных дорог Таиланда с другой шириной колеи¹⁸³. По сообщению компании China Railway Kunming Group Co., Ltd., 7 февраля 2023 г. международный грузовой поезд, груженный 19 контейнерами с 280 т свежих продуктов отправился с центральной железнодо-

рожной станции Куньмин в провинции Юньнань в Бангкок (Таиланд), что ознаменовало успешный запуск прямых железнодорожных перевозок по маршруту Китай—Лаос —Таиланд в обоих направлениях¹⁸⁴. Грузовой состав прибыл на станцию Вьентьян в Лаосе, где произвел перевалку грузов, а затем отправился в Бангкок, куда прибыл через 55 часов после отправления из Китая, что примерно на сутки быстрее, чем при осуществлении железнодорожно-автомобильных интермодальных перевозок и, при этом, стоимость транспортировки грузов снизилась более чем на 20%¹⁸⁵.

По состоянию на 2021 г. общая протяженность железных дорог Таиланда составляла около 5 тыс. км, причем, большая часть из них была, а оборудование железнодорожной транспортной системы страны относительно устарело. С целью развития железнодорожной инфраструктуры Таиланда, в 2021 г. КНР и Таиланд подписали договор о совместном строительстве современной высокоскоростной железной дороги за пределами Китая, которая станет развитием нового флагманского проекта «пояс и путь» в странах АСЕАН и превратится в важный сегмент будущей Паназиатской железнодорожной магистрали¹⁸⁶. Ранее, в октябре 2020 г., Таиланд и КНР подписали контракт на предоставление Китаем в рамках строительства первого участка ВСЖД комплекта технических средств, используемых для регулирования и обеспечения безопасности движения поездов (устройства сигнализации, централизации и блокировки), продажу подвижного состава для ВСЖД, обучение персонала и обеспечение эксплуатации и технического обслуживания первого участка железнодорожного пути¹⁸⁷. Железная дорога является первой в Таиланде, при строительстве которой будут использоваться китайские стандарты проектирования высокоскоростных железных дорог и который финансируется самой принимающей страной¹⁸⁸. Согласно плану строительства, которое было запущено в начале 2022 г., реализация проекта была разделена на две фазы. Первый этап проекта общей протяженностью около 252,3 км предполагает соединение Бангкока и г. Накхонратчасима (Nakhon Ratchasima, по-тайски, Корат), являющегося воротами в северо-восточный Таиланд¹⁸⁹. Объем финансирования строительства первого участка ВСЖД Китай—Таиланд определен в размере 179 млрд бат (5,85 млрд долл), а запуск участка в эксплуатацию запланирован на 2026 г.¹⁹⁰

Второй этап, общей протяженностью около 356 км, позволит продлить магистраль до г. Нонгкхай — важного приграничного торгового города на северо-востоке Таиланда, расположенного на р. Меконг. важного приграничного торгового города на северо-востоке Таиланда. Здесь действует автомобильно-железнодорожный мост, соединяющий Таиланд с Лаосом, причем Вьентьян, столица Лаоса, расположен всего в 20 км от этого моста (автомобильное движение по мосту было запущено в 1994 г.,

а железнодорожные перевозки между городами Нонгкхай (Таиланд) и Тханаленг (Лаос) стали осуществляться с 2009 г.)¹⁹¹. Окончание работ на втором этапе строительства ВСЖД в Таиланде ознаменует тот факт, что железнодорожная магистраль «Китай—Таиланд» общей протяженностью 873 км соединится с железной дорогой «Китай—Лаос»¹⁹², и сформирует важную железнодорожную артерию, соединяющую Китай, Лаос и Таиланд (Куньмин—Бангкок)¹⁹³. В конце 2022 г. основной подрядчик строительства (Китайская государственная строительная и инженерная корпорация (CSCEC) сообщил, что строительство первой фазы магистрали завершено на 20%, а после завершения всех строительных работ первой фазы, путь от Бангкока до Накхонратчасимы займет всего 90 минут по сравнению с нынешними 4,5 часами. По сообщению Bangkok Post, строительство первой фазы железной дороги несколько отстает от графика, а задержка, в основном, вызвана ограничениями, связанными с пандемией COVID-19, значительными задержками в процессе экспроприации земли и переносом со строительной площадки линий коммунального хозяйства. Но руководство китайской корпорации CSCEC считает, что «эти трудности будут решены и проект будет реализован в соответствии с ожиданиями. Любой крупномасштабный инфраструктурный проект требует постоянной доработки, не говоря уже о том, что строительство железной дороги является первым в своем роде в этом регионе, но с настроем обеих сторон общий проект будет успешно завершён»¹⁹⁴. Строительные работы, которые в настоящее время ведутся, включают возведение мостов, прокладку железнодорожного полотна, строительство туннели и зданий станций, и, согласно заявлению генерального менеджера тайландского филиала China Railway Design Group Co, «ожидается, что первая фаза проекта железной дороги Китай—Таиланд будет завершена в 2027 г., а второй этап будет закончен примерно через 3—4 года после первого этапа, или между 2029 и 2030 гг., внося, тем самым, значительный вклад в развитие торговых отношений между Китаем и Таиландом»¹⁹⁵,¹⁹⁶. По прогнозам базирующегося в Бангкоке Исследовательского центра Kasikorn (KResearch), будущая железнодорожная магистраль позволит сократить расходы на наземные перевозки примерно на 20% и сократить стоимость транспортировки грузов на 30%, а время транспортировки грузов по сравнению с автомобильным транспортом примерно на 50%¹⁹⁷, а после завершения строительства высокоскоростной железной дороги Китай—Лаос—Таиланд время поездки по маршруту Куньмин—Бангкок будет составлять всего 15 часов¹⁹⁸, стоимость перевозки грузов сократится на 50%, а время транспортировки уменьшится на 70%¹⁹⁹. Инженеры China Railway Group (материнской компании China Railway Engineering Corporation) отмечали, что «После завершения строительства ВСЖД Китай—Лаос—Таиланд значительно возрастут объемы торговли не только

между тремя странами, но и за пределами их границ, и не в последнюю очередь потому, что Таиланд и Лаос в декабре 2021 г. договорились построить больше объектов инфраструктуры с помощью китайских компаний, включая два новых моста через реку Меконг»²⁰⁰.

С целью улучшения железнодорожного сообщения Таиланда, в начале февраля 2022 г. первая партия тепловозов, произведенных подразделением Китайской железнодорожной корпорацией подвижного состава (China Railway Rolling Stock Corporation Qishuyan Co. Ltd.), была официально передана железнодорожным властям Таиланда, что, по мнению инженеров CRRC, «обеспечит значительное улучшение железнодорожного сообщения в Таиланде». Поставка 20 дизельных локомотивов переменного тока стала первой партией из 50 локомотивов, заказанных Государственной железной дорогой Таиланда в рамках ее крупнейшего заказа на локомотивы²⁰¹. По данным CRRC Qishuyan, последние локомотивы были адаптированы для работы на железных дорогах Таиланда с максимальной рабочей скоростью 120 км/ч²⁰². С целью энергосбережения, сокращения объемов выброса углерода и повышения эффективности железнодорожного сообщения, в начале января 2023 г. первый электрический локомотив с батарейным питанием, произведенный компанией China Railway Rolling Stock Corporation Dalian Co. Ltd, прошел тестовые на станции Банг Сью (Bang Sue Grand Station) в Бангкоке. По данным CRRC Dalian, локомотив с батарейным питанием был разработан для пассажирских и грузовых перевозок, а оригинальная платформа локомотива была разработана компаниями CRRC Dalian и Energy Absolute Public Company Limited (Таиланд). Односекционный двухкабинный шестиосный локомотив способен буксировать грузовые поезда общей массой 2,5 тыс. т со скоростью 70 км/ч или пассажирские поезда общей массой 1 тыс. т со скоростью 100 км/ч, причем новый электровоз с батарейным приводом обеспечивает сокращение расхода топлива на 10%²⁰³.

Во время визита премьер-министра Камбоджи Хун Сена в Китай (9—11 февраля 2023 г.) в связи с началом «Года камбоджийско-китайской дружбы» и 65-летием установления дипломатических отношений между КНР и Камбоджей, обсуждался вопрос о начале строительства ВСЖД, которая соединит столицу Камбоджи Пномпень (Phnom Penh) и столицу провинции Бантеймеантьей (Banteay Meanchey province) город Пайопэт (Paiopet), расположенный на границе с Таиландом²⁰⁴. В совместном заявлении, опубликованном 11 февраля 2023 г., Китай пообещал оказать поддержку на начальном этапе камбоджийского железнодорожного проекта, включая планирование, проектирование и технико-экономическое обоснование. В совместном заявлении было отмечено, что «обе стороны надеются на скорейшее соединение железнодорожной сети Камбоджи с железнодорожной магистралью Китай—Лаос—Таиланд»²⁰⁵. Ранее китай-

ская компания China Railway Group Limited (CREC) разработала технико-экономическое обоснование строительства высокоскоростной железной дороги, которая станет составной частью Паназиатской железнодорожной магистрали (ПЖМ), а также соответствующие министерства двух стран согласовали условия льготного кредита, который предоставят китайские банки²⁰⁶. После визита премьер-министра Камбоджи Хун Сена в Китай, министр общественных работ и транспорта Камбоджи Сан Чантол (Sun Chanthol) заявил, что правительство Камбоджи ведет переговоры с китайскими компаниями China Railway Group Limited и China Road & Bridge Corp (CRBC) о строительстве первой в стране ВСЖД протяженностью 382 км, общая стоимость которой может составить примерно 4 млрд долл. (планируется, что поезда будут двигаться с расчетной скоростью от 160 до 200 км/ч). Технико-экономическое обоснование проекта ВСЖД, подготовленное компанией CREC, предполагает строительство 33 станций и ряда мостов, под которыми будут проходить около 300 дорог. Предполагаемый бюджет проекта в размере 4 млрд долл. включает в себя прокладку железнодорожного полотна, строительство станций, мостов и покупку скоростного подвижного состава. Специалисты компании China Road & Bridge Corp отмечают, что «ВСЖД в Камбодже станет третьей веткой ПЖМ и обеспечит связь между центральным маршрутом (в Сингапур) и восточным маршрутом (через Вьетнам) и, в конечном итоге, может соединиться с вьетнамским городом Хошимин. ВСЖД в Камбодже обеспечит Лаосу, не имеющего выхода к морю, но который уже является важнейшим сухопутным транспортным узлом, доступ к морским портам в Камбодже и Таиланде, что позволит значительно увеличить объемы экспортных поставок Лаоса»²⁰⁷.

После 14 лет строительства в конце марта 2022 г. в Китае была завершена проходка туннеля Сюлин протяженностью 17,6 км²⁰⁸, который позволил соединить 21 туннель на железнодорожном участке Дали—Баошань²⁰⁹ — важного участка железной дороги Дали—Жуйли протяженностью 330 км²¹⁰, что позволило запустить в эксплуатацию железную дорогу Китай—Мьянма, соединяющую границу КНР с Чэнду²¹¹, а 7 апреля 2022 г. был открыт новый прямой маршрут сухопутных железнодорожных транзитных перевозок из «сухого» порта Гоюань в порт Янгон в Мьянме²¹². В 2021 г. общий объем импортных и экспортных грузов, прошедших через КПП Вандин (Wanding Port) в Жуйли (пров. Юньнань) достиг 1,19 млн т на сумму 8,10 млрд юаней (1,13 млрд долл.). С момента возобновления работы таможенного поста пограничного порта между Китаем и Мьянмой (временно закрытого на 100 дней в 2021 г. из-за вспышки пандемии COVID-19) с 26 ноября 2021 г. и до августа 2022 г. через него проследовало более 80 тыс. человек, 110 железнодорожных составов и 60 тыс. автомобилей²¹³. 9 января 2023 г. в провинции Юньнань

после периодического, полного или частичного закрытия на фоне неоднократных вспышек, связанных с эпидемией COVID-19, либо частично с иммигрантами, в том числе нелегальными, из соседней Мьянмы в период с 2020 по 2022 гг. полностью возобновил работу китайско-мьянманский КПП Вандин—Мёнгью (Мусхе)²¹⁴. По сообщению пограничного управления г. Жуйли, ранее КПП Вандин ежедневно пересекали около 40 тыс. человек, в первой половине допандемийного 2019 г. граждане Мьянмы составляли 91,35% из более чем 8,35 млн въезжающих и выезжающих путешественников²¹⁵. В качестве шага к более тесным торговым связям между Китаем и Мьянмой и превращения КПП Вандин в важнейший пункт трансграничных грузовых перевозок в провинции Юньнань, с 1 января 2023 г. КПП Вандин был выведен из-под подчинения таможенного управления г. Жуйли и передан под юрисдикцию Управления торговли автономного округа Дэхонг Дай и Цзинпо (Commerce bureau of the Dehong Dai and Jingpo Autonomous Prefecture). Согласно заявлению работников КПП, «В течение последних трех лет через пропускной пункт Вандин ежедневно проезжало около 200 грузовиков, а с начала 2023 г. этот показатель увеличился примерно до 500»²¹⁶. В 2023 г. в Мьянме продолжалось строительство железной дороги Мандалай—Кьяукпью (Mandalay Kyaukpriu) (приморский город в штате Ракхайн (Rakhine state), где китайские компании строят новый глубоководный порт), и железной дороги Мандалай — крупный сухопутный порт Мьюз (Muse port), граничащий с городом Жуйли (Ruili) на юго-западе Китая²¹⁷. Параллельно со строительством железной дороги в соответствии с графиком реализуется еще один ключевой транспортный проект при поддержке китайской компании — четырехполосный мост дружбы между Китаем и Мьянмой, который обеспечивает маршрут из центра крупнейшего города Мьянмы Янгона в район Далу. Разработчик проекта Китайская корпорация гражданского строительства (China Communications Construction Company/ССЕСС) в июле 2022 г. отмечала, что подводные конструкции уже возведены, а основная часть вантового моста в стадии строительства и будет завершена в конце 2023 г. Окончание строительства моста позволит ускорить создание особой экономической зоны в районе Далу (Dalu region) и значительно повысить объем транзитных перевозок между двумя странами²¹⁸.

В 2022 г. китайская строительная компания China Communications Construction Company продолжала электрификацию железной дороги Гемас—Джохор—Бару протяженностью 191 км²¹⁹, а также строительство железнодорожной магистрали East Coast Rail Link, которая проходит от крупнейшего транспортного узла Малайзии морского порта Порт—Кланг (Pelabuhan Klang) до штата Келантан (Kelantan) на северо-востоке полуострова Малакка, что в будущем станет частью Паназийской

железнодорожной магистрали, а также значительно улучшит транспортную доступность, связав менее развитый регион на восточном побережье с экономическим центром на западном побережье²²⁰. В январе 2022 г. китайские специалисты закончили проходку самого протяженного в Юго-Восточной Азии туннеля Selamat Datang Ke Genting протяженностью 16,39 км, обеспечив выполнение 30% строительных работ на магистрали²²¹.

В конце марта 2023 г. министр транспорта Малайзии Энтони Локе (Anthony Loke) в преддверии своего визита в КНР заявил, что Малайзия, Китай и Сингапур рассматривают возможность достижения трехстороннего соглашения по реализации проекта строительства ВСЖД, который разрабатывался в период с 2016 по 2022 гг.²²² По мнению экспертов шанхайского Университета транспорта, «Малайзия и Сингапур выиграют от этого проекта, поскольку будут связаны с Европой железнодорожным сообщением, которое является более гибким, чем морские перевозки, причем Китай может сыграть ключевую роль, учитывая его проверенные технологии и предлагаемую стоимость проекта строительства ВСЖД»²²³. Планируется, что высокоскоростная железнодорожная магистраль от Куала-Лумпура до Сингапура (Lumpur—Singapore high-speed rail) протяженностью 350 км и стоимостью от 50 до 60 млрд ринггитов (около 10 млрд долл.) будет проходить вдоль побережья Западной Малайзии от станции Bandar Malaysia (Малайзия) до станции Jurong East (Сингапур) с остановками в таких крупных малазийских городах, как Малакка Селангор, Джохор Бару, Сембилан и сократит время в пути между Сингапуром и Куала-Лумпуром с нескольких часов до получаса²²⁴.

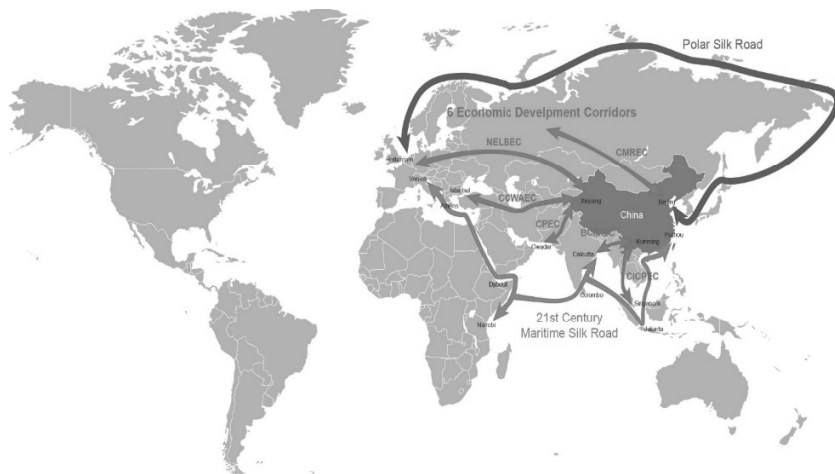
Расширение сети скоростных железных дорог стран АСЕАН идет параллельно с расширением Паназиатской сети автомобильных дорог, которая проходит из Чунцина в страны АСЕАН через ГЧАР и провинцию Юньнань²²⁵ по трем коридорам, которые соединяют приграничный город Хэоу с Ханоем (Вьетнам), а приграничный г. Мохань с Вьентьяном (Лос), Бангкоком (Таиланд), Сингапуром и г. Янгун (Мьянма)²²⁶. Трансграничные автомобильные перевозки в рамках Нового международного сухопутно-морского торгового коридора были запущены в апреле 2016 г., благодаря чему удалось наладить быструю и своевременную доставку грузов, стимулируя развитие внешнеторговых связей между западными регионами Китая и странами АСЕАН. До запуска трансграничного автомобильного грузового сообщения по МТК, грузы из западных провинций КНР доставлялись в страны АСЕАН водным транспортом, на что требовалось около месяца²²⁷. Сегодня, для того, чтобы доставить товары автомобильным транспортом из ЭКЧЧ до Ханоя, требуется около 45 часов, до Вьентьяна или Бангкока — около 4 дней (2,8 тыс. км)²²⁸, до Сингапура — около 7 дней²²⁹.



Развитие Паназиатской сети автомобильных дорог. *Источник:* Belt and Road cooperation report released. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2019-10/13/content_33211027.htm.

Новый международный автомобильный транзитный коридор — это торговый и логистический коридор, совместно построенный административными единицами провинциального уровня западного Китая и странами АСЕАН, который к началу апреля 2023 г. насчитывал 11 трансграничных автомобильных маршрутов, которые связывали ЭКЧЧ с более чем 40 зарубежными распределительными складами, действующими в 30 городах стран АСЕАН, включая Лаос, Таиланд и Вьетнам, и некоторые районы Южной и Центральной Азии²³⁰, причем с момента введения в действие коридора в апреле 2016 г. до начала 2023 г. в общей сложности было совершено 12161 грузовых рейса²³¹, которыми было доставлено товаров на сумму более 7,3 млрд юаней в страны Юго-Восточной, Средней и Южной Азии²³². Согласно данным логистического оператора Chongqing Highway, в первом квартале 2023 г. объем трансграничных автомобильных грузовых перевозок по МТК значительно увеличился — за этот период 1306 грузовыми рейсами было перевезено товаров на сумму около 991 млн юаней (144,03 млн долл.), что на 316% и 394% больше

по сравнению с аналогичным периодом 2021 г. соответственно, причем оператор доставил 2939 двадцатифутовых контейнера с общим весом груза 28,1 тыс. т. С помощью сервиса оператора Chongqing Highway автозапчасти, ноутбуки и фрукты из Чунцина и других регионов КНР доставляются в страны АСЕАН²³³.



Формирование глобального коридора транзитных перевозок в рамках проекта «пояс и путь». *Источник:* Belt and Road Initiative. URL: <https://www.beltand-road-initiative.com/belt-and-road/>.

В 2022 г. продолжалось активное использование центра внутренней международной логистики — сухого порта (внутреннего грузового терминала) Гоюань в новом районе Лянцзян в Чунцине, который связан железнодорожным и автомобильным сообщением со странами АСЕАН²³⁴. С целью сокращения времени таможенной очистки сухому порту было предоставлено право предлагать ряд преференций, таких как введение системы «предварительной декларации», облегчающей порядок таможенного декларирования, и предоставление зеленого коридора при совершении таможенных операций досмотра, что позволило повысить скорость грузоперевозок на 40%²³⁵. 26 марта 2022 г. первый грузовой поезд отправился из порта Гоюань в столицу Вьетнама Ханой, ознаменовав пуск нового маршрута грузового поезда между Китаем и Вьетнамом²³⁶. Раньше большая часть товаров из Чунцина и соседней провинции Сычуань во Вьетнам перевозилась морским транспортом через Шанхай и другие порты, что занимало более 20 дней, а новый маршрут сократил время транспортировки из Чунцина во Вьетнам до 4 дней²³⁷. В апреле 2022 г.

грузовой поезд с комплектующими для компьютеров марки Dell отправился из Чэнду во Вьетнам, который ознаменовал запуск нового прямого железнодорожного маршрута из западного китайского города во Вьетнам, протяженность которого составляет 1841 км, из которых около 130 км за пределами Китая. Поезд пересекает границу Китая через Пинсян (ГЧАР) на юге Китая и прибывает на станцию назначения во Вьетнаме через семь дней²³⁸.

Сегодня в Китае происходит создание глобального коридора транзитных перевозок, где Экономический круг Чэнду—Чунцин является центральным исходным транспортным узлом для маршрутов как в страны ЕС и Центральной Азии²³⁹, так и страны АТР.

Восточным полигоном этого маршрута выступает Международный сухопутно-морской торговый коридор, который, используя сеть Паназиазиатских железных и автомобильных дорог и порты в заливе Бэйбу в ГЧАР, обеспечивает транспортировку грузов из центральных и западных провинций КНР в порты стран АТР, Ближнего Востока, Африки и Америки. Стыковка глобального коридора транзитных перевозок через Экономический круг Чэнду—Чунцин (ЭКЧЧ) в западном направлении с евразийскими континентальными автомобильными и железнодорожными маршрутами («Чунцин—Россия—Европа»²⁴⁰, «Чунцин—Центральная и Южная Азия»²⁴¹) обеспечивает пространственное объединение маршрутов «Экономического пояса Шелкового пути», «Морского Шелкового пути 21 в.»²⁴², «Экономического пояса реки Янцзы», «Китайско-пакистанского экономического коридора» в единый бесшовный глобальный инфраструктурный коридор, позволяющий выстроить материковую и портовую инфраструктуры в единую логистическую систему параллельно с развитием и расширением существующей региональной транспортной сети²⁴³. Тем самым, Китай приступил к созданию оптимальной конфигурации глобальной инфраструктурной интеграции, от возможности присоединения к которой и использования ее синергетического и экстерналичного эффектов значительную и весомую выгоду смогут получить все участники региональных и мировых транзитных перевозок, поскольку новая архитектура формирования международных транспортных коридоров направлена на укрепление региональных производственных цепочек и цепочек поставок.

1.4. Соглашение о ВРЭП

Китайская инициатива «пояс и путь» вписывается в парадигму экономического развития стран АСЕАН, дополняет стратегию развития этих стран в рамках реализации Соглашения о ВРЭП и генерирует процесс зарождения новой архитектуры региональной и мировой экономики, который будет сопровождаться региональной инфраструктурной интегра-

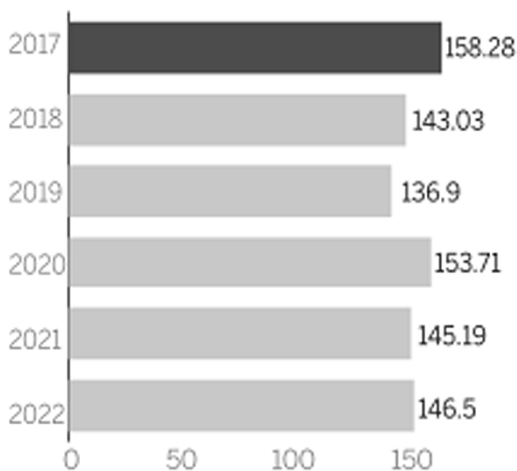
цией, оптимизацией транспортных расходов и, как следствие, укреплением региональных и глобальных цепочек поставок. Соглашение о ВРЭП, было подписано на 37-м саммите АСЕАН в Ханое (ноябрь 2020 г.) и вступило в силу 1 января 2022 г.²⁴⁴ В состав ВРЭП входят 15 стран Азиатско-Тихоокеанского региона, в том числе 10 государств АСЕАН, а именно Бруней, Камбоджа, Индонезия, Лаос, Малайзия, Мьянма, Филиппины²⁴⁵, Сингапур, Таиланд и Вьетнам, а также пять крупнейших торгово-экономических партнеров блока, с которыми у него были заключены соглашения о свободной торговле — Китай, Япония, Южная Корея, Австралия и Новая Зеландия²⁴⁶.

ВРЭП охватывает рынок, где проживает 2,2 млрд человек (44% мирового населения) на территориях с совокупным размером экономики в 26,2 трлн долл., что составляет 32% объема мирового ВВП²⁴⁷. По данным Главного таможенного управления КНР, в 2022 г. объем торговли Китая с другими 14 странами — членами ВРЭП достиг 12,95 трлн юаней (1,93 трлн долл.), увеличившись на 7,5% по сравнению с 2021 г., и составил 30,8% от общего объема внешней торговли Китая со странами ВРЭП (увеличившись на 30,4%, 30,5%, 30,7% и 31,4% соответственно^{248,249}). Китай добился двузначных темпов роста объема торговли с восемью членами ВРЭП, причем с Индонезией, Сингапуром²⁵⁰, Мьянмой, Камбоджей и Лаосом этот показатель превысил 20%²⁵¹. В первом квартале 2023 г. объем торговли КНР со странами — участниками Соглашения о ВРЭП по сравнению с аналогичным периодом 2022 г. вырос на 7,3%²⁵². В 2022 г. объем китайских прямых иностранных инвестиций (ПИИ) в страны ВРЭП по сравнению с 2021 г. вырос на 18,9% до 17,96 млрд долл., в то время как объем ПИИ стран — членов Соглашения о ВРЭП составил 23,53 млрд долл., что стало на 23,1% больше, чем в 2021 г.²⁵³

Согласно отчету консалтинговой фирмы Ernst & Young (EY), в 2022 г. объем китайских зарубежных инвестиций достиг 146,5 млрд долл., увеличившись на 0,9% по сравнению с 2021 г., причем китайских прямых (нефинансовых) иностранных инвестиций (ПИИ) составил 116,9 млрд долл., увеличившись на 2,8% в годовом исчислении²⁵⁴.

В 2022 г. объем китайских ПИИ в страны — участницы мегапроекта «пояс и путь» увеличились на 3,3% до 20,97 млрд долл., что составило 17,9% от общего объема китайских ПИИ за этот период²⁵⁵, причем инвестиции в основном были сделаны в странах-членах АСЕАН, Пакистане, Объединенных Арабских Эмиратах, Сербии и Бангладеш²⁵⁶. Поскольку инвестиционные настроения стали более осторожными после воздействия, вызванного глобальной пандемией, в 2022 г. объем китайских зарубежных сделок по слиянию/интеграции и поглощению (mergers and acquisitions/M&A)²⁵⁷ достиг исторического минимума в стоимостном вы-

ражении, достигнув 28,7 млрд долл, что на 52% меньше по сравнению с 2021 г.²⁵⁸ Страны Азии, по-прежнему, оставались основным направлением китайских зарубежных сделок M&A как по стоимости, так и по объему — на них приходилось 37% и 34% от общего объема соответственно. Четыре страны — члены Соглашения о ВРЭП стали основными реципиентами китайских зарубежных M&A, а именно Сингапур, Япония, Южная Корея и Индонезия, на которые в совокупности пришлось почти 80% общей стоимости китайских зарубежных сделок по слиянию и поглощению в Азии²⁵⁹.



Объем китайских иностранных инвестиций в период 2017—2022 г. (млрд долл.).

Источник: *Zhong Nan*. ODI set to see steady expansion this year. URL:

<https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202302/11/WS63e6e743a3107776898868bd.html>

Расширение объемов внешней торговли между КНР и странами — участницами ВРЭП свидетельствует о либерализации региональной торговли, обусловленной торговым соглашением о свободной торговле, в соответствии с которым более 90% объемов внешнеторговых товаров в регионе в конечном итоге будут беспошлинными²⁶⁰. Соглашение о ВРЭП способствовало либерализации региональной торговли и инвестиционного режима, снижению тарифов, устранению внутрирегиональных торговых барьеров и усилению экономической интеграции в Азиатско-Тихоокеанском регионе и превратилось во всестороннюю и многогранную платформу сотрудничества, которая придала мощный импульс экономическому восстановлению региона после COVID-19²⁶¹. По мнению экспертов Конференции ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД), к 2025 г.

доля объема торговли КНР с партнерами по ВРЭП увеличится с 27% до 35%, а ликвидация тарифных и нетарифных барьеров в рамках ВРЭП приведет к увеличению объема ВВП стран АТР на 2,1%²⁶² и объема мирового ВВП на 1,4% — «развитие региональных экономических и торговых связей на платформе ВРЭП откроет новые границы для экономического роста в Китае и придаст новый импульс азиатскому и даже глобальному экономическому восстановлению и росту»²⁶³. Китайские эксперты прогнозируют, что полноценная реализация ВРЭП обеспечит к 2030 г. рост объема мировой торговли на 500 млрд долл. и увеличит объем национального дохода стран-участниц соглашения на 186 млрд долл.²⁶⁴ Торговое соглашение ВРЭП также будет генерировать значительный мультипликативный и экстерналинные эффекты в экономике Китая — поскольку более 90% объема внешнеторгового оборота КНР обеспечивается судоходной отраслью, то значительное увеличение торговли между Китаем и другими членами ВРЭП будет стимулировать развитие китайской судостроительной промышленности, обрабатывающих мощностей портов и связанных с ними другими отраслями транспорта и экономики страны в целом²⁶⁵.

После ослабления строгих превентивных мер в отношении эпидемии COVID-19 в 2022 г. экономика стран АСЕАН в целом восстановила свои доковидные масштабы, а среди 10 стран ЮВА Вьетнам, Малайзия, Филиппины и Индонезия продемонстрировали наиболее впечатляющие экономические показатели²⁶⁶. Согласно предварительному анализу развития стран Азии, опубликованному Азиатским банком развития, в 2022 г. темпы роста объема ВВП Вьетнама составили 7,5%, Малайзии — 7,3%, Филиппин — 7,4%, Таиланда — 3,2%, Индонезии — 5,4% и Сингапура — 3,3%²⁶⁷. Экономисты АБР отмечали, что в 2022 г. темпы роста объема ВВП Юго-Восточной Азии в целом составили 5,5%, что почти соответствовало темпам роста до пандемии²⁶⁸.

1.5. ВРЭП и зона свободной торговли Китай—АСЕАН

Все большее число сельскохозяйственных продуктов из стран АСЕАН имеют более легкий доступ на китайский рынок благодаря ВРЭП. В 2023 г. объем экспорта фруктов и овощей в Китай может увеличиться на 20—30%²⁶⁹, в основном благодаря более быстрой транспортировке и таможенной очистке, более низким тарифам в соответствии с ВРЭП и развитию электронной коммерции²⁷⁰, кроме того, к началу 2023 г. по крайней мере 66 видов фруктов из девяти стран, включая Вьетнам, Таиланд, Филиппины и Камбоджу, получили разрешение на ввоз в Китай²⁷¹.

Согласно Соглашению о ВРЭП, при совершении внешнеторговых сделок между странами — членами ВРЭП, с 2023 г. была введена новая норма — единые для всех участников правила происхождения²⁷². После

вступления в силу ВРЭП при наличии сертификата происхождения товара компании всех стран — участниц Соглашения могут воспользоваться тарифными льготами, благодаря их товары получают дополнительное ценовое преимущество. Стоит отметить, что тарифные льготы, т.е. пониженные уровни импортных таможенных пошлин, приносят выгоду всем участникам ВРЭП²⁷³. Как рассказал Генеральный директор внешнеторговой компании Hainan Yanghang, которая занимается экспортом сульфата алюминия, Ли Сяотао, в январе 2022 г. китайская таможня стала выдавать первые в провинции Хайнань сертификаты происхождения товара для стран-участниц ВРЭП (далее — сертификат ВРЭП), что позволило продукция его предприятия, как и многих других китайских коммерческих организаций, стать гораздо более конкурентоспособна в ряде государств Азии²⁷⁴. Как объяснил руководитель Hainan Yanghang, сертификат ВРЭП позволяет ему при экспорте в Японию товара стоимостью 46,3 тыс. юаней (7,2 тыс. долл.) сэкономить 2,3 тыс. юаней (360 долл.)²⁷⁵. По словам представителя таможенного управления Хайкоу (административный центр Хайнаня) Линь Юна, власти провинции создали специальную рабочую группу, которая предоставляет консультационные услуги компаниям в связи со вступлением в силу Соглашения о ВРЭП, а ответственные лица в индивидуальном порядке объясняют руководителям предприятий и компаний, как можно сократить издержки, а также в кратчайшие сроки получить сертификат происхождения товара.

По сообщению китайского Совета по содействию международной торговле (China Council for the Promotion of International Trade/ССРИТ), с января по ноябрь 2022 г. в Китае 3062 компаниям было выдано 16487 сертификатов ВРЭП на общую сумму 599 млн долл.²⁷⁶. Общая стоимость непреференциальных сертификатов происхождения, выданных ССРИТ, составила 325,41 млрд долл., что на 17,26% больше, чем в 2021 г., а общая стоимость преференциальных сертификатов происхождения составила 55,97 млрд долл., что на 32,1% больше, чем в 2021 г. На пресс-конференции, состоявшейся в декабре 2022 г., официальный представитель ССРИТ Ян Фань заявил, что «в странах — участницах ВРЭП было достигнуто снижение тарифов или освобождение от тарифов на общую сумму 9 млн долл., а снижение тарифов и других мер по упрощению процедуры торговли сыграли ключевую роль в укреплении экономических и торговых связей между Китаем и странами — участницами ВРЭП²⁷⁷, особенно в Юго-Восточной Азии, где существует огромный рынок для Китая и устойчивая цепочка поставок способствовали восстановлению региональной экономики в постэпидемическую эпоху — Китай остается крупнейшим торговым партнером АСЕАН 13 лет подряд, а АСЕАН также стала крупнейшим торговым партнером Китая в 2020 г.»²⁷⁸. Согласно сообщениям китайских СМИ, Азиатский банк развития (АБР) повысил оценку экономического роста

стран Юго-Восточной Азии в 2022 г. с 5,1% до 5,5%, что отражает роль ВРЭП в стимулировании региональной экономики²⁷⁹. Согласно исследованию, проведенному АБР в конце 2022 г., к 2030 г.

Соглашение о ВРЭП повысит объемы дохода стран-участниц на 0,6%, ежегодно добавляя 245 млрд долл. к региональному доходу, обеспечит создание 2,8 млн новых рабочих мест в регионе²⁸⁰. Согласно докладу Китайской академии международной торговли и экономического сотрудничества (Chinese Academy of International Trade and Economic Cooperation), опубликованному в ноябре 2022 г., имплементация Соглашения о ВРЭП к 2035 г. обеспечит увеличение объема регионального ВВП на 0,86%²⁸¹.

На саммите, посвященном 30-летию экономических отношений Китай—АСЕАН в ноябре 2021 г., Председатель КНР Си Цзиньпин призвал использовать роль ВРЭП, начав работу в ближайшее время над новым раундом модернизации зоны свободной торговли Китай—АСЕАН, а также повышением уровня либерализации и упрощения процедур торговли и инвестиций. Выступая по видеосвязи глава КНР подчеркнул, что «Китай готов работать с АСЕАН, чтобы понять основную тенденцию, устранить помехи, поделиться возможностями и способствовать всеобщему процветанию»²⁸². Во время встречи лидеров Ассоциации, состоявшейся в Камбодже в ноябре 2022 г., было объявлено, что «после вступления в силу Соглашения о ВРЭП, Китай и страны АСЕАН намерены начать переговоры по версии 3.0 Зоны свободной торговли между странами АСЕАН и Китаем, или ASEAN—China Free Trade Area (ACFTA), открыв новую страницу регионального сотрудничества»²⁸³.

Генеральный секретарь Центра АСЕАН—Китай Ши Чжунцзюнь отмечал, что, «версия 3.0 ACFTA будет сосредоточена на промышленном сотрудничестве, либерализации и содействии торговле и инвестициям, а также на развитии инфраструктурного, энергетического сотрудничества, цифровой и зеленой экономике — последние направления, представляющие новые области сотрудничества, которые заслуживают особого внимания. Версия 3.0 ACFTA²⁸⁴ — это общее стремление государств-членов АСЕАН и Китая к будущему развитию, и она сделает экономические и торговые связи между двумя сторонами более тесными, чем когда-либо»²⁸⁵. На конференции, которая состоялась в Пекине 15 и 16 декабря 2022 г., было заявлено, что Китай в рамках развития инициативы «пояс и путь» будет активно стремиться присоединиться к экономическим и торговым соглашениям более высокого уровня, таким как Всеобъемлющее и прогрессивное соглашение о Транстихоокеанском партнерстве (Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership) и Соглашение о партнерстве в области цифровой экономики (Digital Economy Partnership Agreement)²⁸⁶. 2 января 2023 г. в Индонезии вступило в силу Соглашение о ВРЭП, и на момент этой даты момент Китай

подписал соглашения с 13 из 14 других членов ВРЭП²⁸⁷. В первый день 2023 г. исполнилась первая годовщина подписания Соглашения о ВРЭП, и за прошедший год на фоне изменения международной ситуации и продолжающегося глобального экономического спада соглашение о ВРЭП в рамках реализации китайской инициативы «пояс и путь» в полной мере реализовало свои дивиденды, эффективно углубило экономические связи между азиатскими экономиками, укрепило доверие к региональной торговле и инвестициям, придало большую устойчивость цепочкам производства и поставок в регионе²⁸⁸.

Спустя год после реализации ВРЭП, крупнейшее в мире соглашение о свободной торговле генерирует бурный рост региональной экономики азиатского региона. На фоне опасений глобальной рецессии и растущей тенденции деглобализации, Соглашение о ВРЭП формирует благоприятные экономические стимулы, включая поощрение и защиту инвестиций, либерализацию и упрощение процедур торговли снижение тарифов, совокупные правила происхождения, что генерирует рост объемов региональных инвестиций и ускорение восстановления мировой экономики.

Объединив 27 торговых соглашений и 44 инвестиционных соглашения, подписанных 15 государствами-членами, ВРЭП оптимизировал двусторонние и многосторонние инвестиционные соглашения, способствовал развитию региональной торговли и создал новые инвестиционные возможности, а региональная торговля получила поддержку благодаря значительному снижению затрат. По оценке Института международной экономики Петерсона (Peterson Institute for International Economics), ожидается, что к 2030 г. в странах ВРЭП будет наблюдаться рост ежегодного увеличения объема экспорта на 519 млрд долл., а объема национального дохода членов ВРЭП на 186 млрд долл. Кроме того, ожидается, что к 2025 г. Соглашение о ВРЭП обеспечит своим членам увеличение исходящие инвестиции на 2,6%. Согласно данным Министерства торговли КНР, в 2022 г. объем торговли Китая с другими странами, подписавшими Соглашение о ВРЭП, вырос на 7,5% в годовом исчислении до 12,95 трлн юаней (1,88 трлн долл.), что составило 30,8% от общего объема внешней торговли Китая. В 2022 г. объем китайских ПИИ в страны — участницы Соглашения о ВРЭП по сравнению с 2021 г. увеличился на 18,9% до 17,96 млрд долл., а объем ПИИ стран-участниц Соглашения о ВРЭП в КНР составили 23,53 млрд долл., что на 23,1% больше, чем в 2021 г.²⁸⁹

Помимо традиционной торговли товарами, Китай ускорил сотрудничество с другими членами ВРЭП, особенно со странами АСЕАН, в таких областях, как финансы и финансовый надзор, трансграничные платежи — за десятилетие объем трансграничных расчетов между Китаем и АСЕАН в юанях вырос почти в 20 раз²⁹⁰. Китай активно приступил к заключению двусторонних соглашений о валютных свопах и двусторонние

расчетные соглашения с центральными банками стран ВРЭП, причем масштабы этих соглашений постоянно увеличиваются. За последнее десятилетие трансграничное применение китайского юаня превратилось из спонтанного использования в приграничной торговле во все более диверсифицированные сценарии применения в мировой финансовой системе²⁹¹. Это особенно заметно в Юго-Восточной Азии, где в последние годы страны наладили более тесный экономический и торговый обмен с Китаем и наблюдают рост региональной связанности — в 2021 г. была запущена в эксплуатацию китайско-лаосская железная дорога, началось строительство ВСЖД Китай—Таиланд, Китай и Вьетнам подписали соглашение о соединении железнодорожных сетей двух стран. Эти проекты повысили спрос на юани в трансграничных платежах в странах-членах АСЕАН, придав новый импульс региональному. Отчет об интернационализации юаня, опубликованный Народным банком Китая (НБК/People's Bank of China) в 2022 г. свидетельствует, что в 2021 г. объем трансграничных поступлений и платежей в юанях в небанковских секторах достиг рекордного уровня в 36,6 трлн юаней (5,2 трлн долл.)²⁹². За тот же период объем трансграничных поступлений и платежей в юанях между Китаем и странами АСЕАН достиг 4,82 трлн юаней (684,96 млрд долл.), увеличившись на 16% по сравнению с 2020 г., в том числе объем трансграничных поступлений и платежей в юанях по категории прямые инвестиции в странах АСЕАН увеличился на 43,5% и достиг 609 млрд юаней²⁹³. В качестве резервной валюты доля китайского юаня в корзине специальных прав заимствования Международного валютного фонда выросла с 10,92% в октябре 2016 г. до 12,28% в августе 2022 г.²⁹⁴

В конце 2022 г. на юань приходилось 2,9% объема мировых резервных валют, которыми владеют члены МВФ. Шесть стран АСЕАН, а именно Малайзия, Сингапур, Таиланд, Индонезия, Камбоджа и Филиппины, включили юань в свои валютные резервы, а оффшорные валютные фьючерсы на юань, запущенные Сингапурской биржей, третьим по величине в мире центром торговли иностранной валютой, привлекли внимание правительств, глобальных финансовых учреждений и частных инвесторов, причем объем торгов неуклонно растет²⁹⁵. Использование юаня в странах АСЕАН быстро выросло благодаря усилиям, предпринятым Народным банком Китая в сфере улучшения своих глобальных инструментов расчетов и расширения клиринга юаня для облегчения международных транзакций. Трансграничная межбанковская платежная система в юанях теперь охватывает все страны АСЕАН — в 2021 г. еще 16 финансовых учреждений в странах АСЕАН стали непрямыми участниками китайской системы банковских переводов CIPS (China International Payments System), введенной Китаем 8 октября 2015 г., которая по факту является альтернативой системе международных банковских переводов

SWIFT²⁹⁶. Как итог, в 2021 г. общая стоимость трансграничных расчетов в юанях между Китаем и странами АСЕАН достигла 3,3 трлн юаней, увеличившись на 50% по сравнению с 2020 г.

Сотрудничество между центральными банками стран АСЕАН сыграло ключевую роль в продвижении двусторонних валютных расчетов — к началу 2022 г. НБК подписал двусторонние соглашения о валютных свопах на общую сумму более 4 трлн юаней с центральными банками и органами денежно-кредитного регулирования более чем 40 стран мира, включая Малайзию, Индонезию и Таиланд. Двусторонние соглашения о валютных свопах удовлетворяют спрос на юань в трансграничной торговле и инвестициях и обеспечивают поддержку ликвидности на финансовых рынках. В июне 2022 г. НБК и Банк международных расчетов (Bank of International Settlement) подписали Соглашение о ликвидности в юанях (Renminbi Liquidity Arrangement/RMBLA), в которое первоначально вошли Банк Индонезии (Bank Indonesia), Банк Негара Малайзии (Bank Negara Malaysia), Валютно-кредитное управление Сянган (Hong Kong Monetary Authority), Валютно-кредитное управление Сингапура (Monetary Authority of Singapore) и Центральный банк Чили (Central Bank of Chile). Соглашение направлено на удовлетворение спроса на ликвидность в юанях и укрепление региональной сети финансовой безопасности²⁹⁷. Страны АСЕАН постоянно разрабатывают новые оптимальные модели двустороннего финансового сотрудничества — в марте 2021 г. НБК и Национальный банк Камбоджи (National Bank of Cambodia) подписали двустороннее соглашение о сотрудничестве в местной валюте, расширив сферу расчетов в местной валюте на операции, совершаемые по всем текущим и валютным счетам, открытыми двумя странами, и впервые разрешив зарубежным банкам принимать участие во внутрирегиональной торговле²⁹⁸. В сентябре 2021 г. НБК и Банк Индонезии (Bank Indonesia) создали основу для сотрудничества по использованию местных валют в торговых и инвестиционных расчетах и запустили межбанковский внутрирегиональный рынок для торговли юанями и рупиями. В соответствии с ним китайские и индонезийские предприятия могут использовать рупии или юани в трансграничных платежах. В частности, индонезийские предприятия могут использовать юань в торговых расчетах со сторонней страной, что является новой практикой интернационализации юаня²⁹⁹. Ожидается, что с подписанием соглашения о ВРЭП и дальнейшим усилением региональной экономической интеграции, юань начнет более широко использоваться в странах АСЕАН³⁰⁰. Также Народный банк Китая подписал меморандумы о взаимопонимании о сотрудничестве по установлению клиринговых механизмов в юанях (RMB) с центральным банком Лаоса (Laos Central Bank) и Национальным банком Казахстана

(National Bank of Kazakhstan) (конец сентября 2022 г.) и с Центральным банком Бразилии (февраль 2023 г.)³⁰¹.

По сообщению Центрального банка Аргентины, с целью увеличения валютных резервов южноамериканской страны, в январе 2023 г. КНР и Аргентина официально оформили расширение сделки валютного свопа, который включает обмен валюты для укрепления международных резервов в размере 130 млрд юаней (19,2 млрд долл.) и специальную активацию в размере 35 млрд юаней для компенсации операций на валютном рынке³⁰². Главы центральных банков Аргентины и Китая «подтвердили, что сделка по обмену валютами между обоими учреждениями была активирована, и обязались углубить использование (китайского юаня) на аргентинском рынке». Поскольку Китай является вторым по величине торговым партнером Аргентины после Бразилии и занимает второе по значимости направление аргентинского экспорта³⁰³, главы центральных банков Аргентины и Китая договорились расширить использование китайского юаня на аргентинском рынке³⁰⁴.

По данным Goldman Sachs, одного из крупнейших в мире инвестиционных банков, в начале 2023 г. объем активов, номинированных в юанях, в четырех странах Латинской Америки — Бразилии, Чили, Мексике и Перу — составлял около 30 млрд долл., что стало в 10 раз больше, чем в конце 2018 г.³⁰⁵ С целью поддержания стабильности обменного курса иракского динара и облегчения доступа к иностранной валюте в стране, в конце февраля 2023 г. Центральный банк Ирака (Central bank of Iraq/CBI) принял решение об осуществлении торговых операций с Китаем в китайских юанях³⁰⁶. Согласно планам CBI, первый вариант заключается в использовании резервов Центрального банка Ирака в юанях для увеличения активов иракских банков, имеющих счета в китайских банках. Второй вариант предполагает конвертацию долларов на счетах Центрального банка Ирака в банке JP Morgan и Банке развития Сингапура в юани для оплаты конечным бенефициарам в Китае³⁰⁷. В 2022 г. объем торговли между Китаем и Ираком составил 53,37 млрд долл. и, по утверждению руководства CBI, «впервые импорт из Китая будет финансироваться в юанях³⁰⁸, а не в долларах, причем новые правила расчета облегчат работу тех иракских трейдеров, которые работают с китайскими банками и компаниями, поскольку Китай, являясь крупнейшим импортером иракской нефти, в свою очередь, является крупнейшим экспортером товаров в Ирак»³⁰⁹. 14 марта 2023 г. Экспортно-импортный банк Китая (China EximBank) и Национальный банк Саудовской Аравии достигли соглашения об использовании юаня при совершении внешнеторговых сделок между двумя странами³¹⁰, что явилось проявлением реализации соглашения о всеобъемлющем стратегическом партнерстве, подписанного главами двух государств в декабре 2022 г.³¹¹ К марту 2023 г. более 30 стран,

включая Россию, Иран, ОАЭ, Дубай, Индию, Сингапур, Венесуэлу, Турцию, Индонезию и Белоруссию постепенно перешли на использование юаня в торговых расчетах. Все больше стран рассматривают возможность сокращения использования долларов США в транзакциях. Например, 29 марта 2023 г. министры финансов и руководители центральных банков Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) обсудили снижение зависимости от доллара США, евро, иены и британского фунта и переход к расчетам в местных валютах³¹², а 30 марта 2023 г. по сообщению Центрального Банка Индонезии, страны ЮВА договорились усилить использование местных валют в регионе и уменьшить зависимость от основных международных валют, чтобы избежать последствий глобального кризиса. Соглашение было достигнуто в последний день встречи министров финансов и управляющих центральными банками стран — членов АСЕАН, которая состоялась на индонезийском острове Бали (где в 2023 г. Индонезия председательствовала в АСЕАН). Управляющий Центрального Банка Индонезии П. Варджио (P. Warjiyo) заявил, что Ассоциация создаст целевую группу для разработки процесса перехода к использованию местных валют стран АСЕАН в финансовых операциях в качестве реализации текущей структуры сотрудничества АСЕАН по расчетам в местных валютах³¹³.

С нарастанием волны дедолларизации, когда многие страны в целях уменьшения зависимости от США ищут альтернативы доллару, интернационализация юаня набирает обороты. 16 апреля 2023 г. на своем заседании отдел экономических отношений Министерства финансов Бангладеш (Bangladesh Finance Ministry's economic relations division) одобрил выплату 318 млн долл. российскому разработчику ядерной энергетики с использованием юаней, что явилось ярким примером того, что многие страны отказываются от доллара США во взаимных расчетах, а также используют китайскую валюту в международных платежах, что ускоряет тенденцию к дедолларизации во всем мире.

Преыдушие попытки решить проблему платежей между двумя странами были сорваны санкциями США в 2022 г. Бангладеш строит первую из двух атомных электростанций в сотрудничестве с российской государственной атомной компанией «Росатом» в рамках проекта стоимостью 12,65 млрд долл., 90% которого финансируется за счет российского кредита со сроком погашения в течение 28 лет с 10-летним льготным периодом³¹⁴. Российско-бангладешское соглашение о расчетах в юанях будет осуществляться через китайскую систему трансграничных межбанковских платежей (CIPS), которая была запущена НБК в октябре 2015 г.³¹⁵

С целью стимулирования использования компаниями и финансовыми институтами стран-участниц проекта «пояс и путь» юаней для транс-

граничных сделок, а также увеличения объемов внешней торговли и взаимных инвестиций, к началу 2023 г. Народный банк Китая подписал двусторонние соглашения о свопах в местной валюте с 22 центральными банками или органами денежно-кредитного регулирования стран-участниц проекта «пояс и путь» и ВРЭП, причем в восьми странах были создан механизм клиринговых расчетов в юанях³¹⁶. По словам главы Банка Китая (ВРС) Лю Цзиня, в 2022 г. банк обработал более 450 млрд юаней (более 65 млрд долл.) трансграничных расчетов в юанях с другими странами — членами ВРЭП и предоставил расчетные услуги на сумму более 300 млрд долл. в области торговли товарами между странами ВРЭП³¹⁷. Сельскохозяйственный банк Китая (Agricultural Bank of China/ABC) установил партнерские отношения с 209 банками стран-участниц ВРЭП, открыл для них межбанковские счета для сотрудничества в таких областях, как международные расчеты, предоставление ликвидности, валютные операции, обслуживание эмитентов облигаций и т.д.³¹⁸. В 2022 г. ABC провел трансграничные расчеты в юанях на сумму около 800 млрд юаней, причем 130 млрд юаней пришлось на расчетные услуги клиентов ВРЭП. В последние годы ABC продвигал «зеленое» финансирование, и призвал членов ВРЭП «укреплять сотрудничество в этой области для обеспечения устойчивого регионального развития»³¹⁹.

Согласно статистическим данным, опубликованным Государственным валютным управлением КНР (ГВУ/State Administration of Foreign Exchange (SAFE)), объем и стоимость трансграничных платежей, осуществляемых в юанях, сохраняли устойчивый рост в 2022 г.³²⁰ По данным Народного банка Китая, за этот период через китайскую систему трансграничных платежей в юанях было проведено более 4,4 млн транзакций, что на 31,68% больше, чем в 2021 г.³²¹ Общая стоимость этих транзакций составила 96,7 трлн юаней (около 14,14 трлн долл.), что на 21,48% больше, чем за тот же период прошлого года. В течение 2022 г. в среднем ежедневно обрабатывалось около 17,7 тыс. транзакций на сумму около 388,34 млрд юаней³²². По данным Министерства торговли КНР, в 2022 г. расчеты в юанях по трансграничной торговле товарами составили 7,92 трлн юаней (1,15 трлн долл.), увеличившись на 37,3% по сравнению с 2021 г., а объем трансграничных расчетов в юанях по прямым инвестициям составил 6,76 трлн юаней, увеличившись на 16,6% соответственно³²³.

1.6. В чем слабость альтернативных предложений западных стран китайской инициативе «Пояс и путь»

На 35-м саммите АСЕАН, состоявшемся в ноябре 2019 г. в Бангкоке (Таиланд), была выдвинута инициатива Blue Dot Network (BDN), разработанная США, Японией и Австралией (ее возглавляют Международная финансовая корпорация развития США, Японский банк международного

сотрудничества и Министерство иностранных дел и торговли Австралии), которая должна была «провести оценку и сертификацию проектов по развитию инфраструктуры во всем мире и оценить ее влияние на глобальное экономическое развитие с целью выработки рекомендаций для инвестирования за рубежом»³²⁴. Согласно заявлению заместителя государственного секретаря по вопросам экономического роста, энергетики и окружающей среды Кита Крача инициатива Blue Dot Network (BDN) — многосторонняя инициатива, которая объединяет правительства, частный сектор и гражданское общество для инвестирования в глобальную инфраструктуру, построенную на основе стандартов, соответствующих международным стандартам, законам и нормативным актам³²⁵. Создание BDN должно было стать альтернативой китайской инициативе «Пояс и путь».

В начале 2021 г. на фоне эскалации антикитайских санкций президент США Д. Байден предложил бывшему премьер-министру Великобритании Б. Джонсону разработать еще одну альтернативную инфраструктурную инициативу, способную составить конкуренцию китайскому плану «пояс и путь»³²⁶. По мнению китайских аналитиков, американское предложение «в то время лишь выявило отсутствие понимания четкой и взаимовыгодной стратегии Китая на укрепление международного экономического сотрудничества, причем даже некоторые лидеры ЕС, учитывая собственные интересы, были осторожны в принятии жесткой риторики или действий против Китая»³²⁷.

В начале июня 2021 г. страны «Большой семерки» (G7) объявили о намерении развивать инфраструктуру стран с низким и средним уровнем дохода в рамках международной экономической инициативы «Восстановить лучший мир» (Build Back Better World, B3W), которая распространится на страны от Латинской Америки и Карибского бассейна и до Африки и Индо-Тихоокеанского региона. Разрабатываемый Евросоюзом, под руководством США, план по мобилизации государственных и частных средств для финансирования инфраструктурных проектов ЕС за рубежом в рамках расширенного Европейского фонда устойчивого развития (EFSD+) нацелен «на создание адекватной инфраструктуры стоимостью 40 трлн долл., необходимой развивающимся государствам к 2035 г.», и «направлен на противодействие китайскому проекту «пояс и путь». В начале октября 2021 г. делегации США и стран ЕС посетили Эквадор, Панаму и Колумбию, ноябре — Сенегал и Гану, в декабре 2021 г. состоялся азиатский тур, а в январе 2022 г. США и европейские союзники заявили о намерении инвестировать в реализацию 5—10 крупных инфраструктурных проектов по всему миру»³²⁸.

1 декабря 2021 г. Европейский союз в попытке создать конкуренцию китайскому плану строительства «пояса и пути», объявил о запуске собственной инициативы Global Gateway, которая была провозглашена пла-

ном по мобилизации в период с 2022 по 2027 г. до 300 млрд евро (341 млрд долл.) государственных и частных средств для развития инфраструктуры стран всего мира». Финансовую поддержку инициативе окажут сам Европейский союз, а также его финансовые институты, включая Европейский инвестиционный банк и Европейский банк реконструкции и развития, а управлять проектами Global Gateway в странах-партнерах будут представительства ЕС по всему миру³²⁹.

После того, как Индо-Тихоокеанский регион стал геополитическим модным нарративом в западных странах, Великобритания как близкий союзник США сразу же восприняла идею присоединиться к инициативам США по развитию инфраструктурного, экономического и торгового сотрудничества в регионе для противодействия «влиянию Китая». 19 января 2022 г. во время визита министра иностранных дел Великобритании Л. Трасс в Австралию с тогдашним министром иностранных дел Австралии М. Пейн был подписан Меморандум о взаимопонимании в области «Совместного продвижения инвестиций в инфраструктуру стран Индо-Тихоокеанского региона», причем для реализации этого плана Великобритания намерена до 2025 г. ежегодно инвестировать в развитие инфраструктуры развивающихся стран до 8 млрд фунтов стерлингов (11 млрд долл.)³³⁰.

В свою очередь, администрации Байдена потребовались месяцы напряженных переговоров, чтобы двухпартийный законопроект об инфраструктуре на сумму 1,2 трлн долл., который должен быть реализован поэтапно в течение восьми лет, был в конце 2021 г. одобрен Палатой представителей, что делает гигантский план В3W на 40 трлн долл. почти невозможным, поскольку план выходит далеко за рамки финансовых возможностей США, так как пока руководство яростно отстаивало свои расходы на развитие национальной инфраструктуры, экономика страны, подпитываемая значительными программами количественного смягчения, стала постепенно сворачивать стимулы эпохи пандемии³³¹. Принимая во внимание давление, с которым столкнулись Федеральная резервная система США и Европейский центральный банк (ЕЦБ) с целью наращивания планов по нормализации денежно-кредитной политики на своих заседаниях в середине декабря 2021 г., реализация таких законопроектов о внешних инвестициях становится все более невыполнимой. Новый канцлер Германии Олаф Шольц и уходящий президент Бундесбанка Йенс Вайдманн направили ЕЦБ убедительные сигналы, чтобы он снова поставил в приоритет стабильность цен вместо того, чтобы сосредоточиться на политике финансирования стран-должников³³².

Предложение на сумму 40 трлн долларов «уменьшить потребности развивающихся стран» к 2035 г. вызвало удивление среди признанных экономистов многих стран, поскольку, по их мнению, «просто трудно поверить, что страны G7 могут предложить такую сумму денег, которая

превышает совокупный объем ВВП семи стран в 2020 г.»³³³. Они также отмечают, что «Инициатива Большой семерки, возглавляемая США, известная как Build Back Better World, по существу политическая уловка, направленная на то, чтобы бросить вызов десятилетнему мегапроекту «пояс и путь», который остается критически важным для развития региональной и мировой экономик»³³⁴. Инициатива ВЗВ представлена как реальный конкурент Китая в области развития региональной инфраструктуры, тем не менее остается неясным, какая сумма потребуется даже для реализации первоначальных проектов в рамках проекта ВЗВ»³³⁵. «С экономической точки зрения, реализуя инициативу Global Gateway (в качестве альтернативы китайскому мегапроекту, страны G7 не смогут предоставить достаточной финансовой поддержки странам региона, как это было обещано, особенно с учетом того, что многие западные страны сталкиваются со стремительно растущими уровнями внутреннего долга и инфляции и едва ли смогут финансировать развитие национальной инфраструктуры в качестве драйвера собственных постковидных экономик. Европа никогда не сможет сравниться с Китаем по объему инвестиций в инфраструктурные проекты и поэтому инициатива Global Gateway выглядит бумажным тигром»³³⁶.

На Восточноазиатском саммите (East Asia Summit, ВАС), прошедшем в 2021 г., американский президент Д. Байден пообещал членам АСЕАН выделить 150 млн долл. на такие области, как инфраструктура, безопасность, готовность к пандемии и экологически чистая энергия. «Тем не менее, расходы США бледнеют по сравнению с расходами Китая», — говорится в одном из отчетов Reuters³³⁷. Только в ноябре 2021 г. Китай пообещал странам АСЕАН помощь в целях развития на сумму 1,5 млрд долл. в течение трех лет для борьбы с пандемией COVID-19 и стимулирования восстановления экономики. Д. Мидгли, директор глобальной консалтинговой компании Midgley & Co и адъюнкт-профессор программы исследований в области безопасности в Джорджтауне, отмечал, что «150 млн долл. — это всего лишь очень небольшая сумма денег, распределенная по множеству различных программ». При сравнении объема внешней торговли КНР со странами, участвующими в инициативе «пояс и путь», и объема внешней торговли США с этими странами, результаты свидетельствуют в пользу Китая. Так, например, объем торговли между США и странами АСЕАН в 2021 г. составил 379 млрд долл., а между Китаем и государствами АСЕАН за тот же период — 878,2 млрд долл. — Китай является крупнейшим торговым партнером блока, и все его члены подписали соглашения о сотрудничестве с Китаем в рамках инициативы «пояс и путь»³³⁸.

В 1980-х гг. ежегодный объем торговли между Китаем и Африкой составляла примерно всего 12 млн долл., но в 2021 г. он достиг 254 млрд

долл., тогда как объем товарооборота между США и Африкой в 2021 г. составил всего 64,3 млрд долл.³³⁹. К началу 2023 г. объем торговли между Китаем и Африкой в пять раз превышал объем торговли между США и Африкой, а объем китайских прямых зарубежных инвестиций в страны африканского континента вдвое превышал объем аналогичных инвестиций США³⁴⁰. В конце 2021 г. правительство США объявило, что предложит помощь в размере 4 млрд долл. для развития стран Центральной Америки с целью «противодействовать влиянию Китая» в регионе, однако, по оценке Всемирного Банка, дефицит инвестиций в развитие инфраструктуры Латинской Америке оценивается примерно в 150 млрд долл. в год³⁴¹.

В марте 2022 г. в Вашингтоне (округ Колумбия) состоялся саммит США-АСЕАН, который рассматривался руководством США как попытка противостоять китайской инициативе «пояс и путь». Однако международные эксперты считают, что, хотя дебаты об инфраструктуре были важной частью саммита, перспективы инициативы В3W туманны, поскольку, учитывая технологические разработки Китая при строительстве зарубежной инфраструктурной сети, план США о прокладке транспортных сетей в странах Юго-Восточной Азии не только финансово неосуществим, но и неконкурентоспособен по сравнению с китайским мегапроектом. Согласно заявлению Белого дома в июне 2021 г., инициатива В3W включает четыре основных направления сотрудничества, а именно, «климат, здоровье и цифровые технологии, а также гендерное равенство», которые в значительной мере отличаются от реализуемого Китаем в странах ЮВА крупномасштабного строительства железных дорог, портов, мостов и аэропортов, которое играет важнейшую роль в развитии экономики стран АСЕАН и повышении уровня жизни. Инициатива В3W опирается на мобилизацию капитала частного сектора и привлечение инвестиций от финансовых институтов развития стран G7 и их партнеров. При этом следует учитывать тот факт, что частные инвесторы заинтересованы в краткосрочных инвестициях с высокой нормой прибыли и вряд ли будут рисковать с вложениями в капиталоемкую инфраструктуру с долгим циклом строительства, отличающуюся длительным периодом возврата вложенных средств³⁴².

Напротив, как свидетельствует практика, китайские коммерческие банки активно сотрудничают со странами, прилегающими к маршруту «пояса и пути», предоставляя им беспроцентные и льготные кредиты на инфраструктурное строительство на исключительно выгодных условиях³⁴³ и оказывая неоценимую помощь в развитии их национальных транспортных сетей, улучшении связности региональной транспортной инфраструктуры и увеличении объемов международных транзитных перевозок³⁴⁴.

Директор консалтинговой фирмы DCA China-Analytic отметил, «Достаточно ли выдвинуть инициативу, чтобы напугать Пекин? Не обязательно-

но. Во-первых, европейская попытка представить Global Gateway как своего рода версию 2.0 проекта «пояс и путь» игнорирует тот факт, что китайская программа также значительно эволюционировала. Вначале было верно, что Пекин в основном инвестировал в инфраструктуру или в доставку углеводородов в Китай. Но в последние годы проект «пояс и путь» адаптировался к новым приоритетам Си Цзиньпина в области разработки технологий для автомобилей, использующих альтернативные источники энергии, беспилотного вождения, возобновляемых источников энергии и цифровых и нейронных сетей»³⁴⁵. Ютта Урпилайнен, комиссар ЕС, отвечающий за политику развития, заявила в интервью журналистам: «Безусловно, ЕС сталкивается с серьезными проблемами в конкуренции с китайским проектом «пояс и путь», поскольку блок начинает работу с опозданием, как и США, а программа Пекина представляет собой инициативу на триллион долларов по финансированию инфраструктурных проектов в развивающемся мире»³⁴⁶. Если сравнивать помощь в целях развития инфраструктуры развивающихся стран со стороны блока с помощью Пекина, то мы предоставляем гранты, а Китай выдает миллиардные кредиты»³⁴⁷.

С 2015 по 2023 г. Китай предоставил финансовую помощь развивающимся странам (в основном, странам Азии) в общем объеме более 300 млрд юаней (около 47 млрд долл.) по трем категориям — гранты, беспроцентные кредиты и льготные кредиты³⁴⁸. Гранты в основном были направлены развивающимся странам в рамках технического сотрудничества, материальной помощи и гуманитарной помощи, а беспроцентные кредиты (некоторые страны АСЕАН) и льготные кредиты в основном предоставлялись странам — участницам проекта «пояс и путь» на развитие национальных инфраструктурных сетей³⁴⁹. Ведущие китайские банковские институты выдавали кредиты под обеспечение государственных гарантий стран-заемщиков, контргарантий первоклассных банков и государственных компаний, участников проектного кредитования. При этом проводится юридическая экспертиза технико-экономического обоснования кредита и его соответствия основным требованиям, разработанным МВФ³⁵⁰. Транспортные сети сопредельных с Китаем РФ, стран Центральной и Средней Азии стран ЮВА характеризуются низким качеством, недостаточной густотой, имеют разную ширину колеи и слабые технические характеристики. Транзитные тарифы в странах ЦА недостаточно гармонизированы, состояние нормативно-правовой базы не обеспечивает быстрые и удобные сроки перевозки грузов, а многократное пересечение границ приводит к большому затягиванию сроков доставки товаров. В случае реализации китайского проекта «пояса и пути», приграничные с Китаем страны смогут быстро провести модернизацию национальных транспортных сетей, в полной мере использовать свое географическое

положение и стать важным звеном транзитных грузовых перевозок между крупнейшими мировыми экономическими центрами. При этом, помимо преодоления относительной географической изоляции, усиления связности территорий, приграничные государства получают возможность диверсифицировать источники доходов бюджета, создавать новые отрасли промышленности, увеличивать количество новых рабочих мест, что будет приводить к улучшению общей экономической ситуации. В инициативе создания «поояса и пути» главным образом речь идет о модернизации региональных инфраструктурных сетей и создании логистических центров для того, чтобы скорость континентальной транспортировки товаров и снижение себестоимости перевозок по маршруту АТР—Европа позволяли конкурировать с морским транспортом, а быстрая доставки товаров из Китая в порты стран ЮВА обеспечивала сокращение времени перевозки транзитных грузов морским транспортом странами региона в страны Европы, Африки, Южной Азии и Персидского залива³⁵¹. Сопредельные с Китаем страны охотно отзываются на предложение Китая участвовать в реализации плана строительства «поояса и пути» в обмен на финансовую помощь КНР в деле строительства и модернизации своих транспортных сетей.

С тех пор как в 2013 г. Китай выдвинул инициативу «поояс и путь», страны АСЕАН использовали этот китайский проект для укрепления сотрудничества с Китаем при реализации различных инфраструктурных проектов, причем к началу 2023 г. страны АСЕАН и Китай совместно инвестировали в строительство более 22 крупных инфраструктурных проектов, например, китайско-лаосская и китайско-таиландская железнодорожные магистрали, железная дорога восточного побережья Малайзии и т.п. По сравнению с западными странами, Китай проявляет большую гибкость в финансировании инфраструктурных проектов в развивающихся странах. С одной стороны, он может использовать средства государственных финансовых институтов, таких как Китайский банк развития, Китайский экспортно-импортный банк и Фонд Шелкового пути. С другой стороны, он может привлекать частные средства, путем налаживания финансового партнерства с Азиатским банком инфраструктурных инвестиций, Новым банком развития БРИКС, Всемирным банком и Международным валютным фондом, а используя диверсифицированные источники финансирования строительства инфраструктуры, китайское правительство может сделать его максимально привлекательным для частных инвесторов. Китай, в отличие от западных стран, более привержен долгосрочным инвестициям. Крупномасштабные капиталовложения в инфраструктурные проекты, такие как железные дороги, требуют значительного объема капитала, очень длительного, как правило, многолетнего периода строительства, а также высокого риска возврата капитала. Учиты-

вая потенциальные риски и столкнувшись с подобными проблемами, многие западные страны предпочитают отказаться от финансирования масштабного инфраструктурного строительства в развивающихся странах³⁵². По данным аналитиков Всемирного банка, в начале 2023 г. КНР по объемам финансовой помощи развивающимся странам обогнала США и стала крупнейшим кредитором стран «третьего мира»³⁵³.

Примечания

¹ Выступление и ответы на вопросы СМИ Министра иностранных дел Российской Федерации С.В. Лаврова в ходе пресс-конференции по итогам деятельности российской дипломатии в 2023 году, Москва, 18 января 2024 года. URL: https://mid.ru/ru/foreign_policy/news/1926392/.

² Yan Shaojun. Making meaningful connections. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202302/28/WS63fd4376a31057c47ebb126d.html>.

³ В последнее десятилетие Китай добился стремительного прогресса в модернизации и расширения транспортной инфраструктуры страны. В 2016 г., после завершения строительства сети высокоскоростных железных дорог (ВСЖД) страны «четыре плюс четыре», был разработан среднесрочный и долгосрочный план развития сети ВСЖД, который предусматривал более масштабную сеть ВСЖД «восемь плюс четыре», при которой восемь горизонтальных и четыре вертикальных высокоскоростных магистралей пересекают территорию Китая, связывая более 90% городов первого и второго уровня страны. Согласно плану правительства Китая, будущая сеть ВСЖД «восемь плюс восемь» будет завершена в 2030 г., когда общая протяженность сети ВСЖД КНР превысит 60 тыс. км. Что касается строительства национальной сети скоростных дорог Китая, то Национальная сеть скоростных магистралей (НССМ) состоит из семи радиальных скоростных шоссе, расходящихся от столицы Пекина, 11 скоростных автомагистралей север—юг и 18 скоростных автомобильных дорог восток—запад, которую также называют Сеть «71118». В конце 2022 г. общая протяженность НССМ Китая достигла 170 тыс. км (*Wen Sheng*. China prioritizes innovation as pillar of transport upgrade. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1282121.shtml>). Согласно «Плану комплексного развития транспортной сети КНР до 2035 г.», разработанному ЦК КПК совместно с Госсоветом КНР, предусматривается преобразовать около 20 городов Китая в международные транспортно-логистические центры, включая муниципалитеты Пекин, Тяньцзинь, Шанхай, Чунцин, Нанкин (пров. Цзянсу), Ханчжоу (пров. Чжэцзян), а также Гуанчжоу и Шэньчжэнь (пров. Гуандун). В состав крупнейших хабов войдут железнодорожные центры в Пекине и Урумчи (СУАР), порты в Нинбо, Шанхае и Даляне (пров. Ляонин), а также авиаузлы в Шанхае и Чэнду (пров. Сычуань) (Luo Wangshu. Transport network 'to benefit world'. URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202104/16/WS6078c753a31099a234355703.html>). Будут созданы сорок международных почтовых центров для обработки почты и посылок со всего мира в рамках ускорения цикла быстрой логистики «global 123», обеспечивающего доставку на внутреннем рынке в течении одного дня и доставку в крупнейшие города соседних стран за два-три дня (China's transport plans to bolster global trade, connectivity. URL: <http://en.people.cn/n3/2021/0312/c90000-9828358.html>). Согласно плану, к 2035 г. все города

Китай с населением более 200 тыс. человек будут подключены к железнодорожной сети, а города с полумиллионным населением — к высокоскоростными железнодорожным линиям, причем даже самые отдаленные города, такие как Кашгар в СУАР на северо-западе Китая и Шигадзэ в ТАР на юго-западе страны, получают доступ к услугам высокоскоростной железной дороги (Ma Miaomiao. Plan to build a modern railway network with international competitiveness and influence by 2035. URL: http://www.bjreview.com/Business/202008/t20200821_800218381.html). План предусматривает, что к 2035 г. сеть железных дорог в стране составит 200 тыс. км, протяженность автомобильных дорог превысит 6 млн км, из которых около 400 тыс. км будут составлять национальные автомобильные магистрали, в стране появятся 27 крупнейших прибрежных портов, 400 гражданских и транспортных аэропортов и 80 крупных узлов экспресс-доставки (China's Transport in 2035. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202102/1216594.shtml>). Согласно плану к 2035 г. ежегодное количество грузовых поездов, следующих по маршруту Китай—Европа, утроится с текущего уровня до 40—50 тыс. ед. (China to speed up intercity railway service. URL: http://www.china.org.cn/business/2021-04/14/content_77404278.htm)., а реализация этого комплексного плана позволит создать крупнейшую в мире транспортную сеть, которая обеспечит значительное сокращение сроков доставки грузов из Китая в страны Европы, а также Азии, с которыми Китай имеет сухопутную и морскую границы, что приведет к бурному росту объемов взаимной торговли в рамках соглашения о ВРЭП (Zhong Nan. Machinery makers eye sustainable growth in 2021-25 period. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202103/08/WS60457e1fa31024ad0baad819.html>).

⁴ *Wen Sheng*. China prioritizes innovation as pillar of transport upgrade. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1282121.shtml>.

⁵ *Ji Jing*. Sustainable transport promotes sustainable development. URL: https://www.bjreview.com/China/202110/t20211025_800261438.html.

⁶ BRI proving a boon to many countries. URL: http://www.china.org.cn/opinion/2022-09/19/content_78398088.htm.

⁷ Belt and Road 2022 in numbers. URL: <https://govt.chinadaily.com.cn/s/202301/06/WS63b78f95498ea274927ad167/belt-and-road-2022-in-numbers.html>.

⁸ *Xiong Xinyi*. China's high-speed rail, 5G, nuke generators used by more countries. BRI cooperation progressing. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202108/1231967.shtml>.

⁹ Xi calls for building Belt and Road into pathway to poverty alleviation, growth. URL: http://www.bjreview.com/China/202104/t20210420_800244157.html.

¹⁰ Green, inclusive, innovative growth brought by BRI. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202112/1238841.shtml>.

¹¹ Суй Сюэцзюнь, Директор Института мировой экономики и политики Китайской академии общественных наук (КАОН), отметил, что с 2013 по 2022 г. объем товарооборота между Китаем и странами, расположенными вдоль «пояса и пути», вырос с 1,04 трлн долл. до 2,07 трлн долл., увеличившись на 7,9% по сравнению с 2013 г., когда была запущена инициатива «пояс и путь» (Десятилетние достижения и перспективы инициативы «Пояс и путь» горячо обсуждаются в академических кругах. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2023/0411/c31521-20004241.html>).

¹² *Zhong Nan*. China's Belt and Road Initiative paves way for economic development. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202303/04/WS64031343a31057c47ebb22cb.html>.

¹³ Shared development opportunities for Belt and Road countries. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-03/24/content_85189993_2.htm.

¹⁴ *Chu Daye*. Tapping vast potential of BRI in next decade a focus of two sessions. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1286992.shtml>.

¹⁵ *Chu Daye*. Port of Guangzhou strives to serve the BRI by putting investment in infrastructure, carving out new business. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202304/1289523.shtml>.

¹⁶ Full-force RCEP pact to open new doors. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-04/14/content_85229571.htm.

¹⁷ BRI is pragmatic and open; 'debt trap' label not relevant China: FM. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1286797.shtml>.

¹⁸ BRI bears rich fruits in economic, trade cooperation over past decade. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0330/c90000-10229581.html>.

¹⁹ *Liu Ting*. BRI drives global development. URL: https://www.bjreview.com/World/202210/t20221011_800308874.html.

²⁰ BRI bears rich fruits in economic, trade cooperation over past decade. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0330/c90000-10229581.html>.

²¹ China, Belt and Road countries enjoy closer trade ties. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202303/03/WS6400e3fca31057c47ebb1d4c.html>.

²² *Li Shimeng*. China seeks closer cooperation in global value chain restructuring. URL: http://www.bjreview.com/Business/202302/t20230227_800323067.html.

²³ Cooperation on BRI infrastructure, high-tech and nuclear energy take center stage amid two sessions. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1254529.shtml>.

²⁴ *Wang Qingyun*. BRI 'debt trap' claims merely smears: official. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202303/03/WS6401ff9aa31057c47ebb2104.html>.

²⁵ *Chu Daye*. Tapping vast potential of BRI in next decade a focus of two sessions. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1286992.shtml>.

²⁶ *Xiong Xinyi*. China's high-speed rail, 5G, nuke generators used by more countries. BRI cooperation progressing. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1231967.shtml>.

²⁷ *Chen Yingqun*. 10 years on, BRI is humming. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202302/28/WS63fd392aa31057c47ebb1209.html>.

²⁸ Доклад о выполнении плана экономического и социального развития за 2022 год и проекте плана на 2023 год. URL: http://www.xinhuanet.com/2023-03/14/c_1129432017.htm.

²⁹ *Feng Da Hsuan, Liang Haiming*. West's smearing of BRI as 'debt trap' won't help developing countries. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202301/19/WS63c87d0ca31057c47ebaa756.html>.

³⁰ Транспортные сети стран-участниц инициативы «пояс и путь» зачастую характеризуются низким качеством, недостаточной густотой, имеют разную ширину колеи и слабые технические характеристики. Транзитные тарифы в этих странах недостаточно гармонизированы, состояние нормативно-правовой базы не обеспечивает быстрые и удобные сроки перевозки грузов, а многократное пересечение границ приводит к большому затягиванию сроков доставки товаров. Вышеперечисленные причины порождают ситуацию, когда, например, многие китайские экспортные грузы, произведенные в западных провинциях КНР, перевозятся по железной дороге на восток к китайским портам для их дальнейшей морской транспортировки в Европу, вместо

того, чтобы использовать континентальную железнодорожную сеть. Сегодня Китай, продвигая строительство инфраструктуры в странах — участницах китайского мега-проекта, подчеркивает, что национальные транспортные сети имеют интернациональный характер, поскольку смогут абсорбировать международные транзитные потоки, зарождающиеся на территории Китая и других стран. Страны, которые присоединились к китайской инициативе, в полной мере могут использовать свое географическое положение и стать важным звеном транзитных грузовых перевозок между крупнейшими мировыми экономическими центрами. При этом помимо преодоления относительной географической изоляции, усиления связности территорий, приграничные государства получают возможность диверсифицировать источники доходов бюджета, создавать новые отрасли промышленности, увеличивать количество новых рабочих мест, что будет приводить к улучшению мировой экономической ситуации. В инициативе создания «пояса и пути» главным образом речь идет о модернизации региональных инфраструктурных сетей и создании логистических центров для того, чтобы скорость континентальной транспортировки товаров и снижение себестоимости перевозок по маршруту АТР—Европа позволяли конкурировать с морским транспортом, а подключение портов стран ЮВА посредством нового сухопутно-морского торгового коридора позволяет не только обеспечивать мультимодальную доставку товаров из стран ЮВА в Европу, но и сокращает время морской перевозки транзитных грузов в страны Европы, Африки, Южной Азии и Персидского залива.

³⁰ *Chen Yingqun*. 10 years on, BRI is humming. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202302/28/WS63fd392aa31057c47ebb1209.html>.

³¹ *Zhong Nan*. China's outbound direct investment rises 5.2% to \$145b. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202302/10/WS63e5b321a31057c47ebae169.html>.

³² *Liu Ting*. BRI drives global development. URL: https://www.bjreview.com/World/202303/t20221011_800308874.html.

³³ China to push high-quality Belt and Road cooperation with participating economies: foreign minister. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1254197.shtml>.

³⁴ *Chen Qingqing, Cao Siqi*. Biden's infrastructure plan for democratic countries a 'tactic' to lure allies with values. Feasibility of US-led infrastructure plan doubted, seen as 'have-to-do' gesture from politicians amid tit-for-tat sanctions with Beijing. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1219682.shtml>.

³⁵ *Li Qi*. China's high-quality development benefits all. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285865.shtml>.

³⁶ *Chen Yingqun*. 10 years on, BRI is humming. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202302/28/WS63fd392aa31057c47ebb1209.html>.

³⁷ BRI, other China-led visions high on 2023 agenda. URL: http://www.china.org.cn/world/2022-12/26/content_85026773.htm.

³⁸ Xinjiang land port aims to boost trade amid opening-up: newspaper. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0221/c90000-10210921.htm>.

³⁹ Объем транзитных перевозок из Китая, использующих инфраструктуру ОАО РЖД, в 2022 г. превысил 1,25 млн контейнеров. По словам генерального директора логистической компании ОТЛК ЕРА (одного из крупнейших операторов железнодорожных контейнерных сервисов, который представляет собой совместное предприятие железных дорог Республики Казахстан, Республики Беларусь и РФ) А. Грома, «если говорить о маршруте Китай—Европа—Китай, то по итогам 2022 г. наша доля в

транзитных перевозках была около 95%, причем это касалось всех транзитных маршрутах между Китаем и Европой по российской инфраструктуре — это перевозки через Забайкальск, Наушки, порты РФ, через Казахстан» («Наши европейские клиенты будут возвращаться»). Глава ОТЛК ЕРА Алексей Гром о динамике контейнерного транзита на фоне конфликта с ЕС // Коммерсант. 20.12.2022).

⁴⁰ *Tao Mingyang, Li Xuanmin, Yin Yeping*. As BRI enters 10th year of development, China-Europe freight train set to see ‘explosive growth’ in 2023. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283707.shtml>.

⁴¹ *Luo Wangshu*. China-Europe railway keeps global supply chain on track. URL: http://www.chinadaily.com.cn/a/202302/14/WS63eadf4da31057c47ebae992_2.html.

⁴² В период 2017—2022 г. общее количество рейсов грузовых поездов по маршруту Китай—Европа превысило 65 тыс., а общее количество перевезенных контейнеров составил 6,04 млн ед. (*Chu Daye*. Capital city launches first China-Europe freight train. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287397.shtml>).

⁴³ China expands transport network to boost development. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-02/23/content_85124981.htm.

⁴⁴ China-Europe freight trains exceed 10,000 so far in 2022, beating last year’s record 10 days earlier. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202208/1273459.shtml?id=11>.

⁴⁵ Как свидетельствует российская практика, основные ограничения, которые вводились Китаем с 2020 г., касались карантинных мер, связанных с эпидемией COVID-19, и по этой же причине ограничивалась и работа пограничных пропускных пунктов.

⁴⁶ Chinese customs offices see substantial results in facilitating cross-border trade. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-03/01/content_85134525.htm.

⁴⁷ *Chu Daye*. Capital city launches first China-Europe freight train. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287397.shtml>.

⁴⁸ China expands transport network to boost development. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-02/23/content_85124981.htm.

⁴⁹ «Наши европейские клиенты будут возвращаться». Глава ОТЛК ЕРА Алексей Гром о динамике контейнерного транзита на фоне конфликта с ЕС // Коммерсант. 20.12.2022.

⁵⁰ BRI bears rich fruits in economic, trade cooperation over past decade. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0330/c90000-10229581.html>.

⁵¹ China-Europe freight trains exceed 10,000 so far in 2022, beating last year’s record 10 days earlier. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202208/1273459.shtml?id=11>.

⁵² *Cheng Yingqun*. 10 years on, BRI is humming. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0228/c90000-10214014.html>.

⁵³ Согласно прогнозу Президента базирующегося в Германии аналитического центра Schiller Institute X. Зепп-Ларуш, «В 2023 г. ожидается, что мировая финансовая система продолжит сталкиваться с серьезными проблемами, такими как растущая инфляция. Это означает, что центральные банки крупнейших развитых стран будут колебаться между усилиями по сдерживанию инфляции посредством количественного ужесточения, что чревато банкротствами и бегством капитала с развивающихся рынков, и количественным смягчением, которое также будет подстегивать рост инфляции. Поэтому, любая страна, которая хочет ослабить этот комбинированный эффект, должна расширять сотрудничество в рамках проекта «пояс и путь». По словам Зепп-Ларуш,

на следующем этапе развития китайской инициативы, по-прежнему, в развивающихся странах будут реализовываться основные инфраструктурные проекты, которые будут ориентированы на сокращение и искоренение бедности (Special report: BRI takes hold with inspiring breakthroughs in 2022 despite global downturn. New chapter of BRI to unfold next year, serving as 'an anchor of stability' to the world: observers. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1282427.shtml>).

⁵⁴ Например, после того, как правительство Саудовской Аравии обнародовало национальную стратегию развития в 2016 г., Китай оказывает помощь Саудовской Аравии в определении нового пути экономической диверсификации и интеграции с инициативой «пояс и путь», причем стратегия национального развития страны направлена на сокращение зависимости от экспорта нефти и превращение королевства в ведущую промышленную державу и глобальный торговый и логистический центр (*Zhong Nan. Belt & Road fits well with nations' growth strategies*. URL: <http://www.china-daily.com.cn/a/202212/27/WS63aa54c0a31057c47eba65fc.html>; *Fahad Almeniaee. Points of convergence between the Belt and Road Initiative and the Saudi Vision 2030*. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283466.shtml?id=11>).

⁵⁵ BBB и «AmBisyon Natin 2040» — это крупномасштабные инфраструктурные программы строительства железных дорог, автомагистралей, мостов, аэропортов, морских портов, а также развития энергетики, водных ресурсов и борьбы с наводнениями. Усиление синергии между инициативой «пояс и путь» и двумя программами развития филиппинского правительства обеспечивает расширение взаимной торговли и рост инвестиций в таких областях, как цифровая экономика, традиционная и новая инфраструктура, чистая энергетика и сельское хозяйство (*Yuan Shenggao. Stronger ties to boost countries' development*. URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202301/06/WS63b76b14a31077689885bf5.html>; *China, Philippines cement ties in new year*. URL: http://www.bjreview.com/World/202301/t20230105_800317643.html).

⁵⁶ Вьетнамская инициатива «Два коридора и один экономический круг» нацелена на развитие экономического сотрудничества между южными и юго-западными провинциями Китая и северными провинциями Вьетнама (*Shi Xiaofeng, Li Xiang. Relations with Vietnam set to scale new heights*. URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202211/21/WS637ac9d5a31009d7c3da5206.html>).

⁵⁷ Объединение инициативы «пояс и путь» и стратегии Брунея «Brunei's economic diversification strategy «Version 2035» планирует реализовывать посредством морских и сухопутных перевозок в рамках «Экономического коридора ГЧАР—Бруней» («Guangxi — Brunei Economic Corridor») (Maritime Silk Road to benefit Brunei: Chinese envoy. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202104/918154.shtml>).

⁵⁸ *Li Chengwen. Sino-Arab cooperation highlights mutual benefits*. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202302/09/WS63e44c3ca31057c47ebadc96.html>; *China, ASEAN leaders vow to upgrade cooperation, reject decoupling*. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202304/1288378.shtml>.

⁵⁹ *Yang Han, Wen Zongduo. Belt and Road reaches out to the world*. URL: http://www.chinadaily.com.cn/a/201909/30/WS5d9160e4a310cf3e3556e4a0_6.html.

⁶⁰ *W.L. Flores. Belt and Road promoting common development*. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202303/20/WS6417a4f2a31057c47ebbb5532.html>.

⁶¹ *Koh King Kee. In 'Asian moment,' ASEAN acts as bridge to an open and connected world*. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1279783.shtml>.

⁶² *Liu Yang*. BRI accelerates infrastructure connectivity between China, ASEAN: Singaporean scholar. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1286979.shtml>.

⁶³ БАФ был официально утвержден в 2001 г., а Декларация о БАВФ была принята делегатами 26 странами-учредителями. Темы ежегодных конференций неизменно были сосредоточены на Азии и взаимовыгодном сотрудничестве. С 2013 г. Председатель КНР Си Цзиньпин пять раз участвовал в ежегодных конференциях ВФА и выступал с программными докладами, а обсуждения и предложения, подготовленные Форумом, преобразовывались в действия по решению таких проблем, как восстановление мировой экономики и региональной экономики (Boao proposals' far-reaching impact on the world. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-03/29/content_85197785.htm).

⁶⁴ *Wang Cong, Hu Yuwei*. Asia to be 'bright spot' despite bleak global economy, as China's rapid rebound offers boost: Boao forum. China's recovery provides major boost to region, world. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1288113.shtml>.

⁶⁵ 5 апреля 2023 г. Управляющий директор Международного валютного фонда К. Георгиева (Kristalina Georgieva) заявила, что в 2023 г. темпы роста мировой экономики составят менее 3%, при этом, по прогнозам, половина мирового роста в 2023 г. будет приходиться на Китай и Индию (China, India to account for half of global economic growth in 2023: IMF chief. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202304/07/WS642f8e91a31057c47ebb8df0.html>).

⁶⁶ *Ouyang Shijia, Cheng Yu*. Boao Forum sanguine on Asia prospects. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202303/29/WS6423827fa31057c47ebb7199.html>.

⁶⁷ Жители Восточного Тимора проголосовали за независимость от соседней Индонезии на референдуме 1999 г., проведенным под наблюдением ООН, и страна была официально признана ООН в 2002 г., что сделало ее самой молодой демократией в Азии. Богатая природными ресурсами страна с населением 1,3 млн человек сразу же начала процесс вступления в АСЕАН, но официально подала заявку на членство только в марте 2011 г. во время проведения саммита АСЕАН в Джакарте. Бывшая португальская колония является одной из беднейших стран мира и борется с высоким уровнем неравенства, недоедания и безработицы. Президент Хосе Рамуш-Орта уже давно ведет кампанию за членство страны в АСЕАН, и был инициатором заявки на членство в АСЕАН. Индонезия, которая в 2023 г. заменит Камбоджу в качестве председателя АСЕАН, надеется, что Восточный Тимор сможет официально присоединиться к АСЕАН в 2023 г. (Timor Leste gets the nod to join ASEAN. URL: <https://www.thejakartapost.com/world/2022/11/11/timor-leste-gets-the-nod-to-join-asean.html>).

⁶⁸ ASEAN agrees in principle to admit Timor-Leste as 11th member. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/1111/c90000-10170264.html>.

⁶⁹ China, Timor-Leste agree to strengthen regional cooperation, safeguard multilateralism. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202206/04/WS629b2dcda310fd2b29e60b54.htm>.

⁷⁰ Year-ender: 10 noteworthy economic stories in 2022. URL: <https://investinchina.chinadaily.com.cn/s/202212/29/WS63ad09d6498ea274927aca2b/year-ender-10-noteworthy-economic-stories-in-2022.html>.

⁷¹ China's international trade soars in 2022. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202303/03/WS64014cd4a31057c47ebb1eb5.html>.

⁷² Согласно данным Главного таможенного управления КНР, в 2022 г. объем внешней торговли Китая со странами Африки и Латинской Америки достиг 282,0 млрд долл.

и 485,8 млрд долл. соответственно (China's international trade soars in 2022. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202303/03/WS64014cd4a31057c47ebb1eb5.html>).

⁷³ China vows to stabilize exports as pillar of national economy, expand imports in 2023: MOFCOM. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1284741.shtml>.

⁷⁴ MOFCOM details plans of building trade demonstration parks with Indonesia, the Philippines. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285406.shtml>.

⁷⁵ *Zhao Ruinan*. Full speed ahead for SE Asia on the move. URL: <http://www.china-daily.com.cn/a/202212/30/WS63ae2052a31057c47eba6e45.html>.

⁷⁶ China to accelerate negotiations on version 3.0 of China-ASEAN FTA. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285645.shtml?id=11>.

⁷⁷ Beibu Gulf Port stands out from crowd. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-03/03/content_85140911.htm.

⁷⁸ *Yang Han*. In challenging times, SE Asia steps forward. URL: http://www.china-daily.com.cn/a/202212/29/WS63acc8c4a31057c47eba6ad0_4.html.

⁷⁹ Запущенный в 2017 г. проект Китайско-сингапурской (Чунцин) демонстрационной инициативы по стратегической взаимосвязанности стал третьим проектом межправительственного сотрудничества между Китаем и Сингапуром после создания индустриального парка Сучжоу (пров. Цзянсу) и экогорода Тяньцзинь в муниципалитете Тяньцзинь (China's Chongqing, Singapore roll out events to promote exchanges. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/1029/c90000-10165059.html>).

⁸⁰ China-Europe freight train trips reach 15,000 in 2021, a y-o-y jump of 22%. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202201/1245139.shtml>.

⁸¹ Чтобы перевести товары по железной дороге из Чунцина до залива Бейбу (расстояние составляет 1450 км) сегодня требуется всего 2 дня, а в прошлом подобный путь речным транспортом только до Шанхая занимал 14 дней (Land-sea freight transport via Chongqing on the rise. URL: http://www.china.org.cn/business/2021-11/24/content_77890335.htm).

⁸² Beibu Gulf Port stands out from crowd. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-03/03/content_85140911.htm.

⁸³ Общая протяженность действующих железных дорог в Центральном и Западном Китае в 2022 г. составляла около 95 тыс. км, что составило почти 65% от общей протяженности железнодорожных магистралей КНР. Согласно заявлению экспертов Государственного комитета по развитию и реформам Госсовета КНР, в течение последнего десятилетия благодаря усилиям страны по координации регионального развития разрыв в уровнях развития административных единиц провинциального уровня КНР непрерывно сокращался — благодаря имплементации инициативы «пояс и путь», темпы экономического роста в центральных и западных регионах Китая на протяжении этих лет были выше, чем в восточных регионах. В 2021 г. объем ВВП провинций Центрального Китая составил 25 трлн юаней (3,6 трлн долл.), что на 13,5 трлн юаней больше, чем в 2012 г., а его доля в национальном ВВП составила 22%, по сравнению с 21,3% в 2012 г. В 2021 г. объем ВВП провинций Западного Китая составил 24 трлн юаней, увеличившись на 13,3 трлн юаней, и на него пришлось 21,1% объема ВВП страны — рост на 19,6% по сравнению с 2012 г. В 2021 г. объем ВВП Восточного Китая на душу населения в 1,53 раза превысил объем ВВП Центрального Китая, снизившись в 1,69 раза по сравнению с 2012 г., а объем ВВП Восточного Китая на душу населения по сравнению с объемом ВВП Западного Китая сократился с 1,87 раза, за-

фиксированного в 2012 г., до 1,68 раза в 2021 г. (China's regional development gap narrows over past decade. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202209/21/WS632a7a70a310fd2b29e78e4a.html>).

⁸⁴ 9 марта 2023 г. 400 цветных жидкокристаллических экранов компании TPV Display Technology (Xianyang) Co., Ltd., произведенных в провинции Шэньси, по сухопутно-морскому транспортному маршруту из порта Циньчжоу были отправлены в Малайзию. ЖК-экраны за 5 дней были доставлены грузовым поездом из Сианя (пров. Шэньси) до порта Циньчжоу, откуда еще за 5 дней они были перевезены в крупнейший транспортный узел Малайзии и один из 20-и крупнейших портов мира — Порт-Кланг. По утверждению руководства китайской железнодорожной компании Nanning Bureau Group Co., Ltd, «общее время доставки грузов из Сианя в Малайзию по МТК составило 10 дней, что вдвое быстрее, чем при традиционной транспортировке грузов из восточных портов КНР в порты Малайзии» (China rail-sea intermodal trains transport 120,000 TEU containers in first two months of 2023. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0313/c90000-10221163.html>).

⁸⁵ В конце мая 2022 г. первый грузовой поезд экономического круга Чэнду-Чунцин с товарами на сумму более 3 млн юаней (около 443,4 тыс. долл.) отправился со станции в районе Цзянцзинь муниципалитета Чунцин в Чэнду, столицу соседней провинции Сычуань. Экономический круг Чэнду-Чунцин является еще одной важной стратегией регионального развития после региона Пекин—Тяньцзинь—Хэбэй, дельты реки Янцзы и района Большого залива Гуандун—Сянган—Аомэнь. В 2021 г. объем двусторонних грузоперевозок между Чэнду и Чунцином превысил 400 млн т, однако грузовые перевозки между Чэнду и Чунцином в основном зависели от автомобильного транспорта, тогда как на железнодорожный транспорт приходилось только 5,3% объема грузоперевозок. Теперь, грузовой поезд, выходящий два раза в день из транспортно-логистического центра Чэнду-Чунцин, соединяет Новый международный сухопутно-морской торговый коридор, грузовой железнодорожный маршрут Китай—Европа, транспортный коридор дельты р. Янцзы и многие другие внутренние железнодорожные грузовые маршруты (1st cargo train of Chengdu-Chongqing economic circle launched. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-05/20/content_78227821.htm).

⁸⁶ Land-sea corridor key to boosting trade ties. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-07/27/content_78343214.htm.

⁸⁷ Расположенный в юго-западной части Китая, городской кластер залива Бэйбу граничит с провинциями Гуандун, специальными административными районами (САР) Сянган и Аомэнь, а также со странами Юго-Восточной Азии. В апреле 2022 г. правительство Китая представило дорожную карту по превращению залива Бэйбу в один из крупных национальных центров хранения и распределения сжиженного природного газа (СПГ), который будет иметь ключевое значение для стимулирования торговли углеводородами со странами АСЕАН. В дополнение к уже построенному приемному терминалу (СПГ) в порту Бэйхай залива Бэйбу, правительство Китая одобрило строительство двух соседних терминалов СПГ в Путяне (пров. Фуцзянь) и Хуэйчжоу (пров. Гуандун) с годовой мощностью приема СПГ в объеме более 11 млн т и общим объемом инвестиций почти 12 млрд юаней (1,89 млрд долл.) (Gulf urban cluster into base for energy storage, boosting trade with ASEAN. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202204/1258779.shtml>).

⁸⁸ *Zhong Nan*. Beibu Gulf Port stands out from crowd. URL: http://en.gxzf.gov.cn/2023-03/03/c_865529.htm.

⁸⁹ China's rail-sea intermodal trains make 20,000 trips on trade corridor. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202212/01/WS63101324a310fd2b29e75658.htm>.

⁹⁰ China rail-sea intermodal trains transport 120,000 TEU containers in first two months of 2023. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0313/c90000-10221163.html>.

⁹¹ China's Chongqing to further strengthen int'l land-sea trade corridor. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-01/13/content_85059146.htm.

⁹² Beibu Gulf Port sees cargo throughput rise in 2022. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-02/10/content_85099250.htm.

⁹³ China's Beibu Gulf Port logs over 6 mln TEUs of cargo throughput. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/0105/c90000-9941183.html>.

⁹⁴ Expanding bilateral trade, remaking of industry chains expected as ASEAN FMs visit China. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202103/1219981.shtml>.

⁹⁵ *Shi Ruipeng, Chen Meiling*. Guangxi rising as efficient trade portal to world. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202112/08/WS60462348a31024ad0baadb8b.htm>.

⁹⁶ *Yang Jun, Zhao Yimeng*. Mekong nations' goods promoted in Guizhou. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202209/06/WS63169d60a310fd2b29e761f9.html>.

⁹⁷ Land-sea corridor plays vital role in accelerating shipments. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202110/19/WS60061602a31024ad0baa36bf.html>.

⁹⁸ *Yuan Shenggao*. Guangxi posts strong results in opening-up, trade and social development. URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202210/17/WS634c8af9a3109375516efe7f.html>.

⁹⁹ В 2021 г. на страны АСЕАН приходилось 40,9% стоимости внешней торговли ГЧАР, в 2021 г. — 47,6%, а в 2022 г. этот показатель вырос до 49,5% (South China's Guangxi sends out business delegation, first in almost three years. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283351.shtml>). На ежегодной сессии регионального собрания народных представителей ГЧАР было объявлено, что «на фоне активного роста объема товарооборота с региональными партнерами в 2022 г. объем внешней торговли ГЧАР по сравнению с 2021 г. вырос на 8% и превысил 600 млрд юаней (89 млрд долл.). В 2022 г. объем прямых зарубежных инвестиций в ГЧАР увеличился на 38,3%, а объем трансграничных операций электронной коммерции вырос на 71,1%». Выступающие на сессии депутаты сообщили о новом прогрессе в развитии транспортной инфраструктуры ГЧАР, включая ввод в эксплуатацию в июне 2022 г. первого в Китае морского/железнодорожного интермодального автоматизированного контейнерного терминала в порту Циньчжоу. В 2023 г. правительство автономного района планирует обеспечить рост объема внешней торговли не менее чем на 7% и намерено ускорить совместную реализацию нескольких инфраструктурных проектов со странами АСЕАН и государствами — членами ВРЭП (Cross-border land ports bustling again as restrictions lifted. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202301/13/WS63c09588a31057c47eba94d3.html>; China's Guangxi reports foreign trade boom in 2022. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202301/13/WS63c1117ca31057c47eba979e.html>).

¹⁰⁰ Guangxi to look overseas for more foreign investments. URL: http://en.gxzf.gov.cn/2022-12/26/c_842523.htm.

¹⁰¹ Из 50 крупнейших мировых портов (по такому показателю, как объем оборота контейнеров) — 8 расположены в 6 странах ЮВА (Малайзии, Вьетнаме, Филиппинах, Таиланде, Индонезии и Сингапуре), а для экономического развития стран АСЕАН

отрасль морских грузовых перевозок приобрела ключевое значение в связи с их выгодным стратегическим расположением на пересечении океанических торговых путей (Guangxi's high-quality opening-up bears fruit in past decade. URL: <https://investinchina.chinadaily.com.cn/s/202207/25/WS62e8c7cf498ea2749279fe2a/guangxis-high-quality-open-ing-up-bears-fruit-in-past-decade.html>).

¹⁰² В 2020 г. правительство Китая создало несколько фондов с объемом капитала в размере около 60 млрд юаней (8,6 млрд долл.), основная цель которых заключается в финансировании проектов инфраструктурного строительства в рамках реализации мегапроекта в провинции Юньнань, ГЧАР и странах ЮВА. Фонды были учреждены дочерней компанией Китайского банка развития (China Development Bank/CDB) и Инвестиционной корпорацией ГЧАР (Guangxi Investment Group). Помимо учреждения фондов, Китайский банк развития намерен оказать больше финансовой поддержки местным властям провинции Юньнань и ГЧАР посредством выделения целевых кредитов и эмиссии ценных бумаг, направляемых на развитие местных транспортных сетей и региональной инфраструктуры стран ЮВА (In challenging times, SE Asia steps forward. URL: https://www.chinadaily.com.cn/a/202212/29/WS63acc8c4a31057c47eba6ad0_4.html).

¹⁰³ В июле 2022 г. в международном аэропорту Сянган была создана новая китайская авиакомпания Greater Bay Airlines, которая, имея в своем парке авиалайнеров три самолета Boeing 737-800, выполняет большое количество рейсов между Сянганом, городами материкового Китая и крупными городами стран ЮВА. С целью большего охвата стран ЮВА авиакомпания Greater Bay Airlines планирует увеличить количество рейсов в крупные города Азии. В марте 2023 г. руководство авиакомпании Greater Bay Airlines объявило о заказе 15 самолетов Boeing B737-9, которые составят основу ее будущего парка авиалайнеров, и пяти самолетов B787 Dreamliner (Boeing, Greater Bay Airlines announce order for 15 737-9 airplanes. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-03/04/content_85142999.htm). Авиалайнер B737-9 рассчитан на размещение более 190 пассажиров в двух классах с дальностью полета около 3 тыс. км. В 2024 г. в международном аэропорту Сянган планируется ввести в эксплуатацию третью взлетно-посадочную полосу, что значительно укрепит значение Сянган как международного авиационного узла в регионе ЮВА (*Zhu Wenqian*. Greater Bay Airlines aims to soar across Asia. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202303/03/WS6401bc10a31057c47ebb2086.html>).

¹⁰⁴ RCEP deepens industrial chain cooperation between China, ASEAN. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202208/1271869.shtml?id=11>.

¹⁰⁵ Beibu Gulf and GBA enhance regional connectivity, boost commercial ties. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-03/16/content_78423070.htm.

¹⁰⁶ Province uses international trade to play role in Belt and Road Initiative. URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202303/09/WS64092e32a310777689887377.html>.

¹⁰⁷ С начала грузовых перевозок в Германию в июле 2021 г., к началу 2023 г. в качестве одного из четырех логистических узлов национального уровня интермодальный транспортный узел Гуанчжоу запустил 20 международных транспортно-логистических линий в Европу, Среднюю Азию и Юго-Восточную Азию. По данным железнодорожного оператора China Railway Guangzhou Group, Гуанчжоу стал самым частым узлом отправления международных поездов в районе Большого залива, ежедневно отправляя от пяти до семи поездов по маршруту Китай—Европа и от одного до

двух грузовых поездов по маршруту Китай-Лаос. Руководство China Railway Guangzhou Group заявило, что будет работать с местными таможенными и транспортными властями, чтобы способствовать строительству первой очереди автомобильно-железнодорожного мультимодального транспортного узла и продолжать совершенствовать систему транспортно-логистической сети. Ожидается, что после завершения первого этапа проекта этот мультимодальный транспортный узел станет крупнейшим логистическим центром для производства и услуг в районе залива, что поможет Гуанчжоу ускорить строительство международного современного центра международной логистики (*Qiu Quanlin*. China-Europe freight trains enable faster two-way trade. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202303/15/WS64111834a31057c47ebb480d.html>).

¹⁰⁸ GBA briefs. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202209/09/WS631af4d9a310fd2b29e796ea.html>.

¹⁰⁹ *Zhu Wenqian, Shi Ruipeng*. Guangzhou's Nansha enhances economic ties with Guangxi, ASEAN. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202209/17/WS6325b59ca310fd2b29e783dd.html>.

¹¹⁰ *Zhang Li, Shi Ruipeng*. Pinglu Canal project begins, major benefits seen. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202208/29/WS630c9227a310fd2b29e74d56.html>.

¹¹¹ Guangxi's high-quality opening-up bears fruit in past decade. URL: <https://invest.inchina.chinadaily.com.cn/s/202207/25/WS62e8c7cf498ea2749279fe2a/guangxis-high-quality-opening-up-bears-fruit-in-past-decade.html>.

¹¹² *Zhuang Qiange*. Construction of new high-speed rail gains traction. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202303/31/WS642633caa31057c47ebb7906.html>.

¹¹³ *Yuan Shenggao*. Freight trains to enhance supply chain, build BRI. URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202109/29/WS61539639a31019b029ba0aff.html>.

¹¹⁴ Через год после вступления в силу Соглашения о ВРЭП, в 2022 г. торговые связи между Китаем и странами Юго-Восточной Азии сохраняли устойчивый импульс роста, при этом свежие данные о грузообороте портов провинции Шаньдун свидетельствуют о глубоко интегрированной цепочки поставок между Китаем и странами ЮВА. К началу 2023 г. четвертый по величине порт Китая по показателю грузооборота порт Циндао из 220 международных маршрутов более 80 судоходных маршрутов направлял в страны ЮВА. Руководство порта отмечало, что «страны ЮВА в настоящее время являются нашим крупнейшим торговым партнером с долей рынка международных морских перевозок в 15%, причем в 2022 г. объем запросов по маршрутам, связанным со странами АСЕАН, также являлся самым высоким. В 2022 г. объем морских перевозок порта со странами ЮВА увеличился на 4% и эти страны стали нашим крупнейшим торговым партнером, обогнав по этому показателю США. Также развиваются комбинированные сухопутно-морские перевозки, в рамках которых товары из стран АСЕАН, такие как пальмовое масло, сначала отправляются в порт Циндао, а затем отправляются в Среднюю Азию грузовыми поездами Китай—Европа» (*Li Xuanmin*. Chinese port eyes container business pivoting to Southeast Asia as bilateral trade maintains steady growth after RCEP takes effect. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1286381.shtml>).

¹¹⁵ Объем грузовых перевозок по железной дороге Ватан — Жичжао по итогам 2022 г. достиг 103 млн т, что стало свидетельством того, что в Китае появился еще один энергетический транспортный коридор, по которому можно перевезти более 100 млн т, в основном в страны АСЕАН. Железная дорога, связывающая Ватан (пров.

Шаньси) и порт Жичжао (пров. Шаньдун), была построена для экспорта угля из основных угледобывающих регионов КНР в страны АСЕАН, она соединяет семь железнодорожных грузовых маршрутов Китая, причем объем перевозки грузов ней неуклонно растет — этот показатель по итогам 2020 и 2021 гг. составил 73,9 млн и 92,24 млн т соответственно (*Luo Wangshu*. More cargo transported via rail. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202212/23/WS636310d3a310fd2b29e7ffe8.html>).

¹¹⁶ *Zhong Nan*. Rizhao Port in E China's Shandong makes good start. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/0127/c90000-9950050.html>.

¹¹⁷ *Zhuang Qiange, Li Jiaying, Xie Chuanjiao*. PG opens more routes to further spur trade. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202208/12/WS62f5a879a310fd2b29e71c3a.html>.

¹¹⁸ *Liu Yukun, Xie Chuanjiao*. Shandong Port Group announces throughput spikes for 2021. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202112/23/WS61c4696ca310cdd39bc7d27a.html>.

¹¹⁹ *Cao Yingying*. Key players to secure supply chain at forum. URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202110/29/WS617b2ba3a31019b029ba160f.html>.

¹²⁰ В 2022 г. объем грузооборота группы SPG превысил 1,6 млрд т, объем контейнерооборота составил 37 млн ед., увеличившись по сравнению с 2021 г. на 6,4% и 8,7% соответственно, что стало выше среднего показателя по стране (*Xie Chuanjiao*. Shandong Port Group prospers through integration. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202302/28/WS63fdaaf5a31057c47ebb14be.html>).

¹²¹ *Li Xuanmin*. Shandong ports, important nodes witnessing BRI growth, open logistic corridor. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1286524.shtml>.

¹²² East China's Jiaodong Peninsula to build 'one-hour' economic circle. URL: <https://www.globaltimes.cn/content/1209356.shtml>.

¹²³ *Xie Chuanjiao*. Shandong Port Group prospers through integration. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202302/28/WS63fdaaf5a31057c47ebb14be.html>.

¹²⁴ *Li Xuanmin*. Shandong ports, important nodes witnessing BRI growth, open logistic corridor. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1286524.shtml>.

¹²⁵ Infrastructure, cross-border trade platforms bolster China's opening up. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/1122/c90000-10174419.html>.

¹²⁶ Connecting to a brighter future. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202209/09/WS631aed4fa310fd2b29e76ed8.html>.

¹²⁷ *Liu Yukun*. New State-owned logistics group set up. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202112/06/WS61ae03e5a310cdd39bc79ab6.html>.

¹²⁸ *Zhao Juecheng, Tao Mingyang*. Fujian-based 'Silk Road Maritime' shipping association operates 100 intl routes ahead of 5th anniversary. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1288359.shtml>.

¹²⁹ Согласно 14-му индексу финансовых центров Китая, опубликованному Министерством финансов КНР 28 декабря 2022 г., Чунцин и Чэнду занимали седьмое и шестое места соответственно среди 36 китайских финансовых центров (Year-ender: 10 noteworthy economic stories in 2022. URL: <https://govt.chinadaily.com.cn/s/202212/29/WS63ad2818498ea274927aca46/year-ender-10-noteworthy-economic-stories-in-2022.html>).

¹³⁰ Land-sea trade corridor facilitates exchanges between China, ASEAN countries URL: <http://en.people.cn/n3/2022/0914/c90000-10146600.html>.

¹³¹ Singapore-Chongqing connectivity strengthens, facilitating trade. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1239911.shtml>.

¹³² Singapore-Chongqing financial connectivity strengthens amid pandemic: MAS. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-12/24/content_77889773.htm.

¹³³ *Yin Yeping*. Singapore companies in China look forward to continue operating and investing in China, despite global challenges: business group. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202304/1288420.shtml>.

¹³⁴ 2nd global cities investment promotion conference held in S. China's Hainan as RECP comes into force. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202204/1245733.shtml>.

¹³⁵ *Yin Yeping*. Singapore companies in China look forward to continue operating and investing in China, despite global challenges: business group. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202304/1288420.shtml>.

¹³⁶ 20 сентября 2022 г. Народный банк Китая (НБК) и Центральный банк Китая, объявили о подписании меморандума о сотрудничестве с Национальным банком Республики Казахстан и Банком Лаосской Народно-Демократической Республики о создании механизмов клиринга китайского юаня в двух странах. По мнению китайских аналитиков, «этот шаг будет выгоден для предприятий и финансовых учреждений в Китае и Лаосе, Казахстане, поскольку позволит им использовать юань для трансграничных транзакций и будет способствовать дальнейшему развитию двусторонней торговли и инвестиций». Лаос и Казахстан являются важными странами в рамках предложенной Китаем инициативы «пояс и путь» и использование китайской валюты для совершения транзакций является необходимым выбором, нацеленным на развитие инфраструктурного и экономического сотрудничества, укрепление логистических цепочек. Китай, Лаос и Казахстан активно развивают железнодорожные пропускные пункты, что еще больше обеспечит рост внешнеторгового оборота, а использование юаней для совершения транзакций будет способствовать росту объемов трансграничных инвестиций, снижению логистических и транспортных расходов (China signs cooperation memorandum with Laos, Kazakhstan to establish yuan clearing arrangements. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1275721.shtml>).

¹³⁷ China to build financial center in western region to boost Belt and Road cooperation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202112/1243333.shtml?id=11>.

¹³⁸ China's Chongqing to further strengthen int'l land-sea trade corridor. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-01/13/content_85059146.htm.

¹³⁹ China rail-sea intermodal trains transport 120,000 TEU containers in first two months of 2023. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0313/c90000-10221163.html>.

¹⁴⁰ Land-sea trade corridor adds new direct route to Indian Ocean. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-04/03/content_78146794.htm.

¹⁴¹ Test section of Jakarta-Bandung high-speed railway ready for joint adjustment. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1279452.shtml>.

¹⁴² China-Europe freight train service bolsters continental supply chain stability: Foreign Ministry says. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202201/1245139.shtml>.

¹⁴³ Trade corridor linking western China with world sees expansion of routes. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/1121/c90000-10174220.html>.

¹⁴⁴ China's rail-sea intermodal trains make 20,000 trips on trade corridor. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202209/01/WS63101324a310fd2b29e75658.html>.

¹⁴⁵ С 2022 г. компания Veibu Gulf Port открыла 34 новых маршрута в страны — участницы Соглашения о ВРЭП и в течение года объем перевозимых по МТК товаров по сравнению с 2021 г. вырос на 9,7% до 69 тыс. контейнеров (Trade corridor boosts

RCEP regional economic integration. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-04/04/content_85210383.htm).

¹⁴⁶ *Chang Biluo*. Chongqing drives high-quality development with high-level opening up. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/1103/c90000-10166741.html>.

¹⁴⁷ В 2022 г. объем внешней торговли Чунцина достиг рекордного уровня в 815,84 млрд юаней, что на 2% больше, чем в 2021 г. В январе 2023 г. на ежегодном заседании муниципального совета Чунцина было отмечено, что «строительство нового Международного сухопутно-морского торгового коридора на юго-западе Китая с Чунцином в качестве операционного логистического центра позволит создать бесшовный маршрут евразийских транзитных перевозок и увеличить объемы транспортировки внешнеторговых грузов из Китая и стран АСЕАН в Европу» (*Tan Yingzi, Deng Rui*. Chongqing becomes beating heart of intl trade corridor. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202302/13/WS63e99234a31057c47ebae60d.html>). На заседании было отмечено, что в 2022 г. через Чунцин в страны Европы поездами China—Europe Railway Express (CR Express) было перевезено более 148 тыс. контейнеров на общую сумму 25,12 млрд юаней (около 3,73 млрд долл.), что на 32% и 34% больше, чем в 2021 г. соответственно (China's Chongqing to further strengthen intl land-sea trade corridor. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0114/c90000-10196020.html>). Согласно плану, опубликованному ГКРП Госсовета КНР в 2020 г., Чунцин был определен одним из пяти важнейших распределительных железнодорожных узлов Китай—Европа в стране (*Cui Can*. CPPCC member calls for development of China—Europe railway distribution hubs. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-03/08/content_85154055.htm). Инфраструктурная сеть Чунцина, связанная с Международным сухопутно-морским торговым коридором и евразийским железнодорожным маршрутом Chongqing—Xinjiang—Europe (YUXIN'OU), обслуживаемого сервисом China-Europe Railway Express, позволяет доставлять товары из западных регионов Китая автомобильным, железнодорожным и водным транспортом через ГЧАР в страны АСЕАН и Европы. Будучи ключевым железнодорожным узлом, откуда грузы расходятся в 107 стран, Чунцин, на который приходится более 20% объема евразийского грузового транзита, соединяет Европу со странами Юго-Восточной Азии (*Tan Yingzi*. Chongqing becoming key logistics hub. URL: http://www.chinadaily.com.cn/regional/chongqing/liangjiang/2023-03/09/content_37551215.htm). К началу 2023 г. по международному железнодорожному грузовому маршруту между столицей провинции Сычуань г. Чэнду и странами Европы, запущенному в 2013 г., в общей сложности было совершено более 20 тыс. рейсов, которые в среднем ежегодно увеличивали объем внешней торговли провинции в стоимостном выражении на 12 млрд долл. В 2022 г. из Чэнду в 130 городов Европы проследовало более 4,7 тыс. международных рейсов грузовых поездов, что на 12% больше, чем в 2021 г. (China's Chengdu records 4,700 intl freight train trips in 2022. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202302/11/WS63e7325ea31057c47ebae3f7.html>), а из Чунцина в Европу проследовало более 7 тыс. составов, которые перевезли 148 тыс. контейнеров (рост на 32% по сравнению с 2021 г.) (*Tan Yingzi, Deng Rui*. Chongqing becomes beating heart of intl trade corridor. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202302/13/WS63e99234a31057c47ebae60d.html>). К началу 2023 г. общее количество грузовых поездов Китай—Европа, проследовавших через ЭКЧЧ с момента запуска сервиса в апреле 2013 г., превысило 22 тыс. ед., что составило 30% от общего числа поездов, проследовавших по евразийскому железнодорожному маршруту (China's Chongqing impresses diplomats with overseas transporta-

tion network. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0324/c90000-10226816.html>). В 2022 г. продолжалась масштабная реализация стратегии регионального развития экономического круга Чэнду-Чунцин на юго-западе Китая. 28 ноября 2022 г. началось строительство средней линии высокоскоростной железной дороги (ВСЖД) Чэнду-Чунцин, которая после завершения сократит время в пути между двумя городами до 50 минут. Только в 2022 г. провинция Сычуань со столицей в Чэнду и муниципалитет Чунцина реализовали 160 крупных проектов по созданию экономического круга с объемом инвестиций в размере 188,95 млрд юаней (около 27,1 млрд долл.), а модернизация транспортной сети всегда была приоритетом для двух городов в процессе их развития и интеграции. В дополнение к нескольким строящимся ВСЖД количество межпровинциальных скоростных автомагистралей, соединяющих Сычуань и Чунцин, достигло 20, также формируется кластер аэропортов мирового класса. В первой половине 2022 г. объем добычи природного газа на месторождениях ЭКЧЧ превысил 32 млрд куб. м, продолжалось строительство линии сверхвысокого напряжения переменного тока 1 тыс. кВ Сычуань—Чунцин и газопровода Южный Сычуань—Запад Чунцин (Construction of Chengdu-Chongqing economic circle in full swing. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/1220/c90000-10186113.html>).

¹⁴⁸ 29 декабря 2022 г. был введен в эксплуатацию участок ВСЖД протяженностью 219 км, соединяющий города Чжунвэй и Ланьчжоу на северо-западе Китая, а 30 декабря 2022 была запущена ВСЖД, соединяющая г. Иньчуань (НХАР) с г. Ланьчжоу (пров. Ганьсу) со скоростью движения поездов в 250 км/ч, которая сократила время поездки между городами до 3 часов, а объединение участков завершило запуск в эксплуатацию последнего участка кольцевой железнодорожной линии, объединяющий провинции Шэньси, Ганьсу и НХАР (Full speed ahead. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1282929.shtml>; New high-speed railway operational in northwest China. URL: http://www.bjreview.com/Latest_Headlines/202212/t20221230_800317152.html; New high-speed railway operational in northwest China. URL: http://www.bjreview.com/Latest_Headlines/202212/t20221230_800317152.html).

¹⁴⁹ China rail-sea intermodal trains complete 7,000 trade corridor trips. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202210/25/WS63574d13a310fd2b29e7e65a.html>.

¹⁵⁰ China rail-sea intermodal trains transported more cargo in 2022. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0103/c90000-10191416.html>.

¹⁵¹ China rail-sea intermodal trains ship 191,000 containers in Q1. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-04/03/content_85208923.htm.

¹⁵² China's rail-sea intermodal trains make 25,000 trips on trade corridor. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-03/24/content_85188718.htm.

¹⁵³ China rail-sea intermodal trains transported more cargo in 2022. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202301/03/WS63b3cd65a31057c47eba7723.html>.

¹⁵⁴ В последние годы центральные и западные регионы также стали основными реципиентами прямых зарубежных инвестиций (ПИИ), которые перемещаются из восточных провинций, где стоимость рабочей силы значительно увеличивается, в центральный и западный регион страны, включающий крупную промышленную агломерацию в таких отраслях, как производство высокотехнологичной электроники (ноутбуки, компьютеры и мобильные телефоны), автомобилестроение (Чунцин и Чэнду), сталелитейная промышленность (Ухань, пров. Хубэй), автомобильная промышленность и солнечная энергетика (пров. Аньхой) и т.д. По мнению экономистов одного из

ведущих китайских исследовательских и научных центров Китая — Университета Цинхай (Пекин), «Поскольку инфраструктура, осведомленность об открытости и деловая среда продолжают улучшаться в центральных и западных регионах, ожидается, что относительно низкая стоимость комбинированных производственных факторов стимулирует приток ПИИ, которые по темпам роста превосходят как восточные регионы страны, так и значительно опережают темпы на национальном уровне» (China's central, western regions attract more foreign investment. URL: http://en.ce.cn/main/latest/202302/06/t20230206_38377669.shtml). По данным Министерства торговли КНР, в 2022 г. объем прямых зарубежных инвестиций в КНР составил 1,23 трлн юаней (182 млрд долларов), что на 6,3% больше, чем в 2021 г., причем темпы роста объема ПИИ в центральных и западных провинции составили 21,9% и 14,1% соответственно (*Liu Zhihua, Zhong Nan. Country's FDI inflows expected to achieve record high.* URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202301/19/WS63c878b3a31057c47ebaa72f.html>).

¹⁵⁵ China to upgrade intl logistics channels, cross-continent air freight networks. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1282925.shtml>.

¹⁵⁶ China-Europe freight trains eye infrastructure. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-08/19/content_78379597.htm.

¹⁵⁷ New int'l land-sea transport service to Indo-China Peninsula launched. URL: http://en.ce.cn/main/latest/202204/08/t20220408_37471856.shtml.

¹⁵⁸ Land-sea trade corridor adds new direct route to Indian Ocean. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-04/03/content_78146794.htm.

¹⁵⁹ *Tan Yingzi.* Chongqing becoming green logistics hub. URL: http://www.chinadaily.com.cn/regional/chongqing/liangjiang/2022-08/09/content_37551211.htm.

¹⁶⁰ New railway-highway combined transport route opens via land-sea trade corridor. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-04/04/content_85210387.htm.

¹⁶¹ *Chang Biluo.* Chongqing drives high-quality development with high-level opening up. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/1103/c90000-10166741.html>.

¹⁶² New freight train route links China's Chongqing, Vietnam. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-03/28/content_78133371.htm.

¹⁶³ 8 января 2023 г. крупные китайско-вьетнамские КПП Хэкоу-Лаокай (пров. Юньнань) и КПП Дунсин-Монгкай, КПП Юигуань-Дундан (ГЧАР) полностью возобновили нормальную работу после сбоев из-за пандемии COVID-19 течение последних трех лет и начались международные автомобильные пассажирские перевозки между Китаем и Вьетнамом, которые были приостановлены с 31 января 2020 г. (*Hu Yuwei, Li Qiaoyi, Fan Wei.* GT on the spot: China-Vietnam border sees influx of travelers on port reopening day; residents welcome each other with flowers, hopes. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283417.shtml?id=11>; China-Vietnam int'l road passenger transport service reopens. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0110/c90000-10193856.html>). В течение последних трех лет был закрыты китайские пешеходные пропускные пункты Наньси (Хэкоу) и Дунсин (ГЧАР), а 8 января 2023 г. более 1,2 тыс. человек впервые за три года пересекли КПП Наньси, 400 — КПП Дунсин и 1065 — КПП Юигуань (*Tao Mingyang, Li Qiaoyi, Wang Cong.* Border ports in full swing as COVID restrictions are lifted. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283432.shtml>). По оценкам таможенной службы КПП Хэкоу, влияние пандемии на трансграничные перевозки грузового транспорта было ощутимым — хотя КПП Хэкоу, через который осуществляется пропуск грузовых транспортных средств, в течение трех лет оставался открытым, в

2022 г. объем перевезенных грузов через китайско-вьетнамский КПП составил 2 млн т, что оказалось значительно ниже пикового уровня 2019 г. в объеме 6,2 млн т, однако, ожидается, что в 2023 г. этот показатель быстро восстановится до 6 млн т (GT on the spot: Passengers hail border reopening between China, Vietnam: 'I am waiting for the moment for three years'. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283418.shtml>). В период с января по апрель 2023 г. через КПП Дунсин-Монгкай проследовало 266 тыс. пассажиров и 51 тыс. грузовых автомобилей, что составило в 7,2 и 1,88 раза больше соответственно по сравнению с первым кварталом 2022 г. (China-Vietnam border port records over 260,000 passengers in Q1. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0412/c90000-20004477.html>). Как заявил представитель Торгово-промышленной палаты Вьетнама Трин Тхи Бич Нгок (Trinh Thi Bich Ngoc), «На протяжении многих лет ГЧАР выступал в качестве важного канала двусторонней торговли между Вьетнамом и Китаем и, после того, как 8 января 2023 г. Китай скорректировал свою политику реагирования на COVID-19, правительство Вьетнама намерено оказать помощь своим компаниям в увеличении объемов экспорта в ГЧАР и готово координировать свои действия с соответствующими китайскими министерствами». К началу 2023 г. в ГЧАР насчитывалось более 180 компаний, занимающиеся инвестированием в экономику Вьетнама, в то время как Вьетнам создал 57 предприятий в соседнем китайском автономном районе с общим объемом инвестиций в размере 184 млн долл. Согласно данным китайской таможни, Вьетнам остается крупнейшим торговым партнером ГЧАР в течение 23 лет подряд (Vietnam, China's Guangxi discuss measures to boost trade following reopening. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202301/13/WS63c048b8a31057c47eba9489.html>; Cross-border land ports bustling again as restrictions lifted. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202301/13/WS63c09588a31057c47eba94d3.html>).

¹⁶⁴ China's rail-sea intermodal trains make 25,000 trips on trade corridor. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-03/24/content_85188718.htm.

¹⁶⁵ В 2021 г. общее количество трансграничных поездов, курсирующих между двумя странами, составило 346, увеличившись на 108,4% по сравнению с 2020 г. (*Chu Daye*. Standard-gauge Railway to connect Vietnam with Eurasia market via China and boost Trans-Asian railway development. Planned standard-gauge railway to bolster China-Vietnam trade. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1279394.shtml>).

¹⁶⁶ China, Vietnam seek closer economic ties. http://usa.chinadaily.com.cn/business/2023-02/13/content_34475446.htm.

¹⁶⁷ *Chu Daye*. Standard-gauge Railway to connect Vietnam with Eurasia market via China and boost Trans-Asian railway development. Planned standard-gauge railway to bolster China-Vietnam trade. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1279394.shtml>.

¹⁶⁸ Субрегиональная экономическая зона (СЭЗ) «Ланьцанцзян—Меконг» (Lancang—Mekong), являющаяся составной частью Экономического коридора Китай—полуостров Индокитай (ЭККПИК), была официально образована на встрече руководителей шести стран ЮВА (Китай, Таиланд, Камбоджа, Лаос, Мьянма и Вьетнам), расположенных вдоль реки Меконг (на китайском — Ланьцанцзян) в г. Санья (пров. Хайнань) 23 марта 2016 г. (3rd Lancang-Mekong business forum held in Cambodia. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-03/31/content_78140317.htm). Основная цель создания этой экономической зоны заключалась в развитии региональной транспортной инфраструктуры. Решение этой задачи позволяет добиться ускоренного и сбалансированного развития экономик всех стран ЮВА. В июле 2022 г. в г. Баган

(Мьянма) состоялась 7-я встреча министров иностранных дел стран СЭЗ «Ланьцанцзян-Меконг», на которой был рассмотрен и одобрен Пятилетний план «Lancang—Mekong (2023—2027)», было опубликовано совместное коммюнике, а также четыре других совместных заявления (*Zhao Jia*. Lancang-Mekong cooperation benefits residents, Wang says. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202207/05/WS62c37b63a310fd2b29e6a524.html>). В последние годы Китай активизировал развитие приграничных городов провинции Юньнань, имеющей общую сухопутную границу с Мьянмой, Лаосом и Вьетнамом протяженностью около 4 тыс. км, и ГЧАР, который является единственной административной единицей провинциального уровня КНР, имеющую общую морскую и сухопутную границу со странами АСЕАН. В 2021 г. объем внешней торговли Китая с пятью странами Субрегиональной экономической зоны «Ланьцанцзян—Меконг» составил почти 400 млрд долл., что стало на 23% больше, чем в 2020 г. (Lancang-Mekong Cooperation becomes sub-regional tie-up with strongest potential: Chinese FM. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202203/1256659.shtml>; Land-sea corridor key to boosting trade ties. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-07/27/content_78343214.htm). В 2022 г. объем торговли Китая с пятью странами СЭЗ «Ланьцанцзян—Меконг» достиг 416,7 млрд долл., увеличившись на 5% по сравнению с 2021 г., а общий объем импорта сельскохозяйственной продукции в Китай из пяти стран увеличился на 22% (Lancang-Mekong Cooperation platform achieves high-level development, becoming 'golden model' for regional collaboration: FM. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287756.shtml>).

¹⁶⁹ Названия Ланьцанцзян и Меконг относятся к одному и тому же важнейшему водному пути, проходящему через Китай и полуостров Индокитай. Берущая начало на плато Цинхай-Тибет (хребет Тангла), река протяженностью 4880 км (площадь бассейна более 800 тыс. кв. км) протекает через территорию Китая, и здесь называется Ланьцанцзян. Нижний поток, вытекающий из Китая и протекающий через территорию Мьянмы, Лаоса, Таиланда, Камбоджи и Вьетнама, называется Меконг (*Yang Han*. Lancang—Mekong Cooperation remains key driver for regional growth. URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202204/06/WS624cd8bda3109375516eb1eb.html>).

¹⁷⁰ *Y. Kardkarnklai, Usman Waji*. China-Thailand high-speed railway to boost trade links. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202211/17/WS63758bf2a31049175432a3ad.html>.

¹⁷¹ Land-sea corridor plays vital role in accelerating shipments. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202101/19/WS60061602a31024ad0baa36bf.html>; RCEP, China-Laos Railway to give rise to Made in Laos: state container transport operator. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202205/1265602.shtml>; *Yang Han*. Laotian businesses urged to make full use of new opportunities. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202211/29/WS63856960a31057c47eba19f1.html>.

¹⁷² New railway line opens. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1282671.shtml>.

¹⁷³ Faster railway links Chengdu with Kunming. URL: http://www.china.org.cn/china/2022-12/26/content_85026819.htm.

¹⁷⁴ География маршрута сложна — маршрут движения поездов пересекает реки и горы, включая реки Миньцзян, Даду и Цзиньша, а также гору Эмэй, что создавало трудности при прокладке полотна новой магистрали. Вследствие сложных геологических условий, часть из которых были экстремальными, китайские строители построили множество туннелей и длиннопролетных мостов — на маршруте было пробито

семь туннелей протяженностью более 10 км, в том числе туннель Сяосянлин протяженностью 22 км, и построено 11 мостов протяженностью более 2 км. Новая железнодорожная магистраль проходит в основном параллельно старой, но имеет более прямые маршруты через длинные туннели и мосты, тогда как на старой линии приходилось прибегать к удлиненным линиям для меньшей крутизны. Участки новой магистрали были построены за последние несколько лет, а участок между Эмэй и Мяньюнном (пров. Сычуань) в конечном итоге заполнил последний пробел. (Faster railway links Chengdu with Kunming. URL: http://www.china.org.cn/china/2022-12/26/content_85026819.htm).

¹⁷⁵ New high-speed railway enters operation in China's Yunnan. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1282046.shtml?id=11>.

¹⁷⁶ New high-speed railway line linking Chengdu and Kunming opens to traffic. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202212/26/WS63a91baea31057c47eba62df.html>.

¹⁷⁷ Province uses international trade to play role in Belt and Road Initiative. URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202303/09/WS64092e32a310777689887377.html>.

¹⁷⁸ В 2022 г. через административный центр провинции Сычуань Чэнду было осуществлено более 4,7 тыс. международных рейсов грузовых поездов, что на 12% больше, чем в 2021 г. По данным таможенного управления Чэнду, в период 2013—2022 гг. международные грузовые маршруты, которые были запущены в 2013 г. через Чэнду, в среднем обеспечили ежегодное увеличение объема внешней торговли провинции Сычуань более чем на 12 млрд долл. В течение этого периода через международный железнодорожный узел Чэнду проследовало более 20 тыс. международных рейсов грузовых поездов, связав Чэнду с более чем 130 городами по всему миру, открыв для предприятий западного Китая канал для расширения экспорта (China's Chengdu records 4,700 intl freight train trips in 2022. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202302/11/WS63e7325ea31057c47eba3f7.html>).

¹⁷⁹ New Chengdu-Kunming Railway enters service. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1282521.shtml>.

¹⁸⁰ China's rail-sea intermodal trains make 25,000 trips on trade corridor. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-03/24/content_85188718.htm.

¹⁸¹ Протяженность береговой линии городского округа Маомин (пров. Гуандун) составляет 220 км, а расположенный на побережье морской порт Маомин, управляемый компаниями Maoming Port Group и Guangzhou Port Group, включает три зоны (порты-спутники) — порты Шуйдун и Цзида и новый порт Бохэ, которые связаны морскими линиями с портами Бохайского залива (ГЧАР). Порт Бохэ является крупнейшей «морской гаванью» порта Маомин с 33 производственными причалами, способными обрабатывать суда водоизмещение 10 тыс. т, в 2021 г. объем грузооборота порта Бохэ составил 91,7 млн т, а к 2030 г. возрастет до 127,7 млн т (*Kang Bing, Li Wenfang*. Maoming on verge of transforming and upgrading its economy. <https://global.chinadaily.com.cn/a/201908/13/WS5d521997a310cf3e355656af.html>; Bohe New Harbor of Maoming Port. URL: http://guangdong.chinadaily.com.cn/maoming/2022-02/13/c_451931.htm).

¹⁸² *Han Jingyan, Zhuang Qiang*. Maoming East-Bohe Port freight line starts operating. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202301/03/WS63b38142a31057c47eba7583.html>.

¹⁸³ *Li Yingqing*. Train link creates great range of prospects, win-win cooperation. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202211/29/WS63856734a31057c47eba19c6.html>; *Kouqing Li, C. Keobounphanh, N. Inayosh*. Railways help landlocked Laos embark a jour-

ney beyond borders. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202301/11/WS63bdf95da31057c47eba8d85.html>.

¹⁸⁴ New train builds efficiency for China-ASEAN biz. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-02/09/content_85096969.htm.

¹⁸⁵ China-Laos-Thailand round-trip freight train launched from China's Yunnan. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0208/c90000-10205019.html>.

¹⁸⁶ Согласно данным ГТУ КНР, объем двусторонней торговли в 2021 г. вырос на 33% в годовом исчислении, достигнув 131,18 млрд долл. Отражая расширение экономического сотрудничества между Таиландом и Китаем, объем прямых китайские инвестиции в Таиланд увеличился с 720 млн долл. в 2020 г. до 1,14 млрд долл. в 2021 г. В 2022 г. Китай осуществлял 158 инвестиционных проектов в Таиланде и оставался крупнейшим инвестором в экономику страны, а объем китайских ПИИ превысил 77,4 млрд бат (2,2 млрд долл.), что составило около 18% от общего объема иностранных инвестиций, опередив по этому показателю Японию и США (*A. Srisamoot*. Strengthened and enhanced over time. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202303/08/WS6407c51ea31057c47ebb2f24.html>). Китайские производители электромобилей, такие как SAIC, Great Wall и BYD, решили инвестировать в строительство заводов по производству электромобилей в Таиланде и выбрали эту страну в качестве своего производственного центра в Юго-Восточной Азии (China-Laos-Thailand high-speed railway to become backbone infrastructure in enhancing regional connectivity: Thai researcher. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1280028.shtml>).

¹⁸⁷ Thailand signs 3 contracts for Thai-Chinese high-speed railway. URL: http://www.china.org.cn/business/2021-03/30/content_77359335.htm.

¹⁸⁸ *Chen Weihua*. Embrace of rail brings transport sea change. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202112/07/WS61aec5f6a310cdd39bc79cd7.html>.

¹⁸⁹ *Li Yingqing*. Train link creates great range of prospects, win-win cooperation. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202211/29/WS63856734a31057c47eba19c6.html>.

¹⁹⁰ China, Thailand sign agreement on high-speed rail line, set to open in 2026. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202103/1219753.shtml>.

¹⁹¹ *Yuwadee Kardkarnklai, Usman Waji*. China-Thailand high-speed railway to boost trade links. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202211/17/WS63758bf2a31049175432a3ad.html>.

¹⁹² На встрече с премьер-министром Таиланда Праютом Чан-Оча в ноябре 2022 г. Председатель КНР Си Цзиньпин заявил, что обеим сторонам необходимо ускорить трехстороннее железнодорожное сотрудничество между Китаем, Таиландом и Лаосом, продвигать перспективу развития транспортного коридора Китай—Таиланд—Лаос, укреплять связность инфраструктуры в качестве ключевого направления, улучшить кооперацию в области логистики и таможенного оформления и расширить экспорт высококачественной тайской промышленной и сельскохозяйственной продукции в Китай (China-Laos Railway puts travel, trade on fast track. URL: http://www.bjreview.com/World/202212/t20221205_800315187.html).

¹⁹³ Thailand hopes China-Thailand railway project finalized as soon as possible. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202104/1147574.shtml>.

¹⁹⁴ China-Thailand railway brings Thais hope for convenience, prosperity. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202211/20/WS6379a380a31049175432ac9c.html>.

¹⁹⁵ Китай был крупнейшим торговым партнером Таиланда в течение последних 10 лет подряд и основным экспортным рынком для сельскохозяйственной продукции Таиланда. Согласно данным китайской таможни, объем двусторонней торговли в 2021 г. вырос на 33% в годовом исчислении и достиг 131,18 млрд долл. (China-Thailand trade bond 'promising' as RCEP, high-speed railway extend cooperation areas. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1279808.shtml?id=11>). По данным Министерства торговли КНР, в 2022 г. Китай оставался крупнейшим торговым партнером Таиланда, при этом объем двусторонней торговли достиг 3,69 трлн батов (около 107 млрд долл.), что составило около 18% от общего объема внешней торговли Таиланда (Thailand to strengthen cooperation with China's Great Bay Area. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0303/c90000-10215544.html>).

¹⁹⁶ China-Thailand railway to provide new momentum for regional economy and trade. Construction underway in building a trans-Asian transportation network for a community with a shared future. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1279801.shtml>.

¹⁹⁷ China-Laos-Thailand high-speed railway to become backbone infrastructure in enhancing regional connectivity: Thai researcher. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1280028.shtml?id=11>.

¹⁹⁸ *Y. Kardkarnklai, Usman Waji*. China-Thailand high-speed railway to boost trade links. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202211/17/WS63758bf2a31049175432a3ad.html>.

¹⁹⁹ China-Laos-Thailand high-speed railway to become backbone infrastructure in enhancing regional connectivity: Thai researcher. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1280028.shtml>.

²⁰⁰ *Ma Yong*. Railway to boost China-Laos cooperation. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202112/04/WS61aabcca310cdd39bc794ce.html>.

²⁰¹ *Yu Jincui, Xing Xiaojing*. CRRC taps new frontiers for success in overseas markets. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202203/31/WS5e829a01a3101282127832f4.html>.

²⁰² China-made diesel locomotives handed over to Thailand. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/0204/c90000-9952778.html>.

²⁰³ Chinese-made battery-powered locomotive launched in Thailand. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-01/12/content_85055843.htm.

²⁰⁴ *Kin Phea*. Cambodia-China ties an ironclad role model. URL: <http://www.china-daily.com.cn/a/202302/10/WS63e5ad68a31057c47ebae112.html>.

²⁰⁵ *Chu Daye*. Cambodia seeks investors for first high-speed railway, budgeted at \$4b. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285963.shtml>.

²⁰⁶ Cambodia, China to push cooperation further with PM's visit, with infrastructure in focus. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285149.shtml>.

²⁰⁷ *Chu Daye*. Cambodia seeks investors for first high-speed railway, budgeted at \$4b. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285963.shtml>.

²⁰⁸ Dali-Baoshan railway to start operations on Friday, as the China-Myanmar international rail corridor achieves a major breakthrough. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202207/1271137.shtml?id=11>.

²⁰⁹ Участок Дали-Баошань протяженностью 133 км проходит через каньоны и реки горного хребта Хэндуань, где было построено 34 моста и 21 туннель общей протяженностью 115,8 км, или 87% от общей протяженности участка. Участок Дали—Баошань был электрифицирован, поезда развивают скорость в 140 км/ч, что позволяет добраться от Куньмина до г. Баошань за 3,5 часа (Dali-Baoshan railway to start opera-

tions on Friday, as the China-Myanmar international rail corridor achieves a major breakthrough. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202207/1271137.shtml?id=11>).

²¹⁰ *Zhuang Qiange*. Darui Railway sees light at end of 'toughest' tunnel. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202204/02/WS6247a564a310fd2b29e54ca6.html>.

²¹¹ China continues reform and opening up to further integrate with the global economy. URL: https://www.bjreview.com/Business/202201/t20220107_800272398.html.

²¹² New int'l land-sea transport service to Indo-China Peninsula launched. URL: http://www.china.org.cn/photos/2022-04/08/content_78154327_3.htm.

²¹³ *Li Yingqing, Zhang Xiaomin*. Yunnan border port key in Myanmar trade. URL: http://www.chinadaily.com.cn/a/202211/30/WS63874a2ca31057c47eba1f75_2.html.

²¹⁴ Ruili, a border city in southwestern Yunnan, recoups business hubbub. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283578.shtml>.

²¹⁵ *Hu Yuwei, Li Qiaoyi, Fan Wei*. GT on the spot: Bustling vibes gradually return to coronavirus-hit border city Ruili as life, industries begin a full recovery after reopening. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283580.shtml>.

²¹⁶ GT on the spot: Wandering port, Yunnan, rapidly recovering in regained bustle. Trucks, passengers line up to cross China-Myanmar border. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283631.shtml>.

²¹⁷ *Zhang Dan*. Largest China-Myanmar land port reports no impact on cross-border trade so far. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1214686.shtml>.

²¹⁸ China-ASEAN cooperation under BRI to further strengthen despite US meddling. From railway to industrial park, the regional infrastructure development bears fruit under the BRI. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1265512.shtml>.

²¹⁹ *Chu Daye, Zhang Dan*. Stakeholders look toward BRI infrastructure as RCEP trade pact set to boost China-ASEAN trade, investment. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202112/23/WS61c3d886a310cdd39bc7d0b1.html>.

²²⁰ Chinese experiences, technical know-how boost confidence in construction of joint rail project: Malaysian official. URL: http://en.ce.cn/main/latest/202201/14/t20220114_37257004.shtml.

²²¹ Railway projects in SE.Asia make progress, boost connectivity. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202201/1246900.shtml>.

²²² *Li Xuanmin, Tu Lei*. China, Singapore expected to expand depth, scope of BRI cooperation on PM Lee's visit URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1288300.shtml>.

²²³ *Chu Daye*. Closer cooperation between China, Malaysia may help revive Kuala Lumpur—Singapore high-speed railway project: experts. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1288110.shtml>.

²²⁴ China's Belt and Road Initiative continues to drive mega projects in Malaysia in 2018. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201812/21/WS5a3b47a5a31008cf16da2a33.html>.

²²⁵ Согласно заявлению председателя правительства провинции Юньнань Ван Юйбо, по итогам 2022 г. объем валового регионального продукта (ВРП) провинции Юньнань достиг 2,9 трлн юаней (около 428 млрд долл.) — за последние пять лет объем ВРП провинции увеличился с 1,64 трлн юаней в 2017 г. до 2,9 трлн юаней в 2022 г. при среднегодовых темпах роста в 6,4%. К началу 2023 г. в провинции Юньнань насчитывалось более 4,9 млн субъектов рынка, кроме того, в провинции работали представительства 134 из 500 крупнейших компаний мира (GDP of China's Yunnan to hit 2.9 tln yuan in 2022. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0112/c90000-10195134.html>).

²²⁶ *Chen Weihua*. Embrace of rail brings transport sea change. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202112/07/WS61aec5f6a310cdd39bc79cd7.html>.

²²⁷ China, ASEAN leaders vow to upgrade cooperation, reject decoupling. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202304/1288378.shtml>.

²²⁸ SW China highway logistics base revs up int'l trade. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0414/c90000-20006161.html>.

²²⁹ Highway transport speeds up ties between ASEAN, western China. URL: http://www.bjreview.com/Latest_Headlines/202212/t20221217_800229175.html.

²³⁰ SW China highway logistics base revs up int'l trade. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0414/c90000-20006161.html>.

²³¹ Booming highway freight service facilitates transport between ASEAN, western China. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0322/c90000-10225962.html>.

²³² Cargo volume via land-sea trade corridor highways sees robust growth in January. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0210/c90000-10206195.html>.

²³³ Highway freight service facilitates trade between ASEAN, western China. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202304/04/WS642b834ca31057c47ebb83ff.html>.

²³⁴ В финансировании строительства мультимодального логистического комплекса в Чунцине принимало участие совместное предприятие, участниками которого были оператор порта Дуйсбург «Duisport» и сингапурский оператор портов «PSA PORTS» (China—Europe Railway Express stabilizes global industry chains, reaching 24 European countries after 9 years of operation. Trains now reach 24 European countries after 9 years of operation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202208/1273301.shtml>).

²³⁵ New dry port in Chongqing, Chengdu. URL: http://www.chinadaily.com.cn/2022-04/03/content_37546714.htm.

²³⁶ China's new intl land-sea corridor expands trade with ASEAN, with goods transported up 30% in H1 2022. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202207/1271336.shtml?id=11>.

²³⁷ New freight train route links China's Chongqing, Vietnam. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-03/28/content_78133371.htm.

²³⁸ China's Chengdu launches direct freight train to Vietnam. URL: http://en.ce.cn/main/latest/202204/17/t20220417_37501638.shtml.

²³⁹ В марте 2021 г. был открыт новый маршрут грузовых перевозок протяженностью 5031 км, который соединил Наньнин (ГЧАР) и столицу Казахстана Нурсултан через Чунцин. Если раньше требовалось около 45 дней для транспортировки грузов по железной дороге из ГЧАР в Казахстан, то новый маршрут сократил время транспортировки до 13 дней (New freight train route linking China's Guangxi, Kazakhstan opens. URL: http://www.china.org.cn/business/2021-03/14/content_77306494.htm).

²⁴⁰ 21 июля 2022 г. грузовой состав JSQ компании China Railway Special Cargo Logistics Co., Ltd., загруженный продукцией автомобильного концерна Changan Automobile выехал со станции Юзуй в Чунцине, совершая первый пилотный рейс в Москву. Время доставки грузов из Чунцина в Москву сокращается до 18 дней при использовании грузового поезда Китай—Европа (по сравнению с 35 днями при морских перевозках) (Train loaded with Chinese cars starts pilot run from Chongqing to Moscow. URL: http://www.bjreview.com/Latest_Headlines/202207/t20220722_800301599.html).

²⁴¹ 16 июня 2022 г. по маршруту Чунцин — Южная Азия из Чунцина в тестовом режиме отправился первый грузовой поезд в столицу Непала Катманду. По мнению

китайских экспертов, этот маршрут обеспечит сокращение времени транспортировки грузов на 20 дней по сравнению с традиционными логистическими маршрутами (New international freight train from Chongqing to South Asia goes on test run. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202206/1268355.shtml?id=11>).

²⁴² 22 января 2023 г. первый грузовой поезд с 70 контейнерами, загруженными 855 т груза из Европы из города Синьсян (провинция Хэнань, центральный Китай) прибыл в порт Фанчэнган (ГЧАР), откуда морским путем европейские товары были отправлены в страны АСЕАН. Открытие нового маршрута походило одновременно с расширением объема грузовых железнодорожных перевозок по маршруту Китай—Европа из г. Синьсян в Гамбург, Германия, Дуйсбург (Германия), Льеж (Бельгия), а также Ханой (Вьетнам), что ознаменовало расширение инфраструктурной интеграции международных грузовых маршрутов из г. Синьсян как в страны ЕС, так и страны АСЕАН (*Hongyu, Liang Jun*. China—Europe freight trains see surge in Q1 2023. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0412/c90000-20004829.html>).

²⁴³ Необходимость создания оптимальной конфигурации мировой инфраструктурной интеграции и превращение ее в единый бесшовный глобальный инфраструктурный коридор, позволяющий выстроить материковую и портовую инфраструктуры в единую логистическую систему параллельно с развитием и расширением существующих региональных транспортных сетей, была озвучена Председателем КНР Си Цзиньпином на Второй Глобальной конференции Организации Объединенных Наций по устойчивому транспорту. Первоначально запланированная на май 2020 г., а затем отложенная из-за пандемии COVID-19. Конференция состоялась в Пекине 14—16 октября 2021 г. и предоставила возможность сосредоточить внимание на потенциале, проблемах и решениях для обеспечения устойчивого транспорта во всем мире. Она стала продолжением Первой Глобальной конференции по устойчивому транспорту, состоявшейся в 2016 г. в Ашхабаде (Туркменистан), и определила дальнейший путь развития устойчивого транспорта, призванного оказать содействие в достижении целей Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 г. и Парижского соглашения об изменении климата. Выступая на церемонии открытия конференции по видеосвязи 14 октября 2021 г., Председатель Си Цзиньпин заявил, что в целях укрепления взаимосвязанности инфраструктуры, активизации международной торговли и трансграничных инвестиций следует развивать глобальное транспортное сотрудничество. Он отметил, что хотя пандемия COVID-19 усугубила разрыв в уровне благосостояния и увеличила разрыв между странами, в целях общего процветания следует приложить усилия, чтобы использовать в рамках «пояса и пути» стимулирующую роль транспорта и увеличить поддержку развития транспортной инфраструктуры в развивающихся странах, и странах, не имеющих выхода к морю. Отметив, что «транспорт способствует экономической интеграции и обмену между людьми, а также превращает мир в сплоченную глобальную деревню», Председатель КНР также объявил, что Китай создаст Глобальный центр инноваций и знаний для развития устойчивого транспорта в качестве вклада в глобальное инфраструктурное развитие (Report of the Second United Nations Global Sustainable Transport Conference. URL: https://sdgs.un.org/sites/default/files/2022-06/GSTC2_Conference_Report.pdf); *Li Yingqing*. Train link creates great range of prospects, win-win cooperation. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202211/29/WS63856734a31057c47eba19c6.html>; *Ji Jing*. Sustainable transport promotes sus-

tainable development. URL: https://www.bjreview.com/China/202110/t20211025_800261438.html).

²⁴⁴ Year-ender: 10 noteworthy economic stories in 2022. URL: <https://investinchina.chinadaily.com.cn/s/202212/29/WS63ad09d6498ea274927aca2b/year-ender-10-noteworthy-economic-stories-in-2022.html>.

²⁴⁵ 21 февраля 2023 г. Сенат Филиппин ратифицировал торговое соглашение о Всеобъемлющем региональном экономическом партнерстве (ВРЭП), что означает, что член АСЕАН официально одобрил Соглашение. На Филиппинах договоры или международные соглашения требуют одобрения Сената при их ратификации президентом. В сентябре 2021 г. тогдашний президент Филиппин Р. Дутерте ратифицировал соглашение о ВРЭП и внес его на утверждение в Сенат, однако Сенат не смог ратифицировать соглашение в декабре 2021 г. до того, как Соглашение о свободной торговле вступило в силу 1 января 2022 г. (Philippine senate ratifies RCEP trade agreement. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-02/22/content_85120884.htm).

²⁴⁶ *Wei Jianguo*. RCEP set to unleash great trade potential. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202111/29/WS61a4291aa310cdd39bc78034.html>.

²⁴⁷ Year-ender: 10 noteworthy economic stories in 2022. URL: <https://govt.china-daily.com.cn/s/202212/29/WS63ad2818498ea274927aca46/year-ender-10-noteworthy-economic-stories-in-2022.html>; China's trade with RCEP partners surge 7.9% in Jan-Nov, as pact becomes major boost for trade. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1282933.shtml>.

²⁴⁸ *Luo Shanshan*. Chinese foreign trade enterprises go all out to expand overseas market. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0203/c90000-10203057.html>.

²⁴⁹ RCEP highlighted for promoting global trade. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-01/17/content_85063589.htm.

²⁵⁰ По данным Главного таможенного управления КНР, благодаря участию в Соглашении о ВРЭП, инициативе «пояс и путь» и развитию грузовых перевозок по международному сухопутно-морскому торговому коридору в 2022 г. объем двусторонней торговли между Китаем и Сингапуром по сравнению с 2021 г. вырос на 22,8% и составил 115,13 млрд долл. (*Zhang Hongpei*. China, Singapore to strengthen economic ties. Expanded bilateral cooperation to boost regional development: expert. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1288045.shtml>). По данным МИД КНР, в 2022 г. объем прямых инвестиций Сингапура в Китай достиг 9,61 млрд долл. (рост на 15,7% в годовом исчислении), в то время как объем китайских ПИИ в эту страну Юго-Восточной Азии составил 6,35 млрд долл., увеличившись на 27,8% по сравнению с 2021 г. (China, Singapore enhance biz, trade ties. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-04/04/content_85210199.htm).

²⁵¹ *Luo Shanshan*. RCEP contributes to global trade, investment growth in past year. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0208/c90000-10204720.html>.

²⁵² *Chu Daye*. Port of Guangzhou strives to serve the BRI by putting investment in infrastructure, carving out new business. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202304/1289523.shtml>

²⁵³ Full-force RCEP pact to open new doors. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-04/14/content_85229571.htm.

²⁵⁴ *Zhong Nan*. ODI set to see steady expansion this year. URL: <https://epaper.china-daily.com.cn/a/202302/11/WS63e6e743a3107776898868bd.html>.

²⁵⁵ Statistical Communiqué of the People's Republic of China on the 2022 National Economic and Social Development (*National Bureau of Statistics of China. February 28, 2023*). URL: http://www.stats.gov.cn/english/PressRelease/202302/t20230227_1918979.html.

²⁵⁶ *Li Xuanmin*. Shandong ports, important nodes witnessing BRI growth, open logistic corridor. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1286524.shtml>.

²⁵⁷ Одной из особенностей китайских ПИИ является ошутимая доля инвестиций в форме M&As, которые позволяют китайским предприятиям развиваться и оптимизировать часть своего бизнеса в рамках более тесного сотрудничества в реструктуризации глобальной цепочки создания стоимости, повышать свою долю на зарубежных рынках, укреплять конкурентоспособность продукции, преодолеть негативные условия в развивающихся странах, такие как недостаток опыта управления или негативная репутация на мировых рынках, а также снижения транзакционных издержек (*Li Shimeng*. China seeks closer cooperation in global value chain restructuring. URL: http://www.bjreview.com/Business/202302/t20230227_800323067.html). Объем валютных резервов КНР в марте 2023 г. составлял 3,1332 трлн долл., и китайское руководство поощряет использование части этих активов для приобретения акций и активов компаний развивающихся стран, особенно в области нефтяной и газовой промышленности (China's forex reserves stand at \$3.1332 trillion. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-03/08/content_85153179.htm).

²⁵⁸ Belt and Road Initiative promotes economic growth, improves people's lives: Spokesperson. URL: http://www.china.org.cn/china/2023-03/03/content_85142177.htm.

²⁵⁹ China's ODI hits \$146.5 billion in 2022, M&A deals picking up momentum: report. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285622.shtml>; Leading Chinese firms encouraged to participate in Indonesia's major infrastructure projects: FM Qin Gang. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1286084.shtml>.

²⁶⁰ RCEP helps raise customs clearance efficiency, lets SMEs participate in international trade: CCPIT official. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283916.shtml>.

²⁶¹ В конце 2022 г. в совместном заявлении, опубликованном 19 ноября 2022 г. после 29-й встречи экономических лидеров АТЭС в Бангкоке, было отмечено, что спустя 28 лет после объявления Богорской декларации (Bogor Declaration/Индонезия, 1994 г.) «в странах АТЭС был достигнут значительный прогресс в либерализации и упрощении процедур торговли и инвестиций», а Куала-Лумпурской декларация 2020 (Kuala Lumpur Declaration 2020), заключенная во время онлайн-саммита лидеров АТЭС, утвердила стратегию развития в видении АТЭС на период до 2040 г., названную «Путраджайские ориентиры развития АТЭС до 2040 г.» («Putrajaya Vision 2040»), которая провозгласила цель «формирования к 2040 г. открытого, динамичного, жизнеспособного и мирного Азиатско-Тихоокеанского сообщества». Это стало ясным сигналом что к 2040 г. глобальный экономический, инновационный и торговый центры будут сосредоточены в АТР. В Бангкоке главы стран АТЭС также подтвердили свою давнюю приверженность содействию создания «открытого и динамичного Азиатско-Тихоокеанского сообщества к 2040 г.», опирающегося на реализации «Плана действий Аотеароа» («Aotearoa Plan of Action»), одобренному странами АТЭС в 2021 г. (APEC Vision 2040 offers new growth engine, needs comprehensive coop. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202011/1207583.shtml>; 2022 Leaders' Declaration. Posted on 19 November 2022 by APEC 2022. URL: <https://www.apec2022.go.th/2022-leaders-declaration/>;

Yang Han. APEC leaders endorse Bangkok Goals for sustainable growth. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202211/19/WS6378956ba31049175432ab8.html>.

²⁶² *Chen Jia, Ouyang Shijia*. RCEP pact expected to elevate role of Asia-Pacific. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202104/20/WS607e15e6a31024ad0bab68e0.html>.

²⁶³ *Zhang Dan*. Regional cooperation key for revival. URL: <https://www.globaltimes.cn/content/1208380.shtml> (Source: Global Times Published: 2020/11/29); RCEP to boost service trade of member countries: MOC. URL: http://www.china.org.cn/business/2021-03/25/content_77346956.htm.

²⁶⁴ *Zhong Nan*. New rules to bolster China's trade, ODI. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202202/26/WS603847c8a31024ad0baab2d3.html>.

²⁶⁵ *Wang Ying*. Shipping and logistics firms anticipate huge gains from RCEP. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202011/19/WS5fb5c571a31024ad0ba950fc.html>.

²⁶⁶ Full RCEP agreement implementation to expand trade, investment. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-04/12/content_85225316.htm.

²⁶⁷ *Liu Qing*. New era of cooperation and growth for RCEP. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202304/06/WS642e0193a31057c47ebb87ab.html>.

²⁶⁸ *Zhao Weihua*. Balanced approach. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202302/09/WS63e432d3a31057c47ebadbb4.html>.

²⁶⁹ Во время проведения ежегодной конференции Беоаского азиатского форума в марте 2023 г. генеральный секретарь АСЕАН Као Ким Хорн (Као Kim Hourн) отметил, что «Китай и АСЕАН запустили множество проектов по торговле сельскохозяйственной продукцией, такой как зерно, мясо, овощи и фрукты, а также по обмену персоналом и техническому обмену». Инвестиции Китая в развитие сельского хозяйства в странах АСЕАН составляют 40% от общего объема китайских ПИИ. Согласно данным Министерства сельского хозяйства КНР, в 2022 г. объем торговли сельскохозяйственной продукцией между Китаем и АСЕАН достиг 61 млрд долл., превысив объем торговли сельскохозяйственной продукцией с другими странами (*Chen Bowen*. China, ASEAN eye more tropical fruits. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202304/01/WS64276955a31057c47ebb7cae.html>). Статистические данные Главного таможенного управления КНР свидетельствуют, что около 1,5 тыс. видов сельскохозяйственной и пищевой продукции из стран АСЕАН экспортируются в Китай, а высококачественные сельскохозяйственные сорта и технологии из Китая также способствовали развитию сельскохозяйственной отрасли в странах АСЕАН. Китайская академия тропических сельскохозяйственных наук (Chinese Academy of Tropical Agricultural Sciences/CATAS) сотрудничает со странами АСЕАН в реализации таких проектов, как выведение новых сортов, разработка экологичных и эффективных технологий выращивания и переработки продукции тропического земледелия. Академия подписала соглашения о сотрудничестве с 25 научными и образовательными учреждениями стран АСЕАН, такими как Университет Касетсарт (Kasetsart University) в Таиланде и Королевский сельскохозяйственный университет (Royal University of Agriculture в Камбодже). CATAS провела в странах АСЕАН в общей сложности 50 учебных курсов по сельскохозяйственным технологиям, восемь сортов маниоки, выращенных академией, продвигаются в странах Юго-Восточной Азии с общей посевной площадью более 10 млн му (около 67 тыс. га) (China, ASEAN aim for deepened agricultural cooperation. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202304/14/WS6438ac17a31057c47ebba11b.html>). С целью укрепления связи между двумя рынками тропической продукции, провинция Хайнань в Юж-

ном Китае строит несколько логистических и торговых центров холодовой цепи для обработки и хранения тропической сельскохозяйственной продукции, импортируемой из стран АСЕАН. Китай в основном экспортирует рыбу, чеснок, цитрусовые, яблоки, приправы и другие продукты в АСЕАН и импортирует из АСЕАН фрукты, растительные масла, морепродукты, зерно и другие сельскохозяйственные продукты. Ученые китайской академии тропических сельскохозяйственных наук полагают, что «если Китай и страны АСЕАН продолжат активно развивать торговлю сельскохозяйственной продукцией, то через пять—семь лет соответствующий объем торговли может достичь 100 млрд долл» (*Zhang Kaiwei, Liang Jun. China, ASEAN aim for deepened agriculture cooperation. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0331/c90000-10230332.html>*).

²⁷⁰ RCEP adds vitality to global economy. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-01/02/content_85036362.htm.

²⁷¹ RCEP, BRI contribute to global post-pandemic recovery: academics. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/1221/c90000-10186474.html>; China, ASEAN aim for deepened agricultural cooperation. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202304/14/WS6438ac17a31057c47ebba11b.html>.

²⁷² Year-end: 10 noteworthy economic stories in 2022. URL: <https://investinchina.chinadaily.com.cn/s/202212/29/WS63ad09d6498ea274927aca2b/year-end-10-noteworthy-economic-stories-in-2022.html>.

²⁷³ Внешняя торговля является одним из основных драйверов развития экономики Таиланда и, согласно данным министерства торговли Таиланда, за первые девять месяцев 2022 г. объем торговли страны со государствами-членами ВРЭП, на долю которой приходится около 60% ее общего объема вырос на 10,1% в годовом исчислении до 252,73 млрд долл. По утверждению тайских экономистов, «увеличение объема экспорта за счет торговли с членами Соглашения стало положительным признаком восстановления экономики Таиланда, в то же время наличие сертификата происхождения товара, определенного Соглашением, способствовало упрощению процедур торговли и устранения тарифных и нетарифных барьеров. Как экспортер сельскохозяйственной продукции Таиланд также выиграл от ускоренного таможенного оформления в рамках ВРЭП, что это особенно благоприятно для торговли скоропортящимися продуктами» (RCEP marks a turning point in post-pandemic economic recovery, says Thai scholar. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0101/c90000-10190974.html>).

²⁷⁴ Hainan goods trade value up 40.1 pct in first 11 months. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1281641.shtml>.

²⁷⁵ 2 января 2023 г. Индонезии официально присоединилась к ВРЭП, и в тот же день в провинции Шаньдун был выдан первый сертификат происхождения ВРЭП для экспортных товаров Индонезии. По заявлению генерального менеджера китайской компании Qingdao SanMu Aquatic Products Co., Ltd. (Циндао) Сунь Цзюньчжи, «сертификат происхождения снизит тарифную ставку партии замороженного лосося, произведенной компанией, с 10% до 0, что означает, что ежегодно мы можем будем освобождены от тарифов в Индонезии более чем на 2 млн юаней (около 287 тыс. долл.) (RCEP facilitates trade between east China's Shandong, Indonesia. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-01/03/content_85037235.htm).

²⁷⁶ Year-end: 10 noteworthy economic stories in 2022. URL: <https://investinchina.chinadaily.com.cn/s/202212/29/WS63ad09d6498ea274927aca2b/year-end-10-noteworthy-economic-stories-in-2022.html>.

²⁷⁷ В последние годы Китай добился положительных результатов в упрощении процедур внешней торговли. Согласно данным Главного таможенного управления (ГТУ) КНР, в 2022 г. общее время таможенного оформления импортируемых и экспортируемых товаров по всей стране составило 32,97 часа и 1,23 часа соответственно, что значительно ниже 48 часов, предусмотренных Соглашением о ВРЭП (RCEP a catalyst for regional integration. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202301/11/WS63be1144a31057c47eba8e85.html>).

²⁷⁸ *Wen Qing*. Time for Asia to lead. It's time for Asian countries to demonstrate leadership in the process of globalization. URL: https://www.bjreview.com/World/202301/t20230114_800272995.html.

²⁷⁹ RCEP certificates help cut \$9 million in tariffs on Chinese goods. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1282733.shtml>.

²⁸⁰ RCEP, a catalyst for recovery, regional integration in Asia-Pacific. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-01/02/content_85036618.htm.

²⁸¹ *Chu Daye*. Cambodia seeks investors for first high-speed railway, budgeted at \$4b. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285963.shtml>.

²⁸² *Zhang Yunbi*. China's aid spurs global growth. URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202303/10/WS640a617ca3107776898873d9.html>.

²⁸³ Версия 1.0 зоны свободной торговли Китай-АСЕАН была создана в 2010 г., а в 2019 г. была запущена обновленная версия 2.0 (*Zhao Ruinan*. Full speed ahead for SE Asia on the move. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202212/30/WS63ae2052a31057c47eba6e45.html>).

²⁸⁴ В ноябре 2022 г. Китай и АСЕАН совместно объявили об официальном начале переговоров о зоне свободной торговли между Китаем и АСЕАН. Стороны согласились, что, «в целях создания современного, всеобъемлющего и взаимовыгодного соглашения о АСФТА, переговоры будут охватывать такие области, как торговля товарами, инвестиции, цифровая и «зеленая» экономика» (*Zhong Nan*. China-ASEAN negotiations enter next round. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202302/07/WS63e2454fa31057c47ebad741.html>). По сообщению Министерства торговли КНР, 7 февраля 2023 г. начался первый раунд консультаций по версии 3.0 переговоров о зоне свободной торговли между Китаем и АСЕАН — соответствующие органы Китая и стран АСЕАН, а также официальные лица Секретариата АСЕАН приняли участие во встрече по видеосвязи. Стороны подробно обсудили процедурные правила, организационные меры и рабочие планы переговоров, а также разработали график и дорожную карту для последующих переговоров (Version 3.0 China-ASEAN FTA negotiations start 1st round consultations. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-02/08/content_85094429.htm).

²⁸⁵ *Zhao Ruinan*. Full speed ahead for SE Asia on the move. URL: <http://www.china-daily.com.cn/a/202212/30/WS63ae2052a31057c47eba6e45.html>.

²⁸⁶ *Zhong Nan*. Innovative firms eye stronger sales abroad. URL: http://www.china-daily.com.cn/a/202212/30/WS63ae4775a31057c47eba6f7a_2.html.

²⁸⁷ China mutually implements RCEP agreement with 13 other signatories. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283160.shtml>.

²⁸⁸ Сегодня промышленность производства ЭМ в странах АСЕАН лишь начинает развиваться — в последние годы объем продаж автомобилей в регионе составлял около 3,5% от общемирового объема, а объем продаж ЭМ составлял менее 0,05% от общего объема продаж автомобилей в мире и от 0,04% до 0,6% от общего объема мест-

ных продаж автомобилей. К началу 2023 г. только Таиланд имеет относительно полную производственную цепочку для производства ЭМ, а такие страны, как Сингапур, Мьянма и Лаос, обладали производственными мощностями для производства деталей для ЭМ. Стоимость ЭМ в странах АСЕАН составляет от 50 тыс. до 100 тыс. долл., причем объем ВВП на душу населения составляет всего 4533 долл. Рынок электромобилей АСЕАН готов к заметному росту, поскольку страны региона усиливают политическую поддержку индустрии электромобилей. Практически все страны — члены АСЕАН приняли национальные программы по продвижению электрификации автомобилей, что делает ее вторым по величине целевым рынком для китайских производителей электромобилей. Например, Индонезия отменила верхний предел финансирования для производителей ЭМ и запчастей для них, стремясь стать глобальным центром производства аккумуляторов. С целью локализации производства аккумуляторов и развития цепочек поставок, в апреле 2022 г. правительство Филиппин приняло «Закон о развитии промышленности производства электромобилей». Страны АСЕАН, такие как Малайзия, Сингапур и Таиланд, поставили поэтапные цели по развитию промышленности производства ЭМ и поддержке строительства инфраструктуры зарядки для ЭМ. В 2022 г. объем рынка ЭМ в странах АСЕАН оценивался примерно в 500 млн долл. и, как ожидается, достигнет примерно 2,6 млрд долл. к 2027 г. К 2035 г. объем продаж ЭМ в странах АСЕАН превзойдет объем продаж автомобилей с двигателями внутреннего сгорания. Благодаря вступившему в силу 1 января 2022 г. Соглашению о ВРЭП, которое значительно снизило торговые издержки благодаря тарифным уступкам и кумулятивным правилам происхождения, ведущие китайские производители ЭМ активно осваивают рынок АСЕАН. В 2022 г. Китай экспортировал 53,1 тыс. ЭМ в страны АСЕАН, при этом объем экспорта в Таиланд и на Филиппины превысил 10 тыс. ед. В начале 2023 г. 23 автомобильных завода в странах АСЕАН занимались производством автомобилей китайских брендов, девять из которых начали или планируют начать производство ЭМ китайских марок (Strengthened and enhanced over time. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202303/08/WS6407c51ea31057c47ebb2f24.html>; *Zhu Qingyi, Hao Zhirong. Turbocharging EV growth.* URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202304/11/WS6434a26ca31057c47ebb95d8.html>).

В период 2022 г. страны Юго-Восточной Азии стали важнейшим рынком для китайских автопроизводителей ЭМ, побуждая их увеличивать как объемы экспорта «зеленых» автомобилей, так и объемы инвестиций в автомобильную промышленность региона. В декабре 2022 г. китайский автопроизводитель Aiiways выиграл заказ на поставку в течение 5 лет 150 тыс. ЭМ от тайского поставщика услуг электронной мобильности Phoenix EV, что стало крупнейшим заказом электромобилей от китайских автопроизводителей по всему миру. Обе компании планируют создать совместное предприятие, которое возьмет на себя продажу и обслуживание автомобилей, а также создаст собственную инфраструктуру для зарядки и замены АКБ, причем компания Aiiways уже сотрудничает с дилерами в Сингапуре и Лаосе. Компания Hozon, еще один китайский стартап по производству ЭМ, а в августе 2022 г. начал продажи своего кроссовера Neta V на электрическом приводе, а месяц спустя подписал соглашение с крупнейшей энергетической компанией Таиланда РТТ о производстве и установке электрозарядных станций в Таиланде. Ранее компания Hozon запустила модель Neta V в Непале, представила свои внедорожники Neta U и Neta V в Малайзии, а также подписала соглашение с лаосским автодилером Кео о старте продаж ЭМ Neta U. Руководство

компания Hozon заявило, что ЭМ компании пользуются популярностью в этих странах — в течение месяца после того, как первая модель отправилась Лаос границу, их совокупный объем продаж в странах АСЕАН превысил 5,2 тыс. ед. Известные китайские автопроизводители также набирают активно внедряются на рынок ЭМ стран ЮВА. Крупнейший в Китае производитель внедорожников и пикапов Great Wall Motors продемонстрировал ряд своих моделей на 39-й Международной автомобильной выставке Таиланда, которая проходила в Бангкоке (1—12 декабря 2022 г.). Его стенд на выставке был посвящен новым ЭМ, в том числе гибриднему ЭМ Tank 500, внедорожникам Naval H6 и хэтчбеку Ora Good Cat GT. Руководитель отдела продаж Great Wall Motors Thailand Н. Сриталайон отметил, что, в 2022 г. на тайском рынке было представлено пять моделей ЭМ Great Wall Motors, объем продаж которых достиг 13 тыс. ед., а в 2023 г. китайский автопроизводитель планирует начать продажи четырех новых моделей ЭМ в Таиланде. Кроме того, китайский автопроизводитель активизирует усилия по созданию электрорядной инфраструктуры для местных владельцев ЭМ, которые через приложение получают доступ к 70% общественных электрорядных станций в Таиланде. Автопроизводитель Great Wall Motors начал свой бизнес в Таиланде в 2020 г., когда приобрел завод у компании General Motors, и руководство китайской компании утверждает, что «Таиланд является региональным центром ее бизнеса в странах АСЕАН» (National EV brands in top spot as auto industry transforms. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-12/26/content_85026800.htm). Модельный ряд автопроизводителя на автомобильной выставке привлек более 200 автомобильных дилеров из стран ЮВА, которые ознакомились с его новейшими продуктами и технологиями. Также в конце декабря 2022 г. компания Great Wall Motors представила свою марку электромобилей Ora в Малайзии — на этом мероприятии были представлены два седана. Президент компании по операциям автопроизводителя в странах АСЕАН Чжан Цзямин отмечал, что «в течение 3 лет компания Great Wall Motors запустит девять моделей электромобилей в Малайзии, причем компания стремится стать ведущим брендом ЭМ в Малайзии». Китайская компания SAIC-GM-Wuling (SGMW), которая является обладателем одних из самых популярных китайских брендов ЭМ, производит электромобили Air в Индонезии, причем компактные модели использовались в качестве шаттлов на саммите G20 на Бали, состоявшемся в ноябре 2022 г. ЭМ Air появился на местном рынке в августе 2022 г. и стал первой моделью электромобиля китайской компании, которая стала продаваться за рубежом (*Li Fusheng. Local NEV brands getting charge from export surge.* URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202303/14/WS640fc8e0a31057c47ebb446d.html>). Китайский автопроизводитель заявил, что получил более 5 тыс. заказов на эту модель, которая является самой популярной моделью ЭМ в Индонезии. Индонезия, как крупнейший автомобильный рынок в Юго-Восточной Азии, ожидает, что к 2025 г. доля ЭМ, производимых в стране, достигнет 20% от общего объема производства автомобилей и, по данным Bloomberg, Индонезия в рамках своей цели по достижению нулевого уровня выбросов к 2060 г. устанавливает 2025 г. как крайний срок перехода всех государственных учреждений на использование ЭМ. База SGMW в Бекаси в Индонезии по производству автомобилей с общим объемом инвестиций в 1 млрд долл. вступила в строй в 2017 г., предоставив около 100 тыс. рабочих мест для местных жителей. (Nation's auto manufacturers focus on wider Asian market. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-12/05/content_78551432.htm). В рамках своего пилотного проекта по расширению национального парка автомобилей, используя

щие альтернативные источники энергии, правительство Мьянмы приняло решение об импорте 3 тыс. китайских ЭМ в период 2023 г. В январе 2023 г. Мьянма ввезла первую партию китайских ЭМ в количестве 40 ед., включая электробусы и ЭМ, которые будут использоваться в качестве такси (Myanmar imports Chinese battery electric vehicles for pilot project. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0307/c90000-10217678.html>). В конце марта 2023 г. крупнейший китайский производитель ЭМ BYD начал строительство своего первого автомобильного завода в прибрежной провинции Районг (Rayong Province) Таиланда и, по словам руководства китайской компании, завод с ежегодной мощностью в 150 тыс. автомобилей начнет производство в 2024 г. (*Zhong Nan*. Outbound investment sees rebound amid challenges. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202303/27/WS6421a7e8a31057c47ebb6cf3.html>).

²⁸⁹ *Liu Qing*. New era of cooperation and growth for RCEP. URL: <http://www.china-daily.com.cn/a/202304/06/WS642e0193a31057c47ebb87ab.html>.

²⁹⁰ RMB usage in ASEAN countries continues to grow. URL: <https://global.china-daily.com.cn/a/202209/19/WS6327d641a310fd2b29e786b1.html>.

²⁹¹ *Zhu Bochen*. One year on, RCEP bolsters post-pandemic economic recovery. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0119/c90000-10198103.html>.

²⁹² China's non-cash payments maintain steady growth in 2022. URL: <http://www.china-daily.com.cn/a/202303/25/WS641ecfb5a31057c47ebb6843.html>.

²⁹³ *Zhang Yunbi*. China's aid spurs global growth. URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202303/10/WS640a617ca3107776898873d9.html>.

²⁹⁴ *Zhou Lanxu*. RMB internationalization gets more attention. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202212/28/WS63aba467a31057c47eba68f9.html>.

²⁹⁵ *Zhang Tianyuan*. Digital yuan to spread its wings. URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202212/06/WS638e6857a310777689884fb5.html>.

²⁹⁶ RMB usage in ASEAN countries continues to grow. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202209/19/WS6327d641a310fd2b29e786b1.html>.

²⁹⁷ *Liu Yang*. BRI accelerates infrastructure connectivity between China, ASEAN: Singaporean scholar. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1286979.shtml>.

²⁹⁸ Согласно заявлению Национального банка Камбоджи (National Bank of Cambodia/NBC), во время проведения Боаского азиатского форума (Хайнань, март 2023 г.) представители центральных банков Камбоджи и Китая обсудили возможность расширения расчетов в местной валюте в приграничной торговле между двумя странами. Переговоры состоялись между заместителем управляющего NBC Чеа Серей (Chea Serey) и заместителем управляющего Народного банка Китая Сюань Чаннэнгом (Xuan Changneng), которые заявили, что «с целью повышения устойчивости и эффективности платежных сетей и облегчения взаимной торговли и инвестиций, центральные банки двух стран будут укреплять финансовое сотрудничество, ускорять процесс взаимных расчетов и платежей, используя цифровые валюты центральных банков» (Cambodian, Chinese central banks discuss local currency settlement for cross-border trade. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0403/c90000-20000574.html>).

²⁹⁹ *Gao Haihong*. Overseas pay way. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202212/09/WS63926e2fa31057c47eba37ae.html>.

³⁰⁰ *Shi Jing*. Expanded use of RMB may stabilize global financial market. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202210/21/WS63516a25a310fd2b29e7da6d.html>.

³⁰¹ China, Brazil sign memorandum on RMB clearing in Brazil. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-02/07/content_85093752.htm.

³⁰² *Ma Jingjing*. China, Argentina expand currency swap scale as closer economic ties boost yuan's use in Latin America. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283483.shtml?id=11>.

³⁰³ Согласно данным Аргентинского национального института статистики и переписи населения (Argentine National Institute of Statistics and Census), в 2022 г. для Аргентины Китай стал вторым по величине экспортным направлением страны и крупнейшим источником импорта. В 2022 г. объем импорта Аргентины из Китая и экспорта в Китай по сравнению с 2021 г. увеличились на 29,4% и 27,4% соответственно, (China's international trade soars in 2022. URL: http://www.chinadaily.com.cn/a/202303/03/WS64014cd4a31057c47ebb1eb5_2.html).

³⁰⁴ Chinese automaker Chery plans to set up NEV plant in Argentina. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285743.shtml>.

³⁰⁵ *Ma Jingjing*. China, Argentina expand currency swap scale as closer economic ties boost yuan's use in Latin America. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283483.shtml?id=11>.

³⁰⁶ Iraq plans to settle trade with China in Chinese yuan: official. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0224/c90000-10212344.html>.

³⁰⁷ *Shi Jing*. Iraq's central bank plans direct RMB settlement for trade from China. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202302/23/WS63f704f7a31057c47ebb076f.html/>

³⁰⁸ Руководитель отдела исследований Научно-исследовательского института экономики и развития корпорации Синорес Ло Цзосянь отмечал, сказал, что «в последнее время все чаще обсуждается возможность использования расчетов в юанях при заключении нефтяных сделок между Китаем и странами-экспортерами». Ирак является вторым по величине нефтедобывающим членом ОПЕК, доходы от экспорта сырой нефти составляют более 90% ежегодного дохода страны. По данным Министерства нефти Ирака, в 2022 г. страна экспортировала более 1,2 млрд баррелей сырой нефти, а общий доход составил 115 млрд долл, а Китай импортировал в общей сложности 510 млн т сырой нефти. По финансово-консалтинговой компании Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication (SWIFT), в январе 2023 г. юань сохранил свои позиции пятой по величине валюты для глобальных платежей в январе с долей 1,91%. Между тем, китайская валюта была третьей наиболее широко используемой валютой для финансирования услуг, включенных в трансграничную торговлю в январе 2023 г., уступая только доллару США и евро — ее доля на мировом рынке в этой категории составила 4,6%, в то время как два года назад этот показатель составлял 2,15%. Согласно данным Министерства торговли КНР, в 2022 г. около 7,92 трлн юаней (1,15 трлн долл.) трансграничной торговли товарами было совершено в юанях, что на 37,3% больше, чем в 2021 г. В заявлении, совместно опубликованном Министерством торговли КНР и Народным банком Китая в начале февраля 2023 г., было заявлено, что «трансграничная торговля, торговля сырьевыми товарами и инвестиции, расчеты по которым осуществляются в юанях, должны получить дополнительную поддержку» (Shi Jing. Iraq's move enhances internationalization of RMB. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202302/24/WS63f80f0ea31057c47ebb098d.html>).

³⁰⁹ Iraq plans to settle trade with China in Chinese yuan: Official. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-02/24/content_85126011.htm.

³¹⁰ Во время проведения первого саммита Совета сотрудничества Китая и стран Персидского залива в 2022 г. китайские руководители заявили, что Китай будет продолжать импортировать больше сырой нефти и СПГ из этих стран, укрепляя сотрудничество со странами ССАГПЗ в области разработки нефти и газа и чистых и низкоуглеродных технологий, а также проводить расчеты в юанях при торговле нефтью и газом. Китай и Россия также предприняли шаги по укреплению своего энергетического и финансового сотрудничества, подписав в 2023 г. соглашение о восточном газопроводе России в Китай и переключив валюты оплаты за газ с доллара США на китайский юань и российский рубль. В сентябре 2022 г. Президент России В. Путин заявил, что Китай будет платить «Газпрому» за его газ из расчета 50%/50% в соотношении между рублем и юанем (China completes first LNG cross-border yuan settlement transaction. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1288160.shtml>).

³¹¹ China EximBank, Saudi National Bank achieve first loan cooperation in yuan. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287343.shtml>.

³¹² *Yin Yeping, Chi Jingyi*. China, Brazil can cut costs by using yuan clearing in bilateral trade instead of US dollar: analysts. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1288326.shtml>.

³¹³ ASEAN to switch to local currency use in region to avoid crisis. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-04/01/content_85205477.htm.

³¹⁴ Bangladesh to pay Russian nuclear firm in yuan, further sign of de-dollarization. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202304/1289372.shtml>.

³¹⁵ *Wang Yi*. Yuan settlement picks up pace, as actions by US speed up de-dollarization. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202304/1289361.shtml>.

³¹⁶ *Ma Jingjing*. China, Argentina expand currency swap scale as closer economic ties boost yuan's use in Latin America. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283483.shtml>.

³¹⁷ *Luo Shanshan*. RCEP contributes to global trade, investment growth in past year. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0208/c90000-10204720.html>.

³¹⁸ RCEP injects momentum to regional economic development. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-01/08/content_85046359.htm.

³¹⁹ *Song Lin*. At key forum in Beijing, RCEP markets urged to boost financial cooperation to tackle global risks. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1280196.shtml?id=11>.

³²⁰ *Wang Junling*. China expands cross-border use of RMB. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0202/c90000-10202613.html>.

³²¹ China expands cross-border RMB use. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-03/06/content_85147008.htm.

³²² China's RMB cross-border payments post steady growth in 2022: report. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-03/25/content_85191266.htm.

³²³ China EximBank, Saudi National Bank achieve first loan cooperation in yuan. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287343.shtml>.

³²⁴ *Mu Lu*. Biden's infrastructure scheme just a fantasy if US fails to back his rhetoric. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202103/1219659.shtml>.

³²⁵ Under Secretary Krach Advances Global Economic Security at Indo-Pacific Business Forum. URL: <https://web.archive.org/web/20211230063854/https://asean.usmission.gov/under-secretary-krach-advances-global-economic-security-at-indo-pacific-business-forum/>

³²⁶ *Zhang Wenjie, Bianji*. US loses focus by inserting anti-China in infrastructure plan. URL: <http://en.people.cn/n3/2021/0404/c90000-9835812.html>.

³²⁷ Feasibility of Biden's \$2 trillion infrastructure plan uncertain: analysts. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202104/1220104.shtml>.

³²⁸ US' B3W infrastructure projects financially unfeasible, bound to fail: experts. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202111/1238551.shtml?id=11>.

³²⁹ *A. Mororeschi*. The EU Global Gateway: The narrow path between relevance and invisibility. URL: <https://www.orfonline.org/expert-speak/the-eu-global-gateway/>.

³³⁰ Biz Quick Take: UK-Australia infrastructure plan to counter China? More empty talks. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202201/1246536.shtml>.

³³¹ US' B3W infrastructure projects financially unfeasible, bound to fail: experts. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202111/1238551.shtml?id=11>.

³³² *Li Qiaoyi, Cui Fandi*. EU's Global Gateway 'another rubber check' from West. Bloc's feeble credentials hurt credibility of infrastructure plan. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202112/1240432.shtml>.

³³³ *Song Lin*. G7 infrastructure plan can hardly rival BRI. 'Build Back Better World' can hardly rival BRI. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202106/1226107.shtml>; China-ASEAN cooperation under BRI to further strengthen despite US meddling. From railway to industrial park, the regional infrastructure development bears fruit under the BRI. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202205/1265512.shtml>.

³³⁴ Ведущий английский аналитик в области международных отношений Том Фовуди отмечал, что «2022 г. очень сложным годом для мировой экономики. Из-за крупномасштабных потрясений и неопределенностей, в том числе последствий глобальной пандемии COVID-19, перспективы стали крайне негативными, поскольку многие развивающиеся страны страдают от последовательных волн инфляции, падения доверия инвесторов и роста цен на энергоносители, а крупные экономики фактически снова впали в рецессию, в то время как другие пережили спад в течение нескольких кварталов и достигнут лишь минимального роста. События 2022 г. в конечном итоге показывают непредсказуемость политики, поскольку ее события свели на нет то, что многие крупные экономисты сначала предсказывали как еще один год восстановления. Ожидается, что после резкого смягчения Китаем своих строгих ограничений по предотвращению и контролю пандемии будут приняты дополнительные меры экономического стимулирования, чтобы как можно скорее вернуть страну к нормальной жизни. Многие экономисты и консалтинговые агентства повысили свои прогнозы экономического роста Китая в 2023 г. и потенциальной возможности увеличения темпов роста ВВП. Будучи вторым по величине источником иностранных инвестиций в мире и основным торговым партнером более чем 130 стран, экономическое значение Китая и перспективы роста будут и впредь привлекать больше иностранных инвестиций, в 2023 г. в рамках инициативы «пояс и путь» Китай, скорее всего, установит более тесные связи с большим количеством партнеров в разных странах и мире в целом. Большинство развивающихся стран значительно выигрывают от глобализации, и Китай своими конкретными действиями показывает, что сотрудничество и экономическое взаимодействие являются лучшими способами обеспечения их непрерывного роста. Хотя Китай, как и все остальные страны, столкнулся с проблемами, он по-прежнему обладает масштабным потенциалом и преимуществами и, таким образом, остается критически важным для дальнейшего глобального роста и развития (*Tom Fowdy*. Chi-

na's critical role in boosting global growth in 2023. URL: http://www.bjreview.com/Opinion/Voice/202212/t20221229_800317102.html).

³³⁵ The EU's Global Gateway: Groundbreaking initiative or smart rebranding? URL: <https://ecdpm.org/talking-points/eu-global-gateway-groundbreaking-initiative-smart-rebranding/>.

³³⁶ *M. Gavas, S. Pleeck.* The EU's Global Gateway Is Not a Groundbreaking Plan for Domination in Global Infrastructure. URL: <https://www.cgdev.org/blog/eus-global-gateway-not-groundbreaking-plan-domination-global-infrastructure>.

³³⁷ По словам Д. Мэтьюза, профессора Международного университета BELTEI в Пномпене, «включающий 10 стран — членов АСЕАН и 5 государств, расположенных в АТР, крупнейший в мире торговый блок ВРЭП, придерживаясь принципов свободной торговли и многосторонности, обеспечивает взаимовыгодное и взаимовыгодное сотрудничество для всех стран-участниц. Это соглашение не похоже на экономическую инициативу, выдвинутую президентом США Д. Байденом в мае 2022 г. «Индо-Тихоокеанскую экономическую основу процветания» (Indo-Pacific Economic Framework for Prosperity/IPEF), которая представляет собой инициативу, подрывающую региональное экономическое развитие и создающую конфликты в АТР» (RCEP, BRI contribute to global post-pandemic recovery: academics. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/1221/c90000-10186474.html>).

³³⁸ *Ma Miaomiao.* Recent leaders' meeting shows ASEAN countries seek balance while the U.S. tries to divide Asia. URL: https://www.bjreview.com/World/202205/t20220523_800294984.html.

³³⁹ Swedish scholar: How China is outpacing the US in Africa. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202212/06/WS638eee3ca31057c47eba2e61.html>.

³⁴⁰ *Song Wei.* US' latest pivot to African continent is full of geopolitical calculations. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287827.shtml>.

³⁴¹ US should be happy to see its neighbors prosper in China-Latin America cooperation: Global Times editorial. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202201/1246111.shtml>.

³⁴² В исследовании, опубликованном Азиатским банком развития в 2022 г., было отмечено, что в период с 2020 по 2030 г. объем инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры стран Юго-Восточной Азии должен достичь в общей сложности 2,75 трлн долл. (*Liu Yang.* BRI accelerates infrastructure connectivity between China, ASEAN: Singaporean scholar. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1286979.shtml>).

³⁴³ Западные политики критикуют инвестиции Китая в развивающиеся стран, называя финансовую помощь КНР как «китайская «долговая ловушка» для стран «третьего мира». Этот нарратив тесно связан с, так называемой, «теорией китайской угрозы», хотя факты объективно свидетельствуют об обратном. Например, 13 февраля 2023 г. официальный представитель МИД КНР Ван Вэньбинь на пресс-конференции заявил, что Экспортно-импортный банк Китая предоставил Шри-Ланке пролонгацию на выплату долга, отметив, что Китай готов провести переговоры о среднесрочном и долгосрочном плане погашения долга со страной в дружеской манере и сделать это. сделать все возможное для обеспечения устойчивости долга Шри-Ланки. Замечания прозвучали после того, как агентство Bloomberg сообщило, что Международный валютный фонд рассматривает возможность одобрения финансовой помощи Шри-Ланке, даже без формальных гарантий поддержки реструктуризации долга со стороны Китая. В ответ правительство Китая направило правительству Шри-Ланки письмо, подтверждающее устойчивость ее долга, а также выразило готовность продлить срок

погашения долга в период 2022 и 2023 гг. По словам Ван Вэньбиня, в течение этого периода Шри-Ланке не придется погашать основную сумму кредита и проценты по кредиту Экспортно-импортного банка Китая, что поможет Шри-Ланке ослабить краткосрочное долговое давление (China already offers Sri Lanka debt extension: Foreign Ministry. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285826.shtml>; *Song Wei*. Debt trap' hype shows the West lacks sincerity to deliver real solutions. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285820.shtml>). Опровергая западную теорию «долговой ловушки», в конце 2022 г. Ван Вэньбинь процитировал данные Всемирного банка за июль 2022 г., согласно которым общая сумма взятых кредитов 49 африканскими странами составила 696 млрд долл., причем около 75% кредитов было предоставлено международными организациями и частными финансовыми институтами (*Feng Da Hsuan, Liang Haiming*. West's smearing of BRI as 'debt trap' won't help developing countries. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202301/19/WS63c87d0ca31057c47ebaa756.html>).

³⁴⁴ China-ASEAN cooperation under BRI to further strengthen despite US meddling. From railway to industrial park, the regional infrastructure development bears fruit under the BRI. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202205/1265512.shtml>.

³⁴⁵ With its 'Global Gateway', EU tries to compete with China's Belt and Road Initiative. URL: <https://www.france24.com/en/europe/20211203-with-its-global-gateway-eu-tries-to-compete-with-the-china-s-belt-and-road>.

³⁴⁶ В 2022 г. китайские компании впервые обогнали своих американских коллег в рейтинге «Fortune Global 500» для 500 крупнейших мировых компаний, критерием составления которого служит объем совокупного дохода. Согласно «Fortune Global 500» за 2022 г., общий доход 145 китайских компаний составил 31% от общего дохода 500 крупнейших корпораций мира, а на 124 американские компании в рейтинге списке «Fortune Global 500» приходилось лишь 30% соответственно. Четвертый год подряд Китай возглавляет ежегодный рейтинг «Fortune Global 500», а за ним следуют США и Япония со 124 и 47 компаниями соответственно (Year-ender: 10 noteworthy economic stories in 2022. URL: <https://investinchina.chinadaily.com.cn/s/202212/29/WS63ad09d6498ea274927aca2b/year-ender-10-noteworthy-economic-stories-in-2022.html>).

³⁴⁷ *R. Standish*. Global Gateway: Can The EU's Giant Infrastructure Plan Rival China's Belt And Road? URL: <https://www.rferl.org/a/eu-infrastructure-rival-china/31587365.html>.

³⁴⁸ China, Belt and Road countries enjoy closer trade ties. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-03/03/content_85140917.htm.

³⁴⁹ Fact Check: Debt trap? Things to know about China-Africa Cooperation. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0217/c90000-10209267.html>.

³⁵⁰ Risks on Belt & Road loans controllable. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-03/11/content_40792340.htm.

³⁵¹ *Zhang Yunbi*. China's aid spurs global growth. URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202303/10/WS640a617ca3107776898873d9.html>

³⁵² *Feng Da, Liang Haiming*. China holds advantages over the West in infrastructure cooperation with ASEAN. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1286004.shtml>.

³⁵³ *Li Zongguang*. A closer look behind strong credit data. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202303/27/WS6420ee53a31057c47ebb6a76.html>.

Глава 2

РАЗВИТИЕ КИТАЕМ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ С ДРУГИМИ СТРАНАМИ — УЧАСТНИЦАМИ ПРОЕКТА «ПОЯС И ПУТЬ» ПО РЕГИОНГАМ МИРА

В 2022 г. большинство стран с формирующимся рынком (в основном, африканские) пережили сложный кризис вследствие нехватки продовольствия, энергии, повышенной инфляции и роста безработицы, а сочетание этих экономических проблем даже вызвало политические потрясения в некоторых странах. Их затруднительное положение является результатом ряда факторов, включая повышение ставок ФРС США, которое вызвало бегство капитала и обесценивание валюты во многих слабо-развитых странах. Перед лицом глобальной рецессии и реструктуризации мировых производственных и сбытовых цепочек большинство развивающихся стран и в 2023 г., по-прежнему, будут подвержены риску более высокой инфляции, а также необходимостью погашения внешнего долга. Кроме того, перед многими развивающимися странами стоит общая проблема — их финансовые системы уязвимы, а размер их валютных резервов невелик и, таким образом, перед лицом последствий повышения процентных ставок в США для них невозможно и невыполнимо удерживать свои валюты от обесценивания. В настоящее время мир переживает критическое время стратегических возможностей для дедолларизации. Развивающиеся страны с формирующейся рыночной экономикой должны укреплять финансовое сотрудничество и применять местные валюты и китайские юани в международной торговле, предотвращая потери, вызванные колебаниями обменного курса по отношению к доллару США. Кроме того, следуя решению стран «Группы двадцати» (G20) о приостановке платежей по обслуживанию долга наиболее пострадавшими в результате пандемии COVID-19 странами с низким уровнем дохода (G20's Debt Service Suspension Initiative/DSSI), КНР полностью реализовала Инициативу G20, а общий объем платежей по обслуживанию долга, приостановленный Китаем, стал крупнейшими среди стран — членов G20¹.

На весенних встречах Всемирного банка и Международного валютного фонда в Вашингтоне в 2023 г. глава центрального банка Китая И Ган заявил, что Китай готов внедрить механизм списания долгов с другими странами и подчеркнул, что все стороны должны предпринять конкретные действия для обеспечения беспрепятственного завершения 16-го пересмотра квот МВФ, а Китай готов работать со всеми сторонами над внедрением общей схемы списания долга. В марте 2023 г. на пресс-конференции официальный представитель МИД КНР Ван Вэньбинь отметил, что Китай внес наибольший вклад в реализацию Инициативы G20 по приостановке платежей по обслуживанию долга. Он также подчеркнул, что свыше 80% суверенного долга 121 развивающейся страны приходится на многосторонние финансовые учреждения и коммерческих кредиторов, что делает их основными кредиторами, оказывающими давление на развивающиеся страны. Согласно исследованию, проведенному Университетом Джона Хопкинса (Johns Hopkins University), «Китай достаточно хорошо выполнил свою роль ответственного участника G20, внедряющего DSSI в сложных условиях пандемии COVID-19».

Такое положение дел позволило Китаю обратить внимание на развитие транспортной инфраструктуры с другими странами-партнерами, сотрудничество с которыми в последствии стало бы экономически выгодно для развития экономики КНР.

2.1. Международные инфраструктурные проекты, реализованные в рамках китайской инициативы «Пояс и путь»

Согласно исследованию исследовательской и инновационной лаборатории, расположенной в Колледже Уильяма и Мэри, после запуска инициативы «пояс и путь» Китай ежегодно инвестировал в развитие транспортной инфраструктуры стран, прилегающих к маршруту «пояс и путь» в среднем 85,4 млрд долл., что намного превышало показатели объемов ежегодных капиталовложений США в эти страны в размере 37 млрд долл.

В период 12—14-й пятилеток в рамках реализации инициативы Председателя КНР «пояс и путь», а также при инвестиционной поддержке со стороны основных финансовых институтов и банков Китая, помощи ведущих китайских строительных компаний были спроектированы, модернизированы, построены и запущены в эксплуатацию следующие инфраструктурные объекты:

Высокоскоростные железные дороги (ВСЖД): Китай—Таиланд, Малайзия—Сингапур (Lumpur—Singapore high-speed rail)², Джакарта—Бандунг (Jakarta-Bandung/Индонезия)³, ML-1 (Пешавар—Карачи) (ML-1 Peshawar-Karachi/Пакистан)⁴.

Железные дороги: Китай—Лаос (China-Laos Railway/Куньмин—Цзинхун—Мохань—Ботэн—Луан Прабанг—Ван Вьенг—Вьентьян⁵, которая в будущем дотянется до Куала-Лумпура (Малайзия)⁶, а затем и до Сингапура)⁷, Пномпень—Пайопэт (Phnom Penh-Paiopet/Камбоджа)⁸, East Coast Rail Link, Circle Line 3, Гемас—Джохор Бару (Gemas-Johor Bahru/Малайзия)⁹, Мандалай—Кьяукпью (Mandalay Куаукруи/Мьянма)¹⁰, Китай—Непал (Ланьчжоу—Шигацзе (ТАР)—Гуйжун—Катманду)¹¹, Будапешт—Белград (Budapest-Belgrade/Венгрия—Сербия)¹², кольцевая железная дорога (Karachi Circular Railway project/Карачи, Пакистан)¹³, TAZARA Railway (Танзания—Замбия)¹⁴, первая очередь Лагосского железнодорожного общественного транспорта (Lagos Rail Mass Transit Blue Line/Нигерия)¹⁵, первая линии метро Боготы (first subway line of Bogota/Колумбия)¹⁶, Аддис-Абеба—Джибути (Addis Ababa-Djibouti/Эфиопия—Джибути)¹⁷, Пуге—Табора, Маньони—Итиги—Чая, Табора—Кигома (Puge—Tabora Road, Manyoni—Itigi—Chaya Road, Tabora-Kigoma road/Танзания)¹⁸, месторождение Simandou-морской порт (Гвинея)¹⁹, Уолфиш-Бей—Арандис (Walvis Bay-Arandis/Намбия)²⁰, Абуджа—Кадунна, Лагос—Кано, Лагос—Ибадан (Abuja-Kaduna, Lagos-Kano, Lagos-Ibadan railways/Нигерия)²¹, железнодорожная магистраль Бенгела (Каганга—Бенгела) (Benguela Railway/Ангола)²², Момбаса—Найроби (Mombasa—Nairobi/Кения)²³, Найроби—Найваша (Nairobi-Naivasha rail route/Кения)²⁴, железная дорога Бангула—Нсандже—Марка (Bangula-Nsanje-Marka railway line/Малави)²⁵, San Martin cargo railway, the Belgrano freight railway (Аргентина)²⁶, Etihad Rail (Объединенные Арабские Эмираты)²⁷, Subic-Clark Railway, Mindanao Railway, South-Long Haul Project (Филиппины)²⁸, Дакка—Джессор (Dhaka-Jessore, Padma Bridge Rail Link Project/PBRLP/Бангладеш)²⁹, Зуунбаян—Ханги и Тавантолгой—Зуунбаян³⁰, Тавантолгой—Гашуун Сукхайт (Tavan Tolgoi-Gashuun Sukhait/ Монголия)³¹, Китай—Кыргызстан—Узбекистан, вторая линия метро Сан-Паулу (Sao Paulo Metro Line 2/Бразилия)³², транспортно-логистический комплекс «Белый Раст» (Россия)³³, железнодорожный контейнерный терминал Дуйсбурга (Duisburg Gateway Terminal/Германия)³⁴.

Автомобильные магистрали: Куньмин—Бангкок, Бар—Бильярде (Черногория)³⁵, Пномпень—Сиануквиль (Phnom Penh-Sihanoukville/ Камбоджа)³⁶, национальная магистраль № 41 (national road № 41/Камбоджа)³⁷, национальные магистрали № 7, № 58 и № 59 (national roads № 7, № 58 и № 59/Камбоджа)³⁸, Коломбо—Катунаяке³⁹, Коломбо—Матара⁴⁰ (Colombo—Katunayake Expressway, Colombo-Matara Expressway/Шри-Ланка), Пешавар—Карачи⁴¹, магистраль М4 (Шоркот—Ханевал)⁴², Суккур—Мултан⁴³, Eastbay Expressway, Hakla-D.I Khan Motorway, Каракорумское шоссе⁴⁴, Хавелиан—Такот⁴⁵ (Peshawar-Karachi Motorway (ПКМ), Shorkot-Khanewal Motorway, Sukkur-Multan Motorway, Hakla — D.I Khan

Motorway, Karakoram Highway, Havelian-Thakot highway/Пакистан)⁴⁶, 2-я кольцевая дорога Катманду (Kathmandu Second Ring Road/Непал)⁴⁷, Дакка—Читтагонг (Dhaka-Chittagong/Бангладеш)⁴⁸, линия скоростного автобусного сообщения (Bus Rapid Transit/Бангладеш)⁴⁹, Дакка—Ашулия (Dhaka-Ashulia Elevated Expressway/Бангладеш)⁵⁰, автомобильные дороги Китай—Таджикистан⁵¹, Сана—Ходейда (Sana—Hodeida/Йемен)⁵², автомобильная дорога порт Жантиль—Омбуэ (Port Gentil-Omboue coastal road/Габон)⁵³, Кигали—Бугесера (Kigali-Bugesera/Руанда)⁵⁴, Найроби (Nairobi Expressway/Найроби)⁵⁵, кольцевая скоростная автомагистраль Черчилль (Cherchell Ring Expressway/Алжир)⁵⁶, Каронга—Читипа⁵⁷, участок магистрали М1⁵⁸ (Karonga-Chitipa Highway, road M1/Малави), Беледуйне—Буроа (Beledweyne—Buraou/Сомали)⁵⁹, Ламу—Гарисса (Lamu-Garissa Road/Кения)⁶⁰, Аддис-Абеба—Адама, Оромия—Аддис-Абеба (Addis-Ababa—Adama expressway, Oromia—Addis-Ababa/Эфиопия)⁶¹, Чиффа—Берруагия (Chiffa-Berrouaghia/Алжир)⁶², No 1 National Highway (Демократическая Республика Конго)⁶³, Тис—Туба (Thies-Touba highway/Сенегал)⁶⁴, Криви—Лолабе (Kribi-Lolabe Highway/Камерун)⁶⁵, Коломбо—Катуняке (Colombo-Katunayake Expressway/Шри-Ланка)⁶⁶, шоссе к аэропорту Тиват (Montenegro's Tivat airport road/Черногория)⁶⁷, участок шоссе Новый Белград—Сурчин (New Belgrade—Surcin/Сербия)⁶⁸.

Туннели: Читтагонг—Карнапхули, Бангабандху (Chittagong—Karnaphuli, Bangabandhu Sheikh Mujibur Rahman Tunnel/Бангладеш)⁶⁹, Selamat Datang Ke Genting (Малайзия)⁷⁰, East Coast road project (Гайана), Камчик (Kamchiq/Узбекистан)⁷¹.

Газопроводы и нефтепроводы: Китай—Центральная Азия, Мтва-ра—Дар (Mtwara-Dar/Танзания)⁷², Восточноафриканский нефтепровод Уганда—Кения (East African Crude Oil Pipeline/ЕАСОР)⁷³, трубопровод Китай—Мьянма⁷⁴.

Аэропорты: Бугесер (Bugesera International Airport/Руанда)⁷⁵, Энтебебе (Уганда)⁷⁶, Maputo Airport New Terminals(Мозамбик)⁷⁷, международный аэропорт Виктория-Фолс и международный аэропорт имени Роберта Габриэля Мугабе (Victoria Falls International Airport and Robert Gabriel Mugabe International Airport Expansion Project/Замбия)⁷⁸, Gwadar International Airport (Пакистан)⁷⁹, Дакка (Dhaka Airport, Бангладеш)⁸⁰, Покхара (Pokhara International Airport/Непал)⁸¹, Сиемреап Ангкор (Siem Reap Angkor International Airport/Камбоджа)⁸², Международный аэропорт Маттала Раджапакса (Mattala Rajapaksa International Airport/Шри-Ланка)⁸³, 4 аэропорта в Кении⁸⁴; Понпеи (Pohnpei Airport/Микронезия)⁸⁵.

Мосты: Тембурун (Temburong Bridge/Бруней)⁸⁶, Карма (Karma Bridge/Микронезия)⁸⁷, Пелешац (Peljesac Bridge/Хорватия)⁸⁸, Сальвадорпорт Итапарика (Бразилия)⁸⁹, Янгон—Дала (Мьянма)⁹⁰, мост Stuenг Trang-Kroch Chhmar (мост дружбы между Камбоджей и Китаем/Cambo-

dia-China Friendship Bridge/Камбоджа)⁹¹, Вами (Танзания)⁹², Мапуту—Катембе (Maputo-Katembe bridge/Мозамбик)⁹³, мост Буэ (Booué Bridge/Габон)⁹⁴, Фундиугне (Funduigne bridge/Сенегал)⁹⁵, Pasig, Marikina Rivers' Bridges, Manggahan Floodway Bridges (Филиппины)⁹⁶, мосты Эстрелла—Панталеон и Бинондо—Интрамурос (Estrella-Pantaleon и Binondo-Intramuros Bridges/Филиппины)⁹⁷, Падма (Padma Bridge/Бангладеш)⁹⁸.

Морские порты: Багамойо (Bagamoyo/Танзания)⁹⁹, Джеймстаун (Jamestown/Гана)¹⁰⁰, Криби (Kribi/Камерун)¹⁰¹, Нуакшот (Nouakchott port/Мавритания)¹⁰², Ламу (port of Lamu/Кения)¹⁰³, Гвадар (Gwadar/Пакистан)¹⁰⁴, порт короля Абдулазиза (King Abdulaziz Port/Саудовская Аравия)¹⁰⁵, Пирей (Piraeus/Греция)¹⁰⁶, Хайфа (Haifa/Израиль)¹⁰⁷, Зебрюгге (Zeebrugge/Бельгия)¹⁰⁸, Гамбург (port of Hamburg/Германия)¹⁰⁹, контейнерный терминал (этап II) порта Халифа (The Phase II container terminal of the UAE's Khalifa Port/Абу-Даби, ОАЭ)¹¹⁰, Дорале (Doraleh Multi-Purpose Port/Джибути)¹¹¹, Муара (Muara/Бруней)¹¹², Читтагонг, Пайра, Монгла (Chittagong, Pauga, Mongla Ports/Бангладеш)¹¹³, Кьяукпью (Куаукруу Deep Sea Port/Мьянма)¹¹⁴, Лаем Чабанг (Laem Chabang port/Таиланд)¹¹⁵, Джизан (Jazan Port/Саудовская Аравия)¹¹⁶, Коломбо¹¹⁷ и Хамбантога (Colombo, Hambantota¹¹⁸/Шри-Ланка)¹¹⁹, Доралех (Doraleh port/Джибути), Харкорт (Port Harcourt/Нигерия)¹²⁰, Тема (Tema Port/Гана)¹²¹, Айн-Сохна (Ain Sokhna Port/Египет)¹²², Ломе (port of Lome/Того), Монровия (Freeport of Monrovia/Либерия)¹²³, Чанкай (port of Chancay/Перу)¹²⁴, Кальяо (Callao port/Перу)¹²⁵, контейнерный терминал в порту Паранагуа (Paranagua Container Terminal/Бразилия)¹²⁶, Сантьяго-де—Куба (Port of Santiago de Cuba/Куба)¹²⁷, порт Давао (Davao Integrated Port/Филиппины)¹²⁸.

Реализации представленных инфраструктурных объектов с участниками инициативы «пояс и путь» позволяет Китаю расширять зону свободной торговли и доставлять свои товары практически в любую точку мира, поэтому инвестирование в данные объекты экономически и стратегически выгодно для КНР.

2.2. Создание транспортной инфраструктуры стран Африки

В начале 1990-х годов американские и европейские компании обычно выполняли 85% строительных контрактов в Африке, поскольку в эти годы практически не было заметно активности китайских предприятий в этой сфере. Однако за последние 15 лет ситуация кардинально изменилась и сегодня китайские строительные компании доминируют в проектах развития инфраструктурной сети стран Африки.

На пекинском саммите Форума по китайско-африканскому сотрудничеству 2006 г. китайское правительство предложило создать зоны экономического и торгового сотрудничества и призвало китайские компании

инвестировать в Африку. Соглашение о зоне свободной торговли на Африканском континенте вступило в силу в мае 2019 г., обеспечив африканским странам возможность для развития производства, внешней торговли и привлечения инвестиций¹²⁹.

По данным аналитического Центра глобального развития (CGD), базирующегося в США, в период с 2000 по 2015 гг. два китайских банка развития за рубежом инвестировали 23 млрд долл. в инфраструктурные проекты в странах Африки, причем цифра на 8 млрд долл. больше, чем совокупный вклад в развитие транспортной сети африканских стран других восьми крупнейших кредиторов, включая Всемирный банк, Африканский банк развития, а также банки развития США и Европы¹³⁰.

Западные эксперты и средства массовой информации утверждают, что китайские предприятия уже с 2017 г. играют важную роль в таких областях экономики, как финансирование и развитие критической транспортной инфраструктуры в Африке, и, согласно оценкам Инфраструктурного консорциума для Африки (Infrastructure Consortium for Africa's), в 2018 г. вклад Китая в развитие африканской инфраструктуры составил 25,7 млрд долл. из общего объема 100,8 млрд долл., выделенных на проекты развития инфраструктуры в Африке мировыми финансовыми организациями¹³¹.

Китайские аналитики отмечают, что «финансовое положение некоторых африканских стран оставляет желать лучшего вследствие значительного объема внешнего долга. Согласно исследованию, из 46 стран, участвовавших в DSSI, на долю китайских кредиторов приходилось 30% всех требований и 63% приостановок обслуживания долга. Согласно исследованию, опубликованному британской неправительственной организацией Debt Justice в июле 2022 г., «африканские правительства должны в три раза больше долга перед западными банками, управляющими активами и нефтетрейдерами, чем перед Китаем, причем первые взимают в два раза больше процентов»¹³².

По этой причине в ходе Пекинского саммита Форума китайско-африканского сотрудничества в 2018 г. Китай объявил об увеличении объема грантов, беспроцентных и льготных кредитов, а также о частичном списании долгов странам африканского континента¹³³. Кроме того, с целью оказания помощи африканским странам в деле оптимизации своей экономической и финансовой структуры за счет более гибкого финансирования, Китай учредил специальный фонд в размере 10 млрд долл. для финансирования развития и специальный фонд в размере 5 млрд долл. для финансирования увеличения объема импорта из стран Африки¹³⁴. Среди институтов Китая по содействию развитию в Африке выделяется Фонд развития Китай—Африка (ФРКА/China-Africa Development Fund) с первоначальным размером капитала в 5 млрд долл., который был создан

на основе уставного капитала, предоставленного Государственным банком развития Китая в 2007 г. в рамках решений Пекинского саммита Форума китайско-африканского сотрудничества (FOCAC), проведенного в 2006 г. с целью стимулирования развития экономик стран Африки¹³⁵. В 2015 г. во время саммита ФРКА в Йоханнесбурге Китай объявил, что дополнительно выделит фонду 5 млрд долл. для «содействия совместному строительству проекта «пояс и путь»¹³⁶. Официальными целями фонда было провозглашено преодоление следующих сложностей в сотрудничестве с африканскими странами: общий недостаток инвестиций в развитие инфраструктуры и дефицит профессиональных кадров в этой области, слабое развитие транспортных сетей в африканских странах.

В отличие от других институтов помощи Китая, фонд предоставляет африканским странам не кредиты, а прямые инвестиции посредством софинансирования проектов китайских компаний, нацеленных на сотрудничество со странами африканского континента¹³⁷. Фонд предоставляет обычно 30% объема инвестиций необходимого для проекта финансирования, выступая как пассивный инвестор, а оставшаяся часть обеспечивается китайскими и иностранными инвесторами. В качестве аргумента в пользу финансирования предприятий без предоставления кредитов государственным и частным компаниям и предприятиям африканских стран выдвигается то, что такой подход дает возможность африканским странам развивать проекты, не увеличивая долги, и повышать тем самым потенциал для их самостоятельного развития¹³⁸. Благодаря крупным и диверсифицированным объемам инвестиций фонд сыграл важную роль в развитии транспортной инфраструктуры, которая обеспечила экономический рост в странах Африки, а также увеличила занятость и налоговые поступления в бюджеты африканских стран.

По данным международного аналитического агентства Deloitte, например, в 2021 г. китайские компании осуществляли 31% всех инфраструктурных проектов стоимостью 50 млн долл. в странах Африки — на 12% больше, чем в 2019 г.¹³⁹ По мнению китайских аналитиков, инвестиции Китая в развитие транспортной инфраструктуры помогут африканским странам покончить с зависимостью в области развития от западных держав. К 2022 г. в рамках инициативы «пояс и путь» Китай принял участие в реализации более 200 инфраструктурных проектов в Африке — китайские компании построили и модернизировали около 30 тыс. км автомобильных дорог, 2 тыс. км железных дорог, увеличили ежегодную пропускную способность морских портов на 85 млн т, а также увеличили мощность очистки воды на 9 млн т в день, обеспечили выработку электроэнергии в размере около 20 тыс. МВт и построили более 30 тыс. км линий электропередач¹⁴⁰. По оценкам McKinsey, в 2021 г. китайские компании выиграли почти половину всех контрактов на проектирование,

закупки и транспортное строительство по всему континенту, включая те, которые финансировались не китайскими организациями, такими как Всемирный банк¹⁴¹.

В феврале 2022 г. агентство Reuters со ссылкой на исследование аналитического центра в Вашингтоне (округ Колумбия) констатировало, что с 2007 по 2022 гг. китайские центральные банки развития выделили 38 млрд долл. на инфраструктурные проекты в странах Африки к югу от Сахары, что более чем вдвое превышает объем финансирования, предоставленное финансовыми институтами США, Германии, Японии и Франции вместе взятых¹⁴². Еще более поразительно то, что, как показало исследование, US International Development Finance Corp, главное агентство США по финансированию развития, выделило всего 1,9 млрд долл. на финансирование инфраструктуры в регионе за тот-же период, что даже не составило одной десятой объема китайского финансирования¹⁴³. К началу 2023 г. общий объем инвестиций фонда в проекты в 39 африканских стран составил более 6,6 млрд долл.¹⁴⁴, он также обеспечил привлечение инвестиций от китайских компаний и предприятий в размере более 31 млрд долл.¹⁴⁵. В области прямых и портфельных инвестиций главными партнерами Китая выступают Египет, Нигерия, Алжир, ЮАР, Эфиопия, ДРК, Замбия, Ангола, Марокко, Нигер, Камерун, Чад и некоторые другие страны¹⁴⁶.

Согласно заявлению, опубликованному 16 февраля 2023 г. Комиссией по таможенным тарифам Государственного совета КНР, с 1 марта 2023 г. Китай предоставит бестарифный режим 98% налогооблагаемых товаров, импортируемых из Эфиопии, Бурунди и Нигера. Этот шаг свидетельствует об укреплении сотрудничества между Китаем и странами Африки и помогает наименее развитым странам ускорить свое социально-экономическое развитие. По заявлению Комиссии, Китай и в дальнейшем будет постепенно распространить такой режим на все наименее развитые страны, которые установили дипломатические отношения с Китаем¹⁴⁷.

Например, в Нигерии Китайская корпорация гражданского строительства (China Civil Engineering Construction Corporation Ltd. (CCECC) с 2012 по 2022 гг. инвестировала более 2 млрд долл. в инфраструктурные проекты, такие как железные дороги, автодороги и аэропорты¹⁴⁸. Компания провела реконструкцию и модернизацию четырех крупнейших международных аэропортов Нигерии, четвертый из которых был введен в эксплуатацию 22 марта 2022 года в Лагосе¹⁴⁹. За последние пять лет CCECC построила 717 км железных дорог в африканских странах в рамках четырех крупных проектов и работает над новыми, при этом около 75% средств поступает от Экспортно-импортного банка Китая¹⁵⁰. Одним из последних подобных инфраструктурных проектов, помимо проектов в

Нигерии, является скоростная автомагистраль Найроби, которая открылась для автомобилистов в мае 2022 г.¹⁵¹

Железная дорога

Железная дорога Момбаса—Найроби (Кения). 31 мая 2017 г. была открыта железная дорога стандартной колеи Момбаса—Найроби протяженностью 480 км, которая проходит от Момбасы, крупнейшего порта Восточной Африки, на запад до Найроби, столицы страны, что является крупнейшим инфраструктурным китайско-кенийским проектом со времен обретения независимости Кении в 1963 г.¹⁵² Выступая на церемонии ввода в эксплуатацию магистрали, тогдашний президент Кении Ухуру Кеньятта заявил, что «железная дорога изменит экономику Кении, создав рабочие места, надежду, возможности и процветание для кенийцев»¹⁵³. Построенная китайскими компаниями магистраль протяженностью 480 км сократила время в пути из Найроби в Момбасу, крупнейшего порта Восточной Африки, с 10 до 5 часов, причем, по словам управляющего директора Kenya Railways Ф. Майнга, «железная дорога является самой эффективной и надежной инфраструктурой в Кении»¹⁵⁴. По данным управляющей компании Africa Star Railway, за последние пять лет железная дорога перевезла 8 млн пассажиров, 19,8 млн т грузов, 1,77 млн контейнеров и в настоящее время по магистрали ежедневно курсируют шесть пассажирских поездов, перевозящих от 7 до 10 тыс. человек, и 16 товарных составов¹⁵⁵. Благодаря железной дороге порт Момбасы больше не перегружен, а экспорт Кении растет и становится более диверсифицированным. Кроме того, в долгосрочной перспективе железная дорога еще больше улучшит сообщение в Восточной Африке, облегчая поездки и транспортировку грузов из Руанды, Уганды, Южного Судана и других африканских стран, не имеющих выхода к морю, в Индийский океан¹⁵⁶. Строительство железной дороги обеспечило непосредственное создание более 3,5 тыс. новых рабочих мест (на подавляющем большинстве видов работ было занято более 90% местных сотрудников) и более 46 тыс. рабочих мест в сопредельных отраслях экономики Кении, а строительство и последующая эксплуатация магистрали генерировала увеличение темпов роста ВВП страны на 1,5%¹⁵⁷. По данным Национального статистического бюро Кении, только в 2021 г. железная дорога получила около 128 млн долл. дохода от пассажирских и грузовых перевозок¹⁵⁸. Согласно заявлению руководства Эфиопии, благодаря сотрудничеству с Китаем в этой африканской стране в течение 10 лет подряд ежегодные темпы роста объема ВВП составляли более 10%¹⁵⁹.

Железная дорога Тabora—Кигома (Танзания). 22 декабря 2022 г. в портовом городе Дар-эс-Салам Танзанийская железнодорожная корпорация (TRC) подписало соглашение с двумя китайскими компаниями (Ки-

тайская гражданская инженерно-строительная корпорация/China Civil Engineering Construction Corporation и Китайская корпорация железнодорожного строительства/China Railway Construction Corporation Limited) во втором этапе строительства железной дороги стандартной колеи протяженностью 506 км из г. Тabora в г. Кигома, который планируется завершить в декабре 2026 г.¹⁶⁰ Генеральный директор TRC М. Кадогоса отметил, что первый этап строительства SGR, включающий пять участков от Дар-эс-Салама до Мванзы, начался в 2017 г. и должен быть завершен в 2025 г., а прокладка участка Тabora—Кигома увеличит общую протяженность железных дорог Танзании до 2102 км. Также в декабре 2022 г. правительства Танзании и Бурунди подписали соглашение о строительстве с помощью китайских компаний железной дороги стандартной колеи от Увинзы в Танзании до Гитеги в Бурунди, которая свяжет две страны с Демократической Республикой Конго, причем магистраль Увинза—Гитега протяженностью 367 км будет соединена с железной дорогой Тabora—Кигома¹⁶¹, и, по словам президента Танзании С.С. Хасана, «целью этих инфраструктурных проектов является превращение Танзании в крупный деловой центр и важнейший транспортный узел»¹⁶².

Железная дорога и порт для вывоза руды с месторождения Simandou (Гвинея). В декабре 2022 г. после долгих месяцев переговоров китайская корпорация China Baowu Steel Group Corp и два консорциума, созданные китайскими и иностранными предприятиями SMB Winning Consortium Simandou (WCS) и Simfer Jersey Ltd, подписали с правительством Гвинеи соглашение с объемом инвестиций более 10 млрд долл. о строительстве транспортной и портовой инфраструктуры для вывоза сырья с гвинейского железорудного месторождения Simandou, причем соглашение определяет структуру инвестиций, условия финансирования, модель строительства и политику локализации. Ранее в июле 2022 г. было создано совместное предприятие La Compagnie du TransGuinée (The TransGuinean Company) для строительства железной дороги с востока на запад Гвинеи протяженностью 670 км и глубоководного морского порта на западном побережье страны для вывоза добытой руды. Месторождение Simandou расположено на востоке Гвинеи и отделено от моря территориями двух стран — Либерия и Сьерра-Леоне, при этом на территории Либерии уже проложена железная дорога и существуют портовые мощности, которые могли бы обеспечить вывоз сырья с гвинейского месторождения. Однако правительство Гвинеи, пришедшее к власти после военного переворота в 2021 г., приняло решение о строительстве с помощью китайских компаний собственного транспортного коридора для экспорта руды с месторождения Simandou.

Согласно заявлению министра горнорудной промышленности Гвинеи М. Магассуба, прокладка железной дороги от месторождения

Simandou и строительство глубоководного и порта может быть закончено в начале 2025 г., а коммерческая добыча железной руды в конце 2025 г., однако международные аналитики оценивают эти сроки как излишне оптимистичные.



Железная дорога месторождение Simandou—морской порт (Гвинея).

Источник: Chinese, foreign consortiums reach deals with Guinean government on Simandou iron ore project's infrastructure buildup. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1282558.shtml>.

Месторождение Simandou разделено на две части и четыре блока. Права на северную часть месторождения Simandou (блоки № 1 и № 2) принадлежат китайско-сингапурскому консорциуму SMB Winning Consortium, образованному сингапурской Winning Shipping, французской транспортно-логистической компанией UMS и ведущей китайской алюминиевой компанией Shandong Weiqiao. Китайская компания Baowu планирует вложить инвестиции в SMB Winning Consortium и приобрести 49% акций двух дочерних компаний SMB Winning Consortium — WCS InfraCo и WCS MineCo, причем окончательный размер объема инвестиций компании Baowu будет одобрен правительствами Китая и Гвинеи. Права на южную часть месторождения Simandou (блоки № 3 и № 4) принадлежат

консорциуму Simfer Jersey Ltd, совместному предприятию с австралийской корпорацией Rio Tinto Group, которому принадлежит 53% акций, правительству Гвинеи (10%), а оставшиеся акции принадлежат китайским государственным компаниям Chalco Iron Ore Holdings (CIOH, которую, в свою очередь, основали китайские компании Aluminium Corp of China (Chinalco — 75%), China Rail Construction Corporation (CRCC — 12,5%) и China Harbour Engineering Company (CHEC — 12,5%) и China Baowu Steel Group Corp¹⁶³.

Месторождение Simandou в Гвинее является одним из самых значительных неразработанных железорудных месторождений на планете, располагает крупнейшими в мире запасами высококачественной железной руды (около 4 млрд т), содержащей около 70% железа, с расчетной годовой производительностью в 100—120 млн т на начальном этапе. Объемы поставки железной руды из Африки в КНР в 2022 г. составляли около 4% от общего объема импорта железной руды Китая и, по оценкам международных экспертов, на начальном этапе объемы отгрузки железной руды с месторождения Simandou вырастут до 100 млн т в год, увеличившись вдвое по сравнению с объемом экспорта руды из стран Африки, в основном из ЮАР, что резко повысит позиции Китая в области ценообразования на международном рынке¹⁶⁴. Согласно данным Главного статистического управления КНР, в 2021 г. Китай импортировал 1,12 млрд т железной руды (на 3,9% меньше, чем в 2020 г.) и около 60% общего объема импорта железной руды приходилось на Австралию.

Для Китая важно диверсифицировать свои источники импорта железной руды, который ранее чрезмерно зависел от Австралии, и строительство транспортной инфраструктуры в Гвинеи для вывоза сырья с месторождения Simandou будет означать серьезный вызов доминирующему положению Австралии в сталелитейной производственной цепочке Китая¹⁶⁵. По словам руководства китайской корпорации China Baowu Steel Group Corp, «Разработка проекта будет способствовать индустриализации и экономическому росту Гвинеи, а также обеспечит экспорт значительных объемов высококачественной железной руды для китайской и мировой сталелитейной промышленности. Новая сделка является крупным прорывом, который позволит создать полноценные производственные цепочки, от инвестиций, разведки, добычи и до транспортировки, что обеспечит приток значительных средств в бюджет Гвинеи»¹⁶⁶.

Скоростная автомагистраль в столице Кении Найроби—Момбаса, протяженностью 27,1 км, построенная Китайской корпорацией дорог и мостов (China Road and Bridge Corp/CRBC) в рамках реализации инициативы «пояс и путь, в мае 2022 г. в пробном режиме¹⁶⁷ была запущена в эксплуатацию¹⁶⁸ Скоростная автомагистраль, строительство которой началось в сентябре 2020 г., представляет собой четырехполосное шоссе класса А,

которое на некоторых участках расширяется до шести полос движения, причем на магистрали имеется 15 въездов и 14 выездов, что гарантирует автомобилистам беспрепятственное движение в различные пункты назначения. Проект с общим объемом инвестиций в размере 2,2 млрд долл. является первой платной дорогой в стране, разработанной CRBC в партнерстве с правительством Кении, с общим периодом строительства и эксплуатации 30 лет, а через 30 лет вся скоростная автомагистраль, оборудование и технологии будут переданы правительству Кении бесплатно¹⁶⁹. По сообщению оператора магистрали Moja Expressway, по скоростному шоссе, которое протянулось от западной части города до юго-восточной окраины мегаполиса, в конце декабря 2022 г. ежедневный объем движения составлял 50 тыс. автомобилей, а в 2023 г. это показатель возрастет до 70 тыс. ед.¹⁷⁰ На магистрали установлена электронная система взимания платы за проезд, что позволяет автомобилистам проезжать пункты взимания платы за проезд в течение трех секунд, экономя топливо и способствуя достижению целей по сокращению выбросов углерода в Кении, а их безопасность была гарантирована благодаря присутствию группы быстрого реагирования в случае аварии. В конце 2022 г. 68% водителей, пользующиеся услугами скоростной автострады, применяли электронный метод взимания платы за проезд, а для повышения удобства участников дорожного движения оператор дороги разрешил использование мобильной платежной платформы M-PESA в качестве способа оплаты¹⁷¹.

Инженеры CRBC отмечают, что после ввода в эксплуатацию скоростной автомагистрали к февралю 2023 г. по ней проехало около 10 млн автомобилей, причем в Найроби стало значительно меньше заторов на дорогах, а время поездки между районом Уэстлендс (Westlands district) в центре города и международным аэропортом Джомо Кеньятта (Jomo Kenyatta International Airport) сократилось на 60% и составляет всего 15 минут¹⁷². Проект получил высокую оценку за создание 6 тыс. новых рабочих мест, что принесло пользу сотням субподрядчиков и местным поставщикам строительных материалов¹⁷³. Также в рамках сооружения автомагистрали Найроби—Момбаса была проложена дополнительная автомобильная дорога Найроби—Найваша протяженностью 120 км, предназначенная для транспортировки грузов во внутренние районы страны, причем для перевозки грузов из главного порта страны порта Момбаса на внутренний контейнерный склад требуется восемь часов, в то время как при использовании железной дороги с метровой колеей, построенной британскими колонистами сто лет назад, требовалось около двух дней¹⁷⁴. По данным Кенийской национальной торгово-промышленной палаты, в стране не менее 40 китайских компаний создали дочерние компании, специализирующиеся на строительстве инфраструктуры — с помощью Китая и других партнеров Кения построила более 11,5 тыс. км новых до-

рог с твердым покрытием, при этом за последние 10 лет сеть таких дорог в стране выросла более чем на 85%¹⁷⁵.

Железная дорога Аддис-Абеба—Джибути (Эфиопия). Современная электрифицированная железнодорожная магистраль Аддис-Абеба—Джибути (также известная как железная дорога Эфиопия—Джибути) протяженностью 752,7 км, проложенная китайскими компаниями China Rail Engineering Corporation (CREC) и China Civil Engineering Construction Corporation (CCECC) в рамках выполнения контракта на сумму в 1,6 млрд долл. (около 75% средств, затраченных на прокладку магистрали, было предоставлено Экспортно-импортным банком Китая)¹⁷⁶, была введена в эксплуатацию в 2018 г. и связывает столицу Эфиопии с портом Джибути (Джибути) в Аденском заливе, причем на ней расположено 15 станций, а проектная скорость движения по ней составляет 120 км/ч¹⁷⁷.



Железная дорога Аддис-Абеба—Джибути.

Источник: Wang Xiaodong. Key projects launched as part of Belt and Road Initiative. URL: https://www.chinadaily.com.cn/a/202210/21/WS6351d539a310fd2b29e7dab6_2.html.

После официального введения в коммерческую эксплуатацию 1 января 2018 г. первая трансграничная железнодорожная магистраль на африканском континенте со стандартной колеей, электрифицированная на переменном токе напряжением 25 кВ, заменила старую линию с колеей в 1 тыс. мм и стала знаковым проектом как в рамках строительства «пояса и пути», так и на полях сотрудничества Китая и стран Африки¹⁷⁸. Железная дорога Аддис-Абеба—Джибути позволила сократить время пути из Аддис-Абебы до Джибути с 3 дней до 12 часов, расходы на перевозку грузов — до 30% стоимости перевозок автомобильным транспортом¹⁷⁹. К марту 2023 г. ее ежегодная пропускная способность возросла до 1,9 млн т грузов¹⁸⁰, а всего за последние пять лет по железной дороге было переве-

зено 530 тыс. пассажиров и 7,43 млн т грузов, причем ее строительство и последующая эксплуатация способствовали созданию около 55 тыс. рабочих мест¹⁸¹. Будучи первой трансграничной электрифицированной железной дорогой в Африке, эта линия играет все более важную роль в развитии внешнеторговых связей Эфиопии и Джибути, а также в укреплении региональной интеграции и экономическом развитии Эфиопии — по магистрале обеспечивается транспортировка более 25% всего объема внешнеторговых грузов в направлении порта Джибути, через который перевозится более 90% всего внешнеторгового грузопотока Эфиопии¹⁸².

Авиакомпания Ethiopian Airlines является первым африканским перевозчиком, выполняющим рейсы в Китай, и вот уже 50 лет соединяет страну со всей Африкой. Эфиопский авиаперевозчик выполнил свой первый рейс в Шанхай 21 февраля 1973 г. и некоторое время эксплуатировала это направление, прежде чем 7 ноября 1973 г. перенести свои рейсы в Пекин, который остается одним из его популярных направлений в Азии. В апреле 2023 г. авиакомпания Ethiopian Airlines ежедневно совершала авиарейсы в Пекин, Шанхай и Сянган, а также 10 и 4 рейса в неделю в Гуанчжоу и Чэнду соответственно. Кроме пассажирских авиакомпания Ethiopian Airlines также выполняет 31 грузовой рейс в неделю по девяти направлениям в Китае. Авиакомпания выполняет ежедневные грузовые рейсы в Гуанчжоу и Сянган, четыре рейса в неделю в Шанхай и по три в Чжэнчжоу и Ухань, а также два в Чанша. С мая 2022 г. Ethiopian Airlines также добавила еще три направления для грузовых перевозок в Китай: по два еженедельных рейса в Сямэнь и Шэньчжэнь, а также один в Чэнду — всего авиакомпания Ethiopian Airlines выполняет 66 еженедельных рейсов в 10 пунктов назначения в Китае¹⁸³.

Первая очередь Лагосского железнодорожного общественного транспорта (LRMT, Лагос, Нигерия). На городских дорогах коммерческого центра Нигерии Лагосе с населением более 15 млн человек постоянно возникали проблемы с трафиком — средняя скорость движения автомобилей не превышала 15 км/ч, постоянно возникали пробки, однако с завершением в конце 2022 г. крайне необходимой городской транспортной инфраструктуры, построенной Китаем, ожидается, что ситуация в крупнейшем городе Западной Африки вскоре значительно улучшится. Присутствующий на церемонии ввода первой очереди Лагосского железнодорожного общественного транспорта LRMT 21 декабря 2022 г. губернатор штата Лагос Б.О. Олусолу Санво-Олу отметил, что «этот проект, реализованный с помощью китайской компании China Civil Engineering Construction Co и профинансирован правительством штата Лагос, «переделывает историю для Нигерии»¹⁸⁴. «Голубая линия» LRMT общей протяженностью 27 км, соединяющая Ококомайко, густонаселенный район в западной части Лагоса, и Марину, деловой район острова. Она является

первой электрифицированной системой легкорельсового транспорта в Западной Африке и крупнейшим инфраструктурным проектом, реализованным в штате Лагос¹⁸⁵. Ввод в полноценную эксплуатацию в первом квартале 2023 г. первой очереди «Голубой линии» LRMT протяженностью 13 км с 5 станциями обеспечит ежедневный пассажиропоток в объеме более 250 тыс. человек, а когда вторая очередь LRMT протяженностью 14 км будет завершена, вся городская сеть легкорельсового транспорта будет перевозить более полумиллиона пассажиров в день, что значительно уменьшит заторы на дорогах в Лагосе и будет способствовать значительному сокращению выбросов парниковых газов¹⁸⁶.

Управляющий директор Lagos Metropolitan A. Акинахо заявила, что «LRMT является самым крупным достижением в области улучшения городской инфраструктуры предложенной Китаем инициативы «пояс и путь» в Нигерии и для Африки в целом за 2022 г., а построенная при помощи китайской компании городская железнодорожная сеть в Лагосе обеспечит тысячи прямых и косвенных рабочих мест для нашей многочисленной молодежи, а также обеспечит их обучение, чтобы подготовить их к работе в железнодорожной отрасли»¹⁸⁷.

Проект электрифицированного легкорельсового транспорта LRMT Blue Line (Нигерия). В конце декабря 2022 г. в штате Лагос на юго-западе Нигерии китайской строительной корпорацией гражданского строительства (CCECC) было завершено строительство первой очереди проекта электрифицированного легкорельсового транспорта протяженностью 27 км. Осуществляемая с 2010 г. первая очередь голубой линии лагосского железнодорожного общественного транспорта (Lagos Rail Mass Transit Blue Line/LRMT Blue Line) протяженностью 13 км насчитывает пять станций, пересекает Ококомайко (Okokoмаiko), густонаселенный район в западной части Лагоса, и Марина (Marina), деловой район на острове Лагос¹⁸⁸. Это часть амбициозного генерального плана развития транспортной инфраструктуры, направленного на удовлетворение потребностей штата как коммерческого и экономического центра Нигерии и одного из самых быстрорастущих мегаполисов мира. Ожидается, что первая фаза проекта LRMT Blue Line ежедневно будет перевозить более 250 тыс. пассажиров. На церемонии о завершении строительства проекта губернатор штата Лагос О. Санво-Олу сообщил, что строительство второй очереди железнодорожного проекта LRMT Blue Line протяженностью 14 км будет начато в январе 2023 г.¹⁸⁹

Порт

Порт Джибути (Джибути). В 2019 г. на территории порта Джибути¹⁹⁰ была создана крупнейшая в Африке зона свободной торговли (ЗСТ) площадью 48,6 кв. км, управление которой возложено на совместное

предприятие, а в число участников входят китайские компании China Merchants Holdings и Dalian Port Corp Ltd, а также Управление портов и свободной зоны Джибути. Более 200 зарубежных компаний коммерческого, логистического и перерабатывающего секторов уже зарегистрировались в ЗСТ, которая, как ожидается, станет важным связующим звеном, соединяющим другие африканские страны, участвующие в инициативе «пояс и путь», и превратит порт Джибути на северо-востоке Африки, в крупный морской логистический узел, связывающий Африку, Азию и Европу¹⁹¹.

Порт Дорале, стоимостью строительства около 430 млн долл. и открытый 24 мая 2017 г., также является многоцелевым портом и продолжением порта Джибути, расположенный в 6 км к западу от столицы Джибути. Построенный китайской компанией China State Construction Engineering Corp (CSCEC) и частично принадлежащий China Merchants Holdings (23,5% акций порта), порт с 15 якорными стоянками на причале протяженностью в 4 км и глубине фарватера в 15,3 м, оснащенный современными китайскими портовыми кранами и автопогрузочной техникой, позволяет ежедневно принимать суда водоизмещением до 100 тыс. т, обрабатывать до 10 млн т грузов и 250 тыс. контейнеров¹⁹². Все терминалы порта (для хранения нефтепродуктов, обработки навалочных грузов и приема контейнеров) имеют прямой доступ к магистрали Аддис-Абеба—Джибути, которая позволяет Эфиопии, отрезанной от морского побережья, получать выход к морю¹⁹³.

Сотрудничество в сфере развития транспортной инфраструктуры африканских государств с привлечением строительных компаний Китая происходит с применением различных моделей участия в строительстве, инвестировании, эксплуатации и управлении инфраструктурными проектами в Африке. С 2016 по 2022 гг. общий объем инвестиций в инфраструктурные проекты в Африке превысил 200 млрд долл., причем в 2022 г. на проекты, реализованные китайскими компаниями, приходилось 31,4% всех инфраструктурных объектов на африканском континенте¹⁹⁴. С момента основания Форума китайско-африканского сотрудничества (ФОАС) китайские строительные компании оказали помощь африканским странам в строительстве более 10 тыс. км железных дорог, модернизации около 100 тыс. км железных дорог и автомагистралей, около 1 тыс. мостов, 100 портов, а также 66 тыс. км линий электропередач¹⁹⁵. Они также обеспечили создание установленных генерирующих мощностей в 120 млн кВт, магистральной сети связи протяженностью 150 тыс. км способствовали созданию системы сетевого обслуживания, охватывающее почти 700 млн пользовательских терминалов¹⁹⁶.

Китайско-африканское сотрудничество в области строительства инфраструктуры представляет собой полностью интегрированную модель,

включающую предоставление льготных займов, прямые инвестиции, строительство и последующую эксплуатацию. При осуществлении сотрудничества с африканскими странами в деле расширения национальной транспортной сети континента правительство Китая активно применяет такое эффективное средство инвестирования в инфраструктурное строительство как государственно-частное партнерство в форме концессии (концессионных соглашений), при котором перераспределение правомочий собственности между Китаем, африканскими государствами и частным бизнесом в такой экономически непривлекательной (вследствие длительности сроков окупаемости вложений и значительной капиталоемкости проектов), но крайне необходимой для африканских стран области как строительство транспортной инфраструктуры, требует гарантий африканских государств.

При реализации проектов ГЧП в области инфраструктурного строительства на африканском континенте широко используются разнообразные механизмы сотрудничества китайских, африканских государственных строительных компаний и частного бизнеса¹⁹⁷. Они дифференцируются в зависимости от объема передаваемых африканским партнерам правомочий собственности, инвестиционных обязательств сторон, принципов разделения рисков между партнерами, ответственности за проведение различных видов работ, а наибольшее распространение в Африке получили механизмы партнерства в виде BOT и BOOT, BOT, BООТ¹⁹⁸.

Укрепилось взаимное инвестиционное сотрудничество — финансовые институты и центральные банки расширили масштабы расчетов в местной валюте и валютных свопов, что привело к неуклонному росту объемов финансовой помощи африканским странам. По состоянию на 2022 г. в системе трансграничных межбанковских платежей (CIPS) было 42 участника, из 19 африканских стран, причем Народный банк Китая (НБК), центральный банк Китая, подписал несколько соглашений о валютных свопах с центральными банками Южной Африки, Марокко, Египта и Нигерии на общую сумму 73 млрд юаней¹⁹⁹. Китай подписал меморандум о взаимопонимании о сотрудничестве в области финансового надзора с семью африканскими странами, включая Египет, Южную Африку и Нигерию, заложив прочную основу для стабильного и долгосрочного двустороннего финансового сотрудничества. Китай присоединился к Африканскому банку развития (АБР)²⁰⁰, Восточноафриканскому банку торговли и развития, Западноафриканскому банку развития и другим многосторонним финансовым институтам развития, причем Китай взял на себя обязательство обязался внести в общей сложности 996 млн долл. в Африканский фонд развития через АБР²⁰¹.

Порт Лекки (Нигерия). После завершения крупного морского проекта в конце октября 2022 г. китайская компания China Harbour Engineering Company Ltd (CHEC) 23 января 2023 г. в присутствии президента Нигерии М. Бухари передала правительству страны первый в стране многоцелевой глубоководный порт Лекки (Lekki Deep Sea Port), расположенный в экономическом центре страны Лагосе, который является крупнейшим морским портом в Нигерии и одним из крупнейших в Западной Африке²⁰². Строительство порта с общим объемом инвестиций более 1 млрд долл. началось в июне 2020 г. а в феврале 2023 г. порт был введен в полноценную эксплуатацию²⁰³. Сегодня новый нигерийский порт площадью более 90 га и расположенный примерно в 65 км к востоку от Лагоса²⁰⁴, способен принимать суда дедвейтом до 170 тыс. т, ежегодно обрабатывать 1,2 млн стандартных контейнеров и до 4,5 млн т грузов²⁰⁵, что позволит увеличить пропускную способность портов Нигерии на 80%²⁰⁶. Порт Лекки, с волноломом, простирающимся на 2,5 км в Гвинейский залив, и пятью гигантскими козловыми кранами для обработки контейнеров, является совместным проектом правительств Нигерии, китайской строительной компании China Harbour Engineering Company (CHEC) и владельца свободной зоны торговли Лагоса (Lekki Free Trade Zone) компании Tolarams Group (Сингапур)²⁰⁷. После передачи порта правительству Нигерии, китайская компания CHEC сохранила за собой 52,5% акций управляющей компании порта²⁰⁸, а остальные акции были распределены между ведущей французской судоходной компанией CMA CGM Shipping Co (17,5%) и правительством Нигерии (30%)²⁰⁹.

Генеральный директор китайской компании CHEC У Ди (Wu Di) отмечал, что «новый порт превратит Лагос в крупный морской логистический центр в Центральной и Западной Африки, а район Лагоса Лекки стал привлекательным местом для иностранных инвестиций. Порт Лекки, оснащенный самыми современными технологиями, такими как биометрические сканеры и системы распознавания лиц, значительно повысит безопасность и эффективность стивидорных работ, а также упростит таможенную очистку грузов, и, кроме того, строительство порта позволило создать около 200 тыс. новых рабочих мест не только в припортовой зоне, но и в сопредельных отраслях экономики Нигерии, которые участвовали в реализации этого крупного морского проекта»²¹⁰. В 2022 г. министр транспорта Нигерии М. Д. Самбо отмечал, что «порт, работающий по контракту с China Harbour Engineering Co., в течение 45-летнего лицензионного периода эксплуатации) принесет более 360 млрд долл. в бюджет страны и дополнительно создаст около 16 тыс. новых рабочих мест»²¹¹. Кроме того, порт Лекки, предлагая налоговые и другие льготы, а также надежную и современную инфраструктуру, значительно снизит стои-

мость доставки грузов и сможет изменить характер внешней торговли одной из крупнейших экономик Западной Африки»²¹².

Контейнерный терминал в порту Айн-Сохна. 15 марта 2023 г. зарегистрированная на Гонконгской фондовой бирже государственная китайская компания COSCO Shipping Ports Ltd (CSPL), дочерняя компания базирующегося в Шанхае китайской судоходной корпорации China COSCO Shipping Corp, специализирующаяся на портовых операциях, объявила о приобретении 25% акций в новом строящемся контейнерном терминале в египетском порту Айн-Сохна (Ain Sokhna Port) примерно за 375 млн долл. Порт Айн-Сохна, крупный порт Египта, Персидского залива и Азии, расположен к югу от входа в Суэцкий канал, примерно в 120 км к востоку от Каира и рядом с экономической зоной Суэцкого канала²¹³. Ожидается, что пропускная способность терминала после завершения строительства достигнет 1,7 млн двадцатифутовых контейнеров, а компания CSPL будет управлять этим проектом в течение 30 лет.

Согласно плану экономического развития Египта «Egypt's Vision 2030»²¹⁴, экономическая зона Суэцкого канала общей площадью 460,6 кв км будет превращена в промышленный, технологический и глобальный логистический центр Египта, а развитие экономической зоны повысит конкурентоспособность порта Айн-Сохна в регионе Красного моря, и он станет важным логистическим центром в регионе и Африке в целом. Инвестиции CSPL также помогут улучшить торговые связи между Китаем и Египтом, а также другими странами африканского континента. CSPL участвует в развитии другого терминала в Египте — контейнерного терминала Суэцкого канала (Suez Canal Container Terminal) в Порт-Саиде (Port Said). Объект функционирует как перевалочный узел для региона Восточного Средиземноморья у северного входа в Суэцкий канал. Портфель заказов на строительство терминалов компании CSPL охватывает Азию, Ближний Восток, Европу, Южную Америку и Средиземноморье и к началу 2023 г. китайская компания эксплуатировала и управляла 367 причалами в 37 портах по всему миру, из которых 220 предназначались для контейнеров, с совокупной годовой пропускной способностью 122 млн TEU (эквивалент двадцатифутового контейнера). Согласно заявлению экспертов Китайской федерации логистики и закупок (China Federation of Logistics and Purchasing), «учитывая стратегическое значение географического положения порта Айн-Сохна как для региональной, так и мировой торговли, инвестиции компании CSPL помогут Китаю, Египту и другим африканским странам, участвующим в инициативе «пояс и путь», увеличить объем своего экспорта и создать возможности для бизнеса в отраслях транспорта, производства и услуг»²¹⁵.

Порт Багамойо (Танзания). В 2022 г. при участии китайской строительной компании China Communications Construction Co (образованной в

результате слияния компаний China Road and Bridge Corporation (CRBC) и China Harbour Engineering Company (CHEC) и финансовой поддержке крупнейшего китайского портового оператора China Merchants Holdings (International) продолжалось строительство танзанийского порта Багамои, который станет крупнейшим в Восточной Африке портом, способным ежегодно обрабатывать 20 млн контейнеров и 19 млн т грузов, а также принимать контейнеровозы, вместимостью до 10 тыс. контейнеров²¹⁶. Строительство гавани Багамои, с объемом капиталовложений в объеме 10 млрд долл., предполагает развитие соответствующей прилегающей транспортной инфраструктуры и соединение с кенийским портом Момбаса, расположенным в 300 км, прокладку автомобильного шоссе протяженностью 34 км от порта Багамои в южном направлении до столицы округа Кибаха г. Мландизи и железной дороги протяженностью 65 км, соединяющей Багамои с железнодорожной магистралью Танзания—Замбия. Завершение строительства этого ключевого порта Танзании, расположенного в 75 км к северу от экономической столицы страны Дар-эс-Салам, планируется в 2045 г., также порт будет включать специальную экономическую зону площадью 1,7 тыс. га, что обеспечит превращение Танзании в региональный экономический центр и привлечение множества западных компаний²¹⁷.

Таким образом, с выдвиганием инициативы «пояс и путь» стала все более ощутимой помощь Китая африканским странам в области инфраструктурного строительства — на начальном этапе сотрудничества с африканскими странами Китай участвовал в возведении плотины Мерове в Судане, трубопровода и железной дороги из Южного Судана в Индийский океан²¹⁸, а также восстановил кенийскую железную дорогу до озера Виктория, первоначально проложенную, но впоследствии заброшенную во времена британской колонии²¹⁹. Строительство штаб-квартиры Африканского союза (Конференц-центр АС) стоимостью 200 млн долл. было полностью профинансировано правительством Китая — это был крупнейший проект помощи Китая в Африке со времен прокладки железной дороги TAZARA Railway²²⁰, причем высота главного здания составляла 99,9 м и оно являлось самым высоким зданием в Аддис-Абебе (Эфиопия)²²¹.

Китайская инициатива «пояс и путь» тесно переплетается с набором инициатив, предложенных и в настоящее время реализуемых Африканским союзом, а именно, «Повесткой дня Африканского союза на период до 2063 г.» и «Новым партнерством в интересах развития Африки». В рамках африканских инициатив реализуются 15 флагманских проектов, определенных на 24-й очередной ассамблее глав государств и правительств Африканского союза в Аддис-Абебе (31 января 2015 г.), «как ключевые для обеспечения и ускорения прогресса в направлении развития стран Африки», причем важнейшим определен проект «Строительст-

во сетей высокоскоростных поездов, соединяющих все африканские столицы и крупные экономические центры»²²². По данным журнала *Economist*, «Китаю нет равных, когда дело доходит до строительства крупных инфраструктурных объектов в Африке — до такой степени, что китайские предприятия перекроили транспортную карту континента. Сегодня вы можете сесть на поезд в Лагосе, Нигерия, и отправиться в Ибадан, следующий ближайший город, точно так же, как вы можете прилететь во многие недавно модернизированные аэропорты в разных частях Африки»²²³.

Или, например, совместное строительство индустриальных парков играет ведущую роль в активизации двустороннего экономического и инфраструктурного сотрудничества, и постоянно появлялись успешные примеры, такие как Китайско-египетская зона экономического и торгового сотрудничества ТЕДА Суэц (China-Egypt TEDA Suez Economic and Trade Cooperation Zone)²²⁴, Зона свободной торговли Лекки (Lekki Free Trade Zone) в Нигерии, Зона экономического и торгового сотрудничества Замбия—Китай (Zambia-China Economic and Trade Cooperation Zone), промышленный парк Хавасса (Hawassa Industrial Park) и промышленный парк Дыре Дава (Dire Dawa Industrial Park) в Эфиопии²²⁵, а также Международная зона свободной торговли Джибути (Djibouti International Free Trade Zone)²²⁶. К 2022 г. африканские страны с построили 237 промышленных парков или зон, причем более 60 из них были спроектированы, построены или эксплуатировались китайскими компаниями²²⁷. Эфиопия была одной из первых африканских стран, которая придала большое значение использованию индустриальных парков для ускорения индустриализации.

Китайские компании приняли участие во многих проектах сотрудничества — в 2015 г. Китайская корпорация гражданского строительства (China Civil Engineering Construction Corporation) выиграла тендер на строительство промышленного парка Хавасса, первого и, следовательно, флагманского промышленного парка, разработанного и поддержанного правительством Эфиопии²²⁸. Позднее китайские компании подписали контракты на строительство почти 10 индустриальных парков в городах Комболча (Kombolcha), Адама (Adama) и Дыре Дава (Dire Dawa), заняв доминирующее положение в строительстве индустриальных парков в Эфиопии²²⁹. Другим знаковым примером является Зона свободной торговли Лекки в Нигерии, являющаяся новаторским примером государственно-частного партнерства между китайскими предприятиями и нигерийским правительством²³⁰.

Уже к 2016—21 гг. более 12 тыс. китайских компаний работали в африканских странах, в том числе 920 в Нигерии, 861 в Замбии, 825 в Танзании, 689 в Эфиопии, 608 в Южной Африке, 396 в Кении, 274 в Кот-

д'Ивуаре и 248 в Анголе²³¹. Оценивая успех и влияние Форума по китайско-африканскому сотрудничеству в октябре 2020 г. (когда Форуму исполнилось 20 лет), член Госсовета КНР и министр иностранных дел Ван И отметил, что в 2019 г. объем прямых зарубежных китайских инвестиций в развитие экономики стран Африки составил более 49,1 млрд долл., что почти в 100 раз больше, чем в 2000 г.²³² В 2009 г. Китай обогнал США и стал крупнейшим торговым партнером Африки²³³, и в 2021 г. объем товарооборота между Китаем и Африкой по сравнению с 2020 г. вырос на 35,3% и составил 254,3 млрд долл.²³⁴, что в 20 раз больше, чем в 2000 г.²³⁵ Китай уже 14 лет остается крупнейшим торговым партнером Африки²³⁶, способствуя росту объема ВВП стран Африки на 20% в течение ряда лет²³⁷. Согласно данным Главного таможенного управления КНР, в 2022 г. общий объем торговли Китая со странами Африкой достиг 282 млрд долл., увеличившись на 11,1% по сравнению с 2021 г.²³⁸ Общий объем китайских прямых иностранных инвестиций в страны Африки в 2021 г. составил 3,74 млрд долл. — Китай являлся четвертым по величине инвестором на африканском континенте (после Нидерландов, Великобритании и Франции), причем с 2014 г. Китай уже опережал США²³⁹. В период с 2000 по 2021 гг. китайские финансовые институты подписали с правительствами и государственными предприятиями африканских стран 1141 кредитное обязательство на сумму 153 млрд долл., а общая стоимость контрактных проектов китайских предприятий в Африке в 2020 г. составила 38,3 млрд долл.²⁴⁰

6 февраля 2023 г. в городе Чанша (пров. Хунань) была открыта китайско-африканская база услуг по цифровизации экономики и торговли, которая будет обслуживать китайские компании в Африке и предоставляет соответствующие цифровые информационные услуги. База также будет выпускать аналитические отчеты с использованием статистических данных, связанных с китайско-африканским торгово-экономическим сотрудничеством, способствовать развитию трансграничной электронной торговли, проводить статистический анализ экономических и торговых данных, а также создавать новые проекты в области телекоммуникаций, Интернета, программного обеспечения и других информационных технологий. Кроме того, китайско-африканская база будет способствовать построению эффективной архитектуры национальных платежных систем африканских стран²⁴¹.

Выступая на приеме по случаю празднования 58-го Дня Африки в Пекине в мае 2021 г., член Госсовета и министр иностранных дел Китая Ван И отметил, что «даже в условиях пандемии COVID-19 Китай оставался главным торговым партнером Африки 12 лет подряд, а китайско-африканское сотрудничество в рамках инициативы «полоса и путь» продолжает углубляться, причем 46 африканских стран и Африканский союз

подписали соглашения о сотрудничестве с Китаем в этой области»²⁴². За 22 года своего существования Форум по китайско-африканскому сотрудничеству (FOCAC) способствовал прогрессу стран Африки во многих областях, включая, развитие транспортной инфраструктуры²⁴³. За последние 20 лет Китай был крупнейшим источником занятости в странах Африки, создавая ежегодно в среднем 18,6 тыс. новых рабочих мест, что намного больше, чем 12 тыс. рабочих мест, ежегодно создаваемых США за тот же период и, по мнению китайских экономистов, «создание рабочих мест является лучшим способом борьбы с бедностью и содействия экономическому росту африканских стран»²⁴⁴.

В последние годы, несмотря на пандемию COVID-19, китайские строительные компании продолжали активно участвовать в создании транспортной инфраструктуры стран Африки. Согласно заявлению китайской государственной многонациональной инжиниринговой и строительной компании China Communications Construction Co (CCCC), она «продолжает строить железные дороги, порты, аэропорты и мосты почти в 40 африканских странах»²⁴⁵. Китайская железнодорожная строительная корпорация (CRCC) занимается строительством инфраструктурных проектов в таких странах, как Алжир и Ангола, а в 2022 г. она подписала с Ганой два новых контракта по строительству железных дорог, которые начнут реализовываться в ближайшие годы²⁴⁶. Кроме того, китайская компания China Tiesiju Civil Engineering Group заявила, что она увеличит свои инвестиции в Эфиопии, Анголе и Мозамбике²⁴⁷. По 33-летней традиции в начале каждого нового года министры иностранных дел Китая совершают свою первую зарубежную поездку в Африку²⁴⁸. Соответственно, и в 2023 г. Китай поддержал традицию: недавно назначенный министр иностранных дел КНР Цинь Ган совершил восьмидневный визит в Африку — с 9 по 16 января 2023 г. он посетил Эфиопию, Габон, Анголу, Бенин и Египет, включая штаб-квартиру Африканского союза в Аддис-Абебе и штаб-квартиру Лиги арабских государств в Каире²⁴⁹.

Несмотря на неблагоприятные последствия пандемии COVID-19, число китайских компаний в зоне быстро росло и к августу 2022 г. достигло 54. Кроме того, китайско-африканское сотрудничество в создании промышленных парков укрепляет потенциал для самостоятельного развития стран Африки, укрепляет механизмы сотрудничества между Китаем и Африкой на высшем уровне и создает механизмы долгосрочной координации между правительствами²⁵⁰.

В своем обращении к 36-му саммиту Африканского союза 18 февраля 2023 г. Председатель КНР Си Цзиньпин подчеркнул, что в 2022 г. китайско-африканские отношения сохраняли здоровую динамику развития, а сотрудничество между Китаем и Африкой неуклонно продвигается вперед, занимая ведущее место в международном сотрудничестве с Африкой²⁵¹.

2.3. Создание транспортной инфраструктуры стран Ближнего и Среднего Востока

Форум сотрудничества Китая и арабских государств был учрежден в 2004 году, и уже к 2022 г., было проведено девять встреч на уровне министров. В рамках этого соглашения обе стороны создали ряд механизмов многостороннего сотрудничества.

После того, как президент Си предложил ОПОП в 2013 году, арабские страны взяли на себя инициативу присоединиться к инициативе, и в настоящее время 20 арабских стран подписали документы о сотрудничестве ОПОП с Китаем. В рамках совместного строительства китайской инициативы, китайско-арабское сотрудничество охватывает воздушные, сухопутные и морские сферы, включая навигационный спутник BeiDou, совместное исследование Луны, разведку нефти, природного газа и полезных ископаемых, а также торговлю портовыми грузами вдоль Аравийского, Красного и Средиземного морей.

Саммит Китай-арабские государства, саммит Китай—ССАГПЗ и государственный визит Председателя Си Цзиньпина в Саудовскую Аравию являются важным шагом дипломатии глав государств на новом пути Китая к дипломатии крупных стран с китайской спецификой и крупным новаторским начинанием в новой китайской ближневосточной дипломатии. Арабские страны уделили пристальное внимание 20-му Национальному съезду КПК и возлагают большие надежды на новые возможности развития, которые открывает китайская модернизация.

Во время визита Председателя Си Цзиньпина в ОАЭ в 2022 г., были подписаны несколько соглашений, охватывающих энергетику, финансы, сельское хозяйство и электронную коммерцию, включая одобрение создания первой китайской государственной компании по оказанию финансовых услуг в Абу-Даби.

Железнодорожная сеть Etihad Rail (ОАЭ). Железнодорожная сеть Etihad Rail (также называемая Union Railway) протяженностью 1,2 тыс. км была построена китайской компанией Power Construction of China Ltd в рамках проекта Etihad Rail Freight Facilities. Магистраль, которая строилась в два этапа, сегодня связывает крупные промышленные, производственные, логистические центры, а также густонаселенные районы и важные порты в ОАЭ, а также является важной составной частью сети железных дорог Совета сотрудничества арабских государств Персидского залива (ССАГПЗ)²⁵². Первый этап строительства железнодорожной сети Etihad Rail был завершен в 2017 г. и представлял собой маршрут для транспортировки серы из месторождений в Шахе и Хабшане к прибрежному городу Эр-Рувайс в регионе Эд-Дафра эмирата Абу-Даби²⁵³. В 2019 г. совместное предприятие, созданное китайской компанией China State Construction Engineering Corporation Middle East (CSCEC ME) и юж-

нокорейской компанией SK Engineering and Construction (SK E&C), приступило к строительству второго этапа железнодорожной сети Etihad Rail, который заключался в прокладке железнодорожной магистрали протяженностью 605 км и стоимостью строительства в 408 млн долл., которая должна была соединить города Рувайс и Гувейфат (Ruwais and Ghuwaifat), расположенный на границе ОАЭ с Саудовской Аравией²⁵⁴.

Второй этап, также включающий строительство мостов, туннелей, переходов для животных, прокладку путей и соединение с железнодорожной сетью, построенной в рамках первого этапа Etihad Rail, был завершен в мае 2022 г., и вся железнодорожная сеть была введена в полноценную эксплуатацию²⁵⁵. 31 января 2023 г. дочернее подразделение корпорации China Railway Rolling Stock Corp CRRC компания Qingdao Sifang Co Ltd, базирующаяся в провинции Шаньдун, подписала с компанией из Объединенных Арабских Эмиратов Etihad Rail контракт о поставке в 2025 г. китайского подвижного состава в ОАЭ. Базирующаяся в Пекине корпорация China Railway Rolling Stock Corp. является крупнейшим в стране производителем подвижного состава по показателю объема производства, а компания. Etihad Rail является разработчиком и оператором национальной железнодорожной сети ОАЭ. Контракт на поставку включает в себя экспорт трех пассажирских дизель-электрических двухсекционных пассажирских поездов (DMU) с максимальной скоростью до 200 км/ч, а также возможность в течение 15 лет покупки дополнительных 20 таких пассажирских составов и полное их техническое обслуживание и, ожидается, что эти поезда станут самыми быстрыми поездами DMU в мире. По данным CRRC Qingdao Sifang, поставляемые поезда будут изготовлены в соответствии с передовыми международными стандартами и технологиями и смогут курсировать как в жаркую погоду, так и во время песчаных бурь. С целью повышения комфортности для пассажиров, поезда, которые планируется ввести в эксплуатацию в 2025 г., будут оборудованы сетью Wi-Fi, местами первого и второго класса, семейными зонами, а также кондиционерами²⁵⁶.

Железнодорожная сеть в Объединенных Арабских Эмиратах (ОАЭ). В конце ноября 2022 г. было завершено строительство магистрального пути второй очереди национальной железнодорожной сети Etihad Rail в ОАЭ. Связывая пять эмиратов Абу-Даби, Дубай, Шарджа, Фуджейра и Рас-Аль-Хайма, транспортная артерия, идущая с востока на запад ОАЭ, в конце 2023 г. будет введена в эксплуатацию²⁵⁷. Секции В, С и D были построены совместно Китайской строительной корпорацией гражданского строительства (СЕСС), китайской компанией Shenzhen Metro Group Co Ltd и местными предприятиями. Протяженность нового отрезка Etihad Rail составляет 424 км, и он соединяет крупные промышленные центры, производственные базы, логистические узлы, густонаселенные районы и ключевые порты ОАЭ²⁵⁸.

Прокладка новых путей явилась сложной задачей, поскольку пришлось строить 182 моста, прокладывать 9 туннелей, а также осуществить перемещение 1745 объектов. Поскольку от качества шпал и рельсового полотна напрямую зависят скорость, безопасность и комфорт движения, корпорация SSECC создала путеукладочную базу между Абу-Даби и Дубаем, которая производила необходимые для проекта шпалы и рельсы на китайском оборудовании. База состояла из восьми производственных линий с общей производительностью 3,2 тыс. шпал в день, что означало максимальный ежемесячный объем производства шпал в количестве более 90 тыс. ед., причем срок эксплуатации высококачественных шпал, которые производились на базе, составит около 50 лет в коррозионной среде соляно-щелочных районов, по которым пролегает трасса железнодорожного пути. В проекте также использовались китайские стандарты при проектировании и строительстве туннелей, мостов, прокладке железнодорожного полотна и усилении подпорных стен. По заявлению руководства SSECC, строительство и последующая эксплуатация проекта позволит создать более 17 тыс. новых рабочих мест²⁵⁹. С 2010 г. в г. Мекка (Саудовская Аравия) была запущена в эксплуатацию линия легкого рельсового транспорта²⁶⁰, построенная Китайской железнодорожной строительной корпорацией (CRCC), которая ежегодно предоставляет услуги перевозки миллионам паломников, облегчая их путешествие по Мекке и значительно уменьшая заторы на дорогах. дороги во время хаджа²⁶¹. Линия легкого рельсового транспорта протяженностью 18,25 км включает девять станций и является первым подобным проектом, осуществленным китайской компанией на Ближнем Востоке²⁶².

По утверждению генерального менеджера CRCC (Саудовская Аравия) Ван Лэя, «на завершение железнодорожного проекта ушло всего 16 месяцев, и с тех пор, как он был введен в эксплуатацию в 2010 г. общий объем пассажирооборота городского легкого рельсового транспорта в Мекке составил более 20 млн паломников»²⁶³.

Саудовская Аравия является важной страной в арабском и исламском мире, и это единственная арабская страна в G20. Китай уделяет приоритетное внимание развитию отношений с Саудовской Аравией. После того, как в 2020 году разразилась эпидемия COVID-19, король Салман был первым главой иностранного государства, призвавшим президента Си поддержать борьбу Китая с эпидемией. На фоне глубоких и сложных изменений в текущей международной и региональной ситуации стратегическое и общее значение китайско-саудовских отношений становится все более заметным.

В экономическом плане Китай и Саудовская Аравия всегда придерживались принципа взаимной выгоды и взаимовыгодного сотрудничества. Саудовская Аравия долгое время была основным поставщиком сырой

нефти в Китай и крупнейшим торговым партнером Китая на Ближнем Востоке более 20 лет подряд. Китай является крупнейшим торговым партнером Саудовской Аравии с 2013 года. Саудовская Аравия является одной из первых стран, поддержавших и принявших участие в совместном строительстве ОПОП. Сотрудничество двух сторон в области энергетики и инфраструктуры постоянно углубляется и достигает плодотворных результатов.

2.4. Инфраструктурное сотрудничество между Китаем и странами ЛАК

На третьем совещании министров Форума Китай — Сообщества государств Латинской Америки и Карибского бассейна в декабре 2021 г. был принят «Совместный план действий по сотрудничеству в ключевых областях (2022—2024 гг.)», который включает «обмен ядерными технологиями, строительство мобильных сетей связи формата 5G, разработку космических программ и дальнейшее сотрудничество в строительстве ключевых объектов транспортной инфраструктуры»²⁶⁴. Что касается технологии 5G, то средства связи стран ЛАК являются самыми слабыми компонентами их инфраструктуры, в большинстве городов в странах ЛАС нет даже покрытия 4G, а в некоторых сельских районах вообще нет покрытия мобильной сети²⁶⁵. В отчете Экономической комиссии ООН для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК), опубликованном в августе 2021 г., отмечается, что «Углубление экономических отношений между Китаем и Латинской Америкой и Карибским бассейном в последнее десятилетие нашло отражение прежде всего в торговле, но при этом наблюдался рост китайских инвестиций в регионе.

Во время проведения 14-го делового саммита Китай—Латинская Америка и Карибский бассейн (China-LAC), проходившего в Чунцине в ноябре 2021 г., было отмечено, что «Латинская Америка является вторым по величине инвестиционным направлением Китая, в странах Латинской Америки создано более 2,7 тыс. китайских предприятий, общий объем контрактов которых достиг 220 млрд долл. (из них 140 млрд долл. — выполненные контракты), и можно утверждать, что экономическое, торговое, инвестиционное и инфраструктурное сотрудничество между Китаем и странами ЛАК создает новый маршрут через Тихий океан»²⁶⁶.

В общей сложности в период с 2005 по 2021 гг. китайские компании завершили 150 сделок по «слиянию и поглощению» (mergers and acquisitions, M&A) в регионе на общую сумму 83 млрд долл.²⁶⁷, и, кроме того, они реализовали 652 инвестиционных проекта на общую сумму около 75 млрд долл.»²⁶⁸. Китай является вторым по величине торговым партнером региона и крупнейшим торговым партнером Бразилии, Чили,

Перу, Уругвая и, в последнее время, Аргентины²⁶⁹. Согласно данным Главного таможенного управления КНР, в 2022 г. общий объем торговли Китая со странами Латинской Америки достиг 485,8 млрд долл., увеличившись на 7,7% по сравнению с 2021 г. и в 40 раз по сравнению с 2000 г.²⁷⁰

По данным Латиноамериканского банка развития, затраты на логистику в странах ЛАК составляют от 18 до 35% конечной стоимости продукции по сравнению с 8% в странах Организации экономического сотрудничества и развития. Однако, если бы все страны региона ЛАК улучшили свою инфраструктуру до среднего уровня других стран со средним уровнем дохода, темпы роста региональной экономики в Латинской Америке мог бы увеличиться до 2% в год²⁷¹. Таким образом, развитие кооперации с ведущими китайскими строительными компаниями в деле строительства и модернизации региональной инфраструктуры является важнейшим направлением сотрудничества Сообщества государств Латинской Америки и Карибского бассейна с Китаем²⁷². К июню 2022 г. общий объем накопленных китайских ПИИ в странах ЛАК составил 450 млрд долл., что составило 19% общего объема китайских ПИИ²⁷³.

Согласно данным ГТУ КНР, в начале 2023 г. Китай был вторым по величине торговым партнером Латинской Америки и крупнейшим торговым партнером девяти стран региона — Кубы, Парагвая, Аргентины, Чили, Бразилии, Уругвая, Перу, Боливии и Венесуэлы. Согласно статистике ГТУ КНР, по 10 основным категориям экспорта Китая в страны Латинской Америки в 2022 году, доминирующими китайскими экспортными товарами являлись электродвигатели, механические устройства, транспортные средства и запасные части, сталь, химикаты и другие промышленные товары, а также мебель, одежду, игрушки и другие товары народного потребления.

Согласно прогнозу китайских экономистов, «исходя из текущей тенденции роста объемов торговли между Китаем и странами ЛАК, ожидается, что к 2035 г. объем двусторонней торговли превысит 700 млрд долл. и Китай превзойдет США в качестве крупнейшего торгового партнера стран Латинской Америки»²⁷⁴.

Порт

Порт Сент-Джонс (Антигуа и Барбуда). Государство Антигуа и Барбуда находится в Карибском регионе Центральной Америки. В 2018 г. страна подписала межправительственный меморандум о взаимопонимании с Китаем о сотрудничестве в рамках проекта «пояс и путь», а в апреле 2022 г. член Госсвета КНР, министр иностранных дел Ван И заявил, что «Китай готов работать со странами Карибского бассейна в целях со-

действия развитию и углубления взаимовыгодного сотрудничества». В декабре 2022 г. были завершены реконструкция и расширение порта Сент-Джонс в Антигуа и Барбуда, стране, расположенной на одноименных островах и о. Редонда в группе Малых Антильских островов. После завершения этого проекта в рамках предложенной Китаем инициативы «пояс и путь» между Китаем и государством Антигуа и Барбуда, появился крупнейший пассажирский и грузовой терминал в восточной части Карибского региона общая площадь которого составляет около 12 тыс. кв. м, причем порт может одновременно принимать два сухогруза водоизмещением более 10 тыс. т, несколько контейнеровозов и круизных судов, а его ежегодный объем грузооборота составит 550 тыс. т.

Проект реконструкции и расширения порта Сент-Джонс был заключен с китайской корпорацией China Civil Engineering Construction Corp 15 января 2018 г., а льготный кредит в размере 600 млн юаней (86,22 млн долл.) был предоставлен Экспортно-импортным банком Китая²⁷⁵.

Мост

Мост Сальвадор-порт Итапарика. 15 ноября 2021 г. две китайские строительные компании China Railway Bureau Group Co и China Communications Construction Co приступили к строительству в Сальвадоре (столице штата Баия в Бразилии) крупнейшего в странах Латинской Америки морского вантового моста. Протяженность моста составляет 46,8 км, а на участке моста протяженностью 12,4 км и пересекающим морской залив, расположена главная поддерживающая башня моста высотой 205 м (глубина свай достигает 60 м), ванты которой поддерживают пролет. После завершения возведения моста в Сальвадоре (также известный как Сальвадор-де-Баия), скорость движения поездов увеличится с нынешних 40 до 90 км/ч, а ежегодный объем перевозки грузов увеличится с 3 до 9 млн т. Губернатор штата Баия Р. Коста заявил, что строительство Сальвадорского моста улучшит транспортное сообщение в районе залива Баия и штате Баия и принесет пользу 45 городам и 4,4 млн человек. В качестве важного перехода, соединяющего Сальвадор и порт Итапарика, Сальвадорский мост сократит время в пути между двумя пунктами с двух часов до 25 минут, а порт, долгое время страдавший от ограничений в развитии, станет не только ведущим транспортным узлом, соединяющим северную и южную части штата Баия, но и откроет новые возможности для развития внешней торговли страны²⁷⁶.

В свою очередь, руководство компании China Communications Constuction Co отметило, что строительство этого моста в Южной Америке является крупнейшим инвестиционным проектом китайских компаний, реализуемый на условиях государственно-частного партнерства²⁷⁷.

2.5. Новая дорога в Гайане (Южная Америка)

Правительство Гайаны долгое время разрабатывало план модернизации дороги, но не могло их реализовать из-за нехватки средств. В рамках реализации китайской инициативы «пояс и путь» была построена Китаем новая дорога и мост в Гайане.

Новая дорога и мост (Гайана). В 2018 г. правительства Китая и Гайаны подписали Меморандум о взаимопонимании о сотрудничестве в рамках реализации китайской инициативы «пояс и путь», который придал новый импульс практическому взаимодействию между двумя странами в области развития транспорта, энергетики, сельского хозяйства и добычи полезных ископаемых. 27 февраля 2017 г. дорога общего пользования на восточном побережье Гайаны — автомагистраль Восточного побережья Демерара (East Coast road project/ECRD), расширенная и отремонтированная китайской компанией China Railway First Group за счет льготного кредита, предоставленного Экспортно-импортным банком Китая, была введена в эксплуатацию²⁷⁸. В рамках китайско-гайанского сотрудничества за 28 месяцев была построена новая 7-километровая четырехполосная дорога протяженностью 7 км и шириной 13,4 м, а также реконструирована двухполосная дорога протяженностью 10 км, оборудованная светофорами, тротуарами и парковочными местами²⁷⁹. Город Джорджтаун составляет менее 1/1000 площади Гайаны, но в нем проживает почти треть населения страны, и сокращение пробок на дорогах между восточным побережьем Гайаны и столицей было долгожданной мечтой жителей Гайаны. Модернизированная дорога будет продлена до соседней страны Суринам, что принесет пользу более чем 300 тыс. человек, проживающих вдоль маршрута, и будет способствовать экономическому развитию Гайаны и Суринама. Старая дорога с двусторонним движением, которая была проложена около 20 лет назад, была сильно повреждена и покрыта рытвинами, на ней отсутствовали светофоры и дорожные знаки, а движение по ней было сопряжено с опасностями, особенно в сезон дождей.

После реконструкции дорога превратилась в чистое и аккуратное шоссе, бетонные водостоки заменили когда-то открытый придорожный желоб, а на середине дороги посадили зеленые насаждения²⁸⁰. В конце мая 2022 г. китайская железнодорожная строительная корпорация (CRCC) подписала контракт с Министерством общественных работ Кооперативной Республики Гайана на строительство нового моста через реку Демерара, который является крупнейшим проектом транспортной инфраструктуры в Гайане. Мост длиной около 2,8 км представляет собой железобетонную вантовую конструкцию через реку Демерара, обеспечивающий движение автомобильного транспорта со скоростью 80 км/ч и на срок службы 100 лет. Мост через р. Демерара расположен примерно в

600 м к югу от старого плавучего моста, который был построен в 1978 г. и представлял собой двухполосный понтонный мост, который серьезно ограничивал пропуск судов²⁸¹.

Новый мост на 80% сократит время прохода судов, более чем в два раза увеличит объемы проходящих под мостом и значительно снизит расходы на содержание моста²⁸².

2.6. Порт Пирей (Европа)

Почти 50% энергоресурсов и 20% других товаров, импортируемых в Китай, перевозятся греческими судами²⁸³. Поскольку Греция контролирует 25% мирового океанского торгового флота, и синергия с Китаем, крупнейшим в мире экспортером, представляет взаимный интерес, в феврале 2023 г. китайская компания China COSCO Shipping, ведущая греческая судоходная компания Hellenic Shipping и Министерство морских дел и островной политики Греции (Greece Ministry of Maritime Affairs and Insular Policy) подписали соглашение о стратегическом сотрудничестве в области финансирования судоходства, согласно которому обе стороны создадут совместный центр по координации совместной работы судоходных компаний и финансовых учреждений²⁸⁴. Результатом такого соглашения стало дополнительное инвестирование в порт Пирей.

Порт

Порт Пирей (Греция). Порт Пирей — крупнейший порт Греции и за последние годы он стал одним из самых быстрорастущих контейнерных портов в мире. 10 августа 2016 г. COSCO Shipping (Hong Kong) Co Ltd, дочерняя компания China COSCO Shipping Group, стала контролирующим акционером порта и начала эксплуатацию объекта. Предполагается, что компания вложит около 290 млн евро в расширение круизного терминала, улучшение судоремонтной пристани и нового многоэтажного гаража для парковки самосвалов²⁸⁵. После того, как крупнейший китайский морской перевозчик компания China COSCO Shipping начала управлять контейнерными терминалами греческого порта Пирей (Piraeus Port Authority SA (PPA SA) в 2009 г., в ноябре 2021 г. компания объявила, что завершила приобретение дополнительных 16% акций греческого порта, что увеличило долю COSCO в активах порта до 67%²⁸⁶. Китай использует порт Пирей в качестве перевалочного узла для азиатского экспорта в Европу, прибывающего на контейнеровозах из восточных портов Китая. Если в 2010 г. объем морских контейнеров, обработанных в порту Пирей, составил 880 тыс. ед, то, несмотря на сбои, вызванные пандемией COVID-19, в 2021 г. он достиг 5,94 млн ед.²⁸⁷ Пирей сегодня является интегрированным международным морским центром и важным каналом

глобальной морской цепочки поставок. Сотрудничество с китайской компанией COSCO позволило порту Пирей уже третий год подряд быть включенным в важный глобальный Индекс центров судоходства Синьхуа—Балтика (ISCD), который обеспечивает объективное и беспристрастное измерение уровня развития, а также статуса международных судоходных узлов — в 2022 г. порт Пирей уверенно вошел в первую десятку лучших портов мира в рейтинге 2022 г., занимая 5-е место в Европе и 9-е место в мире²⁸⁸. По данным администрации порта Пирей, общий объем доход гавани за первые 9 месяцев 2022 г. составил 145,8 млн евро (144,3 млн долл.), что на 28,2% больше, чем в 2021 г., а объем валовой прибыли за этот период достиг 83,146 млн евро (на 49,1% больше соответственно). Китай использует порт Пирей в качестве перевалочного узла для азиатского экспорта в Европу, прибывающего на контейнеровозах из восточных портов Китая. В 2010 г. объем морских контейнеров, обработанных в порту Пирей, составил около 900 тыс. ед, то, а в 2022 г. объем контейнеороборота составил 7,2 млн шт.²⁸⁹

Благодаря сотрудничеству китайской компании China COSCO Shipping и администрации порта Пирей, в местной экономике было создано более 3 тыс. прямых и 10 тыс. косвенных новых рабочих мест, а экономика Греции от деятельности порта Пирей получила 1,4 млрд евро дохода — развитие порта Пирей продемонстрировало дальновидность стратегии развития компании COSCO Shipping, которая эффективно способствовала развитию местной экономики при одновременном повышении эффективности бизнеса и устойчивости развития самой компании²⁹⁰. За последние 15 лет греческие судовладельцы построили более тысячи судов на верфях Китая на сумму более 50 млрд долл., причем доля китайских банков в финансировании греческих судовладельцев составляет более 3 млрд долл.

2.7. Строительство железной дороги и газопровода по маршруту Китай—Центральная Азия

Начало 2022 г. ознаменовалось важными событиями в отношениях между странами Центральной Азии и Китаем. 25 января 2022 г. Председатель КНР Си Цзиньпин и лидеры всех пяти центральноазиатских стран провели он-лайн саммит, отмечая 30-ю годовщину установления их дипломатических отношений²⁹¹. На встрече президенты обсудили результаты совместной работы и наметили горизонты дальнейшего сотрудничества. Во время этой встречи лидер Председатель КНР представил пять конкретных предложений по будущему сотрудничеству с Центральной Азией, причем основным стала решимость участников встречи укреплять торговое, экономическое и инвестиционное сотрудничество.

По данным Министерства торговли КНР, объем торговли между Китаем и пятью странами Центральной Азии в 2022 г. по сравнению с 2021 г. вырос на 40% и составил 70,2 млрд долл. В 2022 г. объем китайских ПИИ в страны ЦА составил 970 млн долл., и к началу 2023 г. общий объем накопленных китайских ПИИ в страны ЦА превысил 40 млрд долл. Из них, объем китайских ПИИ в Казахстан достиг 23 млрд долл.²⁹², в Узбекистан — более 10 млрд долл., в Кыргызстан — 4,8 млрд долл., в Таджикистан — более 3,2 млрд долл.²⁹³. Для достижения цели укрепления региональной инфраструктурной интеграции и увеличения объема транзитных перевозок по маршруту Китай—Европа лидеры Китая и пяти центральноазиатских стран договорились построить новые логистические и торговые коридоры между странами²⁹⁴, а важнейшим среди них станет новый железнодорожный маршрут Китай—Кыргызстан—Узбекистан²⁹⁵.

5—6 января 2023 г. во время государственного визита президента Туркменистана Сердара Бердымухамедова в Китай правительства двух стран подписали меморандум о взаимопонимании, направленный на усиление синергии между инициативой по возрождению Великого шелкового пути и участие в проектах в рамках китайской инициативы «пояс и путь». Подписание меморандума означает, что теперь Китай подписал документы о сотрудничестве в рамках инициативы «Один пояс, один путь» (ОПОП) со всеми странами Центральной Азии. Подписание соглашений еще больше продвинет сотрудничество в экономических вопросах и торговле, придаст новый импульс построению китайско-туркменского сообщества с общим будущим и выведет сотрудничество между Китаем и пятью странами Центральной Азии на новый и более высокий этап, в том числе и в строительстве железной дороги и газопровода.

Железная дорога

Железная дорога Китай—Кыргызстан—Узбекистан. После почти 20 лет переговоров, во время проведения саммита Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) в Самарканде (Узбекистан) 14 сентября 2022 г. Китай, Кыргызстан и Узбекистан подписали долгожданное соглашение по проекту строительства железной дороги Китай—Кыргызстан—Узбекистан²⁹⁶. В июле 2022 г. Государственный комитет по делам развития и реформе (ГКРР) сообщил, что группа китайских экспертов прибыла в Кыргызстан для проведения полевых работ на планируемой железной дороге Китай—Кыргызстан—Узбекистан, что ознаменовало начало технико-экономического обоснования нового крупного евразийского логистического проекта²⁹⁷. В сентябре 2022 г. китайская компания China High-Speed Railway Technology (CHSR), ведущий поставщик китайских систем высокоскоростных железных дорог и городского железнодорожного транспорта и 1-й исследовательский и проектный институт

China Railway Group сообщили, что активно приступили к проектированию железнодорожной дороги Китай—Кыргызстан—Узбекистан²⁹⁸. К октябрю 2022 г. китайские специалисты завершили работы по обследованию маршрута и картографированию ключевых планов, в то время как геологоразведочные и другие работы проводятся в соответствии с установленным планом работ²⁹⁹. Ожидается, что полевые исследования могут быть завершены к концу 2022 г., а все технико-экономические обоснования будут завершены к концу июня 2023 г.³⁰⁰



Маршрут железной дороги Китай—Кыргызстан—Узбекистан.

Источник: Li Xuanmin. China-Kyrgyzstan-Uzbekistan railway to open 'southern Eurasia corridor,' facilitates BRI cooperation with Central Asia: analysts. Highly anticipated project facilitates BRI cooperation with Central Asia, spurs Xinjiang's growth: analysts. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1275365.shtml>.

Планируемая общая протяженность железной дороги Китай—Кыргызстан—Узбекистан составит около 523 км, из них 213 км пройдет по территории КНР, 260 км — Кыргызстана и около 50 км — Узбекистана³⁰¹. Маршрут будет проходить с территории СУАР через КПП Каши (Кашгар) через территорию Кыргызстана до города Андижан в Узбекистане, а в перспективе магистраль через территорию Туркменистана и государства кавказского региона протянется до Турции и стран Европы, Южной Азии (Пакистана и Афганистана), Турции, Ирана и стран Ближнего Востока. Китайские специалисты подсчитали, что объем ежегодного грузооборота магистрали может составить 13 млн т, из которых 80% будут составлять транзитные грузы в пределах территории Кыргызстана, что означает гене-

рирование доходов Кыргызстана от транзитных перевозок в размере на 200 млн долл. в год³⁰². После завершения строительства магистрали, она будет способствовать превращению Кыргызстана и Узбекистана³⁰³ в региональные логистические центры, железная дорога будет кратчайшим грузовым маршрутом из Китая в страны Европы и на Ближнего Востока, что позволит сократить расстояние перевозки на 900 км и сократить время в пути на 7—8 дней³⁰⁴ и позволит значительно увеличить объемы внешней торговли между тремя странами³⁰⁵. Железнодорожная магистраль Китай—Кыргызстан—Узбекистан считается «южным» сухопутным маршрутом в континентальной транспортной сети Евразии³⁰⁶, став значимым дополнением к «северному» евразийскому маршруту между Китаем и Европой на фоне растущего спроса на транзит грузов между двумя крупными регионами³⁰⁷. Новая железнодорожная магистраль развитию экономики Кыргызстана и Узбекистана, не имеющих выхода к морю, а также других стран Центральной Азии, расположенных вдоль маршрута «пояса и пути». По мнению китайских наблюдателей, магистраль укрепит связность СУАР, который граничит с рядом стран Центральной Азии, включая Казахстан, Кыргызстан и Таджикистан, и будет способствовать его открытости и экономическому развитию, а также внесет вклад в увеличение внешнеторгового оборота не только Китая, Кыргызстана и Узбекистана, но и остальных стран ЦА³⁰⁸ и Ближнего Востока³⁰⁹.

22 сентября 2022 г. первый китайский грузовой поезд в тестовом режиме прибыл в пограничный город Хайратан в северной афганской провинции Балх, тем самым связав не имеющий выхода к морю Афганистан с Китаем. Грузовой поезд с 12 контейнерами отправился 10 сентября 2022 г. г. Кашгар в Китае и за 12 дней пересек территорию Кыргызстана и Узбекистана, прежде чем прибыть в Афганистан³¹⁰.

Новый железнодорожный маршрут в Монголии. По словам экспертов главного китайского железнодорожного перевозчика China Railway Group, торговля основными товарами, такими как уголь из Монголии и промышленные товары из Китая, продолжать играть важную роль в двусторонней торговле, наряду с сотрудничеством в области развития монгольской транспортной инфраструктуры в рамках сопряжения китайской инициативы «пояс и путь» и монгольской программы развития экономики «Степной путь». 26 ноября 2022 г. после восьми месяцев строительства начала работу железная дорога Зуунбаян—Ханги протяженностью 226,9 км через юго-восточную Монголию. Эта магистраль, построенная при содействии Китайской железнодорожной строительной корпорации (CRCC), обеспечила жизненно важное соединение между железной дорогой Тавантолгой—Зуунбаян и пограничным переходом Ханги—Мандал на монголо-китайской границе³¹¹. Новая магистраль также сформировала еще один железнодорожный транспортный маршрут между Монголией и Китаем

после того, как в сентябре 2022 г. была введена в эксплуатацию трансграничная железнодорожная линия протяженностью 233 км между угольным месторождением Таван—Толгой и Гашуун—Сукхайт на границе с Китаем, которая обеспечивает ввоз грузов в КНР через монголо-китайского железнодорожный пункт пропуска Гашуун Сукхайт—Ганкимаоду. Месторождение Таван—Толгой богато коксующимся углем, важным компонентом для производства стали в КНР, а новая железнодорожная магистраль позволяет ежегодно экспортировать от 30 до 50 млн т в Китай³¹².

В 2022 г. стоимость автомобильных перевозок грузов из Таван-Толгой в Ганкимаоду составляла около 40 долл. за 1 т, а себестоимость железнодорожных перевозок снизилась до 8 долл. соответственно, что в стало в пять раз меньше стоимости транспортировки грузов автомобильным транспортом³¹³. Кроме того, строительство железной дороги и ее последующая эксплуатация позволяет создать около 2,5 тыс. новых рабочих мест и создает возможности для дальнейшего развития внешне торговли между двумя соседними странами³¹⁴. С вводом в эксплуатацию железнодорожной линии ежегодный объем импортных и экспортных грузов увеличится на 20 млн т, а общий объем железнодорожных перевозок возрастет на 65%, причем плечо транспортировки до китайского рынка сократится на 242 км, что означает значительную экономию времени и затрат на перевоз грузов. Обсуждение укрепления транспортного сообщения было включено в повестку дня встречи министра транспорта Китая Ли Сяопина и его монгольского коллеги по видеосвязи в ноябре 2022 г., в ходе которой стороны обсудили планы расширения сотрудничества в области автомобильных дорог, железных дорог и гражданской авиации. По заявлению китайского министра, «есть надежда, что транспортные ведомства Китая и Монголии еще больше повысят уровень транспортных взаимосвязей, обеспечат безопасность, стабильность и бесперебойность логистических цепочек поставок, а также выведут сотрудничество двух стран в сфере транспорта на новый уровень. Железнодорожное сообщение между Китаем и Монголией открывает новые возможности развития трансграничных перевозок не только между двумя странами, но и обеспечивает интеграцию монгольских железных дорог в азиатскую региональную транспортную сеть, что позволяет Монголии иметь более тесные внешнеторговые связи с другими азиатскими рынками, в первую очередь со странами АСЕАН»³¹⁵.

Газопровод

Газопровод Китай—Центральная Азия. В июне 2022 г. на полях третьей встречи министров иностранных дел «Китай+Центральная Азия» (С+С5) состоялись переговоры министра иностранных дел Ван И с министром иностранных дел Туркменистана Р. Мередовым. Во время встречи

Ван И отметил, что «Китай продолжит расширять двустороннее энергетическое сотрудничество и рассматривает Туркменистан в качестве важного стратегического партнера в энергетической сфере»³¹⁶. 6 января 2023 г. в Пекине Председатель КНР Си Цзиньпин провел переговоры с президентом Туркменистана С. Бердымухамедовым, и главы двух государств объявили о поднятии китайско-туркменских отношений на уровень всеобъемлющего стратегического партнерства³¹⁷. Председатель КНР подчеркнул, что сотрудничество в области природного газа является краеугольным камнем китайско-туркменских отношений, и расширение сотрудничества в этой области служит стратегическим и долгосрочным интересам обеих стран. Двум странам необходимо ускорить сотрудничество по крупным проектам и раскрыть потенциал сотрудничества в таких областях, как зеленая энергетика, использование природного газа и энергетические технологии³¹⁸.

Со своей стороны, С. Бердымухамедов отметил, что с момента начала дипломатических отношений, особенно за последнее десятилетие после установления стратегического партнерства в 2013 г., между двумя странами осуществляются плодотворные обмены и сотрудничество во многих областях и на всех уровнях. Туркменистан будет работать с Китаем над усилением синергии между инициативой «Возрождения Великого Шелкового пути» и инициативой «пояс и путь», дальнейшим расширением сотрудничества в сфере экономики и торговли, укреплением сотрудничества в газовой и других энергетических отраслях, продвижением строительства приграничных железных и автомобильных дорог и других инфраструктурных проектов³¹⁹.

Сегодня на ведущую роль в качестве основного поставщика импортного газа выдвинулся магистральный трубопровод «Запад—Восток» из Туркменистана, который стал основным энергетическим проектом Китая в Центральной Азии³²⁰. В 2004 г. состоялась церемония ввода в эксплуатацию первой нитки газопровода (А) протяженностью 4,2 тыс. км Туркменистан—Китай, который проходит через территорию Узбекистана и Казахстана в СУАР по маршруту: Багтыярлык (Туркмения)—Узбекистан—Шымкент—Тараз—Алматы (Казахстан)—Хоргос—Урумчи—Чжунвэй—Сиань—Наньчан—Ганьчжоу—Гуанчжоу (КНР)³²¹. Газопровод стал обеспечивать стабильные поставки природного газа в район дельты р. Янцзы, испытывающий трудности энергоснабжения, а также в Сянган³²². Начальная мощность трубопровода составляла 12 млрд куб. м, а общая мощность газопровода позволяла ежегодно импортировать не менее 30 млрд куб. м туркменского газа³²³.

К началу 2013 г. в Китай поступило 18 млрд куб. м туркменского газа, а еще 10 млрд куб. м газа начали закачивать Узбекистан и Казахстан после ввода в эксплуатацию в 2010 г. второй нитки газопровода «Запад—Восток» (В)³²⁴. Протяженность туркменской части маршрута составила 188 км, уз-

бекской — 490 км, казахской — 1404 км³²⁵, а по китайской территории газопровод был протянут до бассейна Ордос, где соединился с ниткой (А) трубопровода «Запад—Восток». Компрессорная станция в Хоргосе (СУАР) является первой станцией газопровода Запад—Восток на территории КНР с функциями приема, транспортировки и мониторинга. Восемь компрессоров станции общей мощностью 240 МВт способны ежесекундно добавлять мощность более 2 тыс. куб. м природного газа. Поступая в Китай, газ из Центральной Азии по нитке (В) транспортируется в города центрального подчинения Шанхай, Гуанчжоу и 10 провинций страны³²⁶.

Две нитки газопровода «Запад—Восток» (А, В) с 8 региональными ответвлениями сформировали самый протяженный магистральный газопровод в мире длиной около 8,7 тыс. км, а доступ к газовому снабжению получили около 500 млн жителей 25 провинций и автономных районов КНР³²⁷. В 2014 г. была введена в эксплуатацию третья ветка газопровода «Запад—Восток» (С) протяженностью 1,83 тыс. км и ежегодной мощностью 7 млрд куб. м газа³²⁸.



Схема газопровода «запад—Восток».

Источник: Г. Бердымухамедов и Си Цзиньпин готовы обсуждать цены на газ, поставляемый по 4-й нитке газопровода Туркменистан — Китай. URL: <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/724143/>.

По данным оператора газопровода PipeChina West Pipeline Co (СУАР), который входит в государственную Корпорацию нефтегазовой трубопроводной сети Китая (China Oil & Gas Pipeline Network Corporation), в 2022 г. по газопроводу Китай—Центральная Азия в КНР было поставлено 43,2 млрд куб. м природного газа, причем по трубопроводу транспортировалось около

100 млн куб. м газа в сутки³²⁹. К началу 2023 г. по газопроводу Китай—Центральная Азия объем поставок газа в КНР составил в общей сложности 423,2 млрд куб. м природного газа с момента начала его эксплуатации в 2009 г. По данным компании PipeChina West Pipeline Co, в 2022 г. максимальный суточный объем перекачки газа превысил 163 млн куб. м³³⁰.

Согласно утверждению директора Китайского центра исследований экономики энергетики Сямьньского университета Лин Боцяна, «этот объем газа обеспечивает более 10% ежегодного объема внутреннего потребления природного газа в Китае, обеспечивая стабильные поставки для страны»³³¹. Внутреннее потребление газа обычно составляет около 300 млрд куб. м, а газопровод Китай—Средняя Азия, проработав к началу 2023 г. 4730 дней без аварий с момента запуска, остается важным и стабильным источником природного газа для более 550 млн жителей 27 административных единиц провинциального уровня КНР, включая Специальный административный район Сянган³³². В 2022 г. объем импортированного Китаем газа, прокаченного по газопроводу Китай—Центральная Азия, составил 30% от общего объема импорта газа Китаем³³³.

28 сентября 2022 г. PipeChina объявила о начале строительства четвертой ветки газопровода «Запад—Восток» (D) протяженностью 3,34 тыс. км³³⁴, которая от месторождения Галкыныш (Туркменистан) пройдет по территории Кыргызстана и Таджикистана через города Уча и Турфан в СУАР до конечного пункта Чжунвэй в Нинся-Хуэйском автономном районе на северо-западе Китая. Согласно плану строительства, основной этап четвертой ветки газопровода «Запад—Восток» (D) в СУАР от г. Турфан до г. Чжунвэй, протяженностью 1745 км и пересекающий два автономных района и одну провинцию, будет иметь приоритет в работе³³⁵.



Маршрут четвертой ветки газопровода «Запад—Восток».

Источник: Составлено авторами.

По оценкам, после окончания строительства этой ветки и всей сопутствующей инфраструктуры четырех веток газопровода «Запад—Восток» ежегодный объем транспортировки газа из центрально-азиатских республик в КНР возрастет до более чем 100 млрд куб. м³³⁶.

2.8. Создание транспортной инфраструктуры по маршрутам Китай—Европа и Китай—Лаос (Юго-Восточная Азия)

Китай остается главным экспортным направлением для Лаоса, за ним следуют Вьетнам и Таиланд, а основными странами-импортерами Лаоса являются Таиланд, Китай, Вьетнам, Соединенные Штаты и Япония.

Несмотря на пандемию COVID-19, Китай и Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) продемонстрировали укрепление экономических и торговых связей, начиная от инициатив в рамках Регионального всеобъемлющего экономического партнерства и заканчивая глубоко интегрированными производственными цепочками, на фоне совместных усилий, которые придали мощный импульс региональному развитию. От растущего числа новых железнодорожных проектов до промышленных парков и других инфраструктурных инициатив, сотрудничество Китая и АСЕАН вступило на новый ускоренный путь. Железнодорожный проект — лишь один из многих примеров того, как проекты с использованием китайских инвестиций и технологий приносят пользу местному населению и способствует более широкому экономическому развитию.

Железная дорога

Высокоскоростная железная дорога Китай—Лаос (Куньмин—Вьентян). 3 декабря 2021 г. после 5 лет строительства, в присутствии председателя КНР Си Цзиньпина и президента Лаоса Т. Сисулита была пущена в эксплуатацию одна из важнейших магистралей сети Паназиатских железных дорог — китайско-лаосская железная дорога протяженностью 1035 км (участок в Лаосе составляет 422 км), соединяющая Куньмин (пров. Юньнань) через китайский КПП Мохань (приграничный город уездного уровня на юге округа Мэнгла) со столицей Лаоса Вьентьяном, которая в будущем в рамках прокладки Паназиатской железнодорожной магистрали продлится через Таиланд и Малайзию до Сингапура³³⁷. На новой магистрали расположено 50 станций, по ней ежедневно курсируют 380 грузовых поездов, в том числе 70 международных грузовых поездов³³⁸, и ожидается, что железная дорога позволит увеличить объем перевозки грузов между Китаем и Лаосом с 1,5 млн т в 2021 г. до 3,9 млн т в 2030 г.³³⁹, в том числе 2 млн т будут переведены с морского транспорта на железнодорожный³⁴⁰. Грузовой поезд Lancang-Mekong

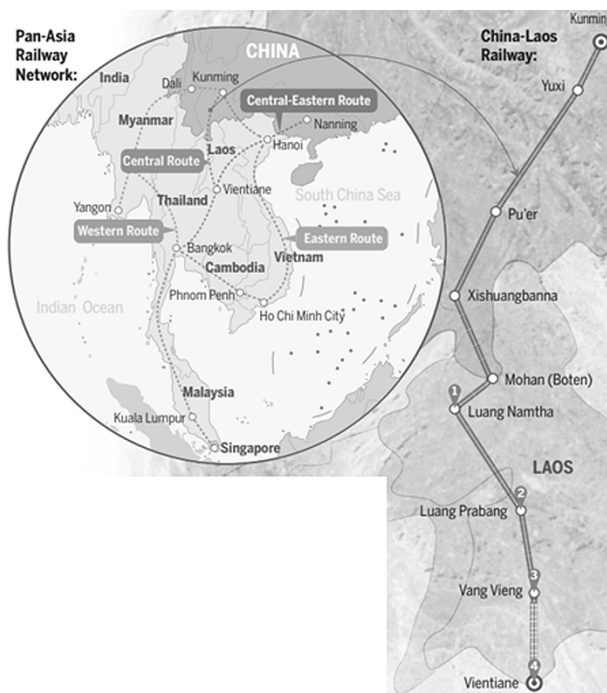
Express развивает скорость 120 км/ч, отправляется с вокзала Ванцзяин Западный (Wangjiaying West Station) в Куньмине и преодолевает расстояние до Вьентьяна за 26 часов³⁴¹.

Компания Laos-China Railway Co Ltd (LCRC) является совместным лаосско-китайским предприятием, со штаб-квартирой в столице Лаоса Вьентьяне, отвечающим за эксплуатацию лаосского участка железной дороги³⁴². С момента открытия железной дороги, компания LCRC активно совершенствует организацию перевозок, оптимизирует грузовое обслуживание и обеспечивает эффективную и бесперебойную транспортировку внешнеторговых грузов.

Компания LCRC провела маркетинговые исследования рынка грузовых и пассажирских перевозок, разработала нормативный график движения пассажирских поездов, провела планирование, организацию и учет перевозок транзитных грузов, открыла движение международного грузового поезда Lancang-Mekong Express между Китаем и Лаосом, что повысило эффективность таможенного оформления грузов. Также компания LCRC разработала требования, касающиеся процесса перевозки, а также создала зарубежные пункты возврата контейнеров в городах Лаем-Чабанг и Бангкок в Таиланде, Хошимин и Хайфон во Вьетнаме³⁴³. К началу 2023 г. 27 городов из 8 провинций Китая стали отправлять грузы в Лаос международными грузовыми поездами Lancang-Mekong Express по китайско-лаосской железной дороге, причем более 85% этих грузов направляются далее в страны АСЕАН, включая Мьянму, Таиланд, Вьетнам, Малайзию и Сингапур³⁴⁴. Согласно прогнозу Всемирного банка, железная дорога позволит сократить стоимость перевозки на внутренних маршрутах в Лаосе на 20—40%³⁴⁵, стоимость перевозки грузов из Вьентьяна в Куньмин на 40—50% и на 32% — стоимость транзита между Куньмином и важнейшим портом Таиланда Лаем Чабанг (Laem Chabang), входящим в число 25 крупнейших портов мира³⁴⁶.

Начиная с апреля 2022 г. пассажиры, пользующиеся китайско-лаосской железной дорогой на участке в Лаосе (422 км), стали пользоваться более медленными пригородными поездами внутри страны. Регулярные поезда курсируют со скоростью до 120 км/ч между столицей Лаоса Вьентьяном и контрольно-пропускным пунктом Ботэн на китайско-лаосской границе³⁴⁷. Путешественники также могут воспользоваться скоростными поездами между двумя городами, которые курсируют со скоростью до 160 км/ч. С целью увеличения пропускной способности магистрали и предоставления путешественникам больше выбора, было запущено восемь скоростных поездов и два регулярных рейса³⁴⁸. Дебютный показ пассажирского экспресса китайского производства, который будет курсировать в Лаосе, был представлен во Вьентьяне 15 октября 2021 г. перед тестовым запуском. Поезд с расчетной максимальной скоростью

160 км/ч может перевозить около 720 пассажиров, а два таких поезда могут быть соединены вместе для работы в случае необходимости³⁴⁹.



Железнодорожная магистраль Китай—Лаос.

Источник: Li Yingqing. Train link creates a web of prosperity. URL:

http://www.chinadaily.com.cn/a/202208/31/WS630eb53aa310fd2b29e751e0_2.html.

В составе поезда девять вагонов, в том числе локомотивный вагон, вагон-ресторан, вагон первого класса и шесть вагонов второго класса. Температура в вагонах может регулироваться, а под каждым сиденьем предусмотрены розетки, соответствующие китайским и лаосским стандартам. Инструкции и трансляция будут осуществляться на трех языках: китайском, лаосском и английском, а для удобства пассажиров с особыми потребностями в вагонах также есть такие удобства, как ванные комнаты для путешественников с ограниченными возможностями и указатели со шрифтом Брайля³⁵⁰. Поезд, названный «Lane Xang»³⁵¹ и окрашенный в красный, синий и белый цвета (цвета национального флага Лаоса), был произведен китайскими компаниями CRRC Qingdao Sifang и CRRC Dalian, дочерними компаниями China Railway Rolling Stock Corp. Экс-

пресс разработан с учетом требований линии и отличается передовыми технологиями, безопасностью, большой пассажироместимостью и низкими эксплуатационными расходами³⁵². Китайско-лаосская железная дорога обеспечивает Лаосу, стране не имеющей выхода к морю³⁵³, не только возможность превращения в один из крупнейших региональных логистических узлов в ЮВА³⁵⁴, но и позволяет построить новый логистический коридор между Китаем и остальными странами АСЕАН³⁵⁵, сокращая время в пути для грузовых поездов, связывающих Куньмин и Вьентьян, всего до 11 часов, включая время таможенного оформления³⁵⁶.

По данным администрации китайской пограничной станции Мохань³⁵⁷, с момента введения китайско-лаосской железной дороги в эксплуатацию 3 декабря 2021 г. и к апрелю 2023 г. через пограничный КПП проследовало более 2,6 тыс. грузовых поездов³⁵⁸, объем перевозки пассажиров составил более 14 млн человек, а объем грузооборота — 18,4 млн т³⁵⁹. В настоящее время трансграничные грузовые перевозки по Китайско-Лаосской железной дороге охватывают Лаос, Таиланд, Мьянму, Малайзию, Камбоджу, Вьетнам, Бангладеш и Сингапур, расположенные вдоль маршрута «пояс и путь», к марту 2023 г. более 3,6 тыс. грузовых поездов проследовали по магистрали³⁶⁰, причем ассортимент перевозимых грузов расширился с более чем 10 наименований, когда железная дорога была впервые введена в эксплуатацию, до более чем 1,2 тыс³⁶¹.

По сообщению China Railway Kunming Group, в феврале 2023 г. китайский участок китайско-лаосской железной дороги обслужил 7,7 млн пассажиров³⁶², при этом максимальное количество поездов за один день достигало 50 тыс. человек³⁶³, а на лаосской стороне за этот период было зарегистрировано 1,3 млн пассажиров, при этом ежедневный показатель достиг 8,2 тыс. человек³⁶⁴. Согласно прогнозу руководства компании Laos-China Railway Co Ltd, в 2023 г. более 10 млн пассажиров воспользуются услугами китайско-лаосской магистрали, которая также перевезет более 20 млн т грузов³⁶⁵. По сообщению China State Railway Group, 13 апреля 2023 г. по китайско-лаосской железнодорожной магистрали были запущены трансграничные пассажирские поезда, соединяющие Куньмин (столицу провинции Юньнань) и столицу Лаоса Вьентьян³⁶⁶. Ранее, с момента введения в эксплуатацию магистрали в декабре 2021 г. пассажирские поезда курсировали на участке между городами Куньмин и Мохань, а также на участке, соединяющем Вьентьян и Ботэн³⁶⁷. По сообщению China Media Group (CMG), поездка по трансграничному маршруту из Куньмина во Вьентьян занимает 10,5 часов³⁶⁸. С целью повышения эффективности работы пограничного пункта пропуска Мохань и увеличения объемов перевозимых грузов по железной дороге, в конце 2022 г. время досмотра одного трансграничного грузового поезда на китайском КПП было сокращено с 20 до 11 минут³⁶⁹. Ожидается, что объем грузо-

вых перевозок по китайско-лаосской железной дороге будет продолжать неуклонно расти, а по оценкам Всемирного банка, в долгосрочной перспективе железная дорога потенциально сможет увеличить объем совокупного дохода Лаоса³⁷⁰, не имеющего выхода к морю, на 21%³⁷¹. Также магистраль будет стимулировать региональную экономическую интеграцию³⁷² и рост объемов ВВП азиатских стран, особенно после того, как 1 января 2022 г. вступило в силу Соглашение о Всеобъемлющем региональном экономическом партнерстве (ВРЭП)³⁷³. По заявлению Ци Даян, генерального директора Yuxinou (Chongqing) Logistics Co., Ltd., одного из операторов на маршруте железнодорожных перевозок «Китай—Европа—Китай», «товары из стран Юго-Восточной Азии могут транспортироваться в Европу по маршрутам грузовых поездов Китай—Европа и Китай—Лаос³⁷⁴, что придаст новый импульс экономическому и торговому обмену между странами Европы и ЮВА»³⁷⁵. Генеральный директор китайско-лаосской железной дороги Юань Минхао также отмечал, что «Китайско-лаосская железная дорога, проходя далее на север по территории КНР, соединяется с железными дорогами, которые проходят через ряд крупных китайских городов, включая Чэнду (пров. Сычуань), муниципалитет Чунцин, Ухань (пров. Хубэй) и Сиань (пров. Шэньси)³⁷⁶, а также множество логистических распределительных центров, расположенных в Китае и вдоль маршрута железнодорожной линии Китай—Европа»³⁷⁷. По предварительным оценкам аналитиков Министерства транспорта КНР, доставка грузов между странами АСЕАН и ЕС по новому евразийскому железнодорожному маршруту будет занимать около 20 дней, что будет в два раза быстрее морской перевозки³⁷⁸. По данным Всемирного банка, китайско-лаосская железная дорога как часть паназийской железнодорожной магистрали (КНР—Лаос—Таиланд—Малайзия—Сингапур) в перспективе обеспечит увеличение совокупного дохода железнодорожной отрасли Лаоса на 21%³⁷⁹. 6 ноября 2022 г. грузовой поезд отправился из парка Вэнфу в зоне освоения новых высоких технологий г. Дачжоу (пров. Сычуань) в столицу Лаоса Вьентьян, что стало первым рейсом международного грузового поезда Китайско-Лаосской железной дороги по маршруту Дачжоу—Вьентьян по новому международному сухопутно-морскому торговому коридору «КНР-АСЕАН»³⁸⁰. Грузовой состав проследовал через муниципалитет Чунцин на юго-западе Китая, провинцию Юньнань и г. Луангпхабанг на севере Лаоса, прежде чем прибыл во Вьентьян³⁸¹. С открытием этого нового маршрута время транспортировки из Дачжоу в страны ЮВА, такие как Таиланд, Мьянма и Малайзия, сократится до трех-четырех дней, причем новый сервис грузовых поездов облегчит сбор грузов из провинции Сычуань и Чунцина, а также обеспечит местным предприятиям расширение своего бизнеса на рынках стран ЮВА³⁸². Этот рейс ознаменовал официальное открытие

международного железнодорожного маршрута Дачжоу—Вьентьян, который в дальнейшем будет эффективно содействовать росту экспортных поставок (электронных изделий, удобрений и других товаров) из провинции Сычуань и Чунцина в страны АСЕАН и Центральной Азии³⁸³. 31 декабря 2022 г. международный грузовой поезд № 75140 с электронными компонентами, прибывшими из Вьетнама, по маршруту Китай—Европа отправился с вокзала г. Пинсян (ГЧАР) через Сиань (пров. Шэньси) в Казахстан и достиг места назначения за 25 дней. По сообщению руководства Китайской железнодорожной компании международных мультимодальных перевозок (China Railway International Multimodal Transport/CRIMT), что в прошлом электронные компоненты из Вьетнама перевозились в страны Центральной Азии морским путем, однако морские перевозки были связаны с различными ограничениями, а также на доставку до пунктов назначения требовалось около 50 дней. С открытием нового международного маршрута через Пинсян и Сиань время транспортировки грузов из Вьетнама сократилось в два раза³⁸⁴.

20 марта 2023 г. поезд с грузовыми контейнерами из стран — членов ВРЭП, включая Лаос, Вьетнам и Японию, отправился из крупного узлового железнодорожного центра Чэндун (Chengtong), расположенного в Новом районе Шэньбэй (Shenbei New District) г. Шэньян (административном центре пров. Ляонин), ознаменовав открытие нового международного грузового маршрута для стран — членов ВРЭП через Шэньян в Европу. Узловой центр Чэндун связан железнодорожной сетью с портами Циндао, Жичжао, Шидао, Ланьшань, с китайско-лаосской железной дорогой и маршрутами грузовых поездов Китай—Европа, что облегчает и ускоряет сбор и последующую транспортировку товаров общего назначения и транзитных грузов, прибывающих из стран ВРЭП, в Европу. С целью увеличения обработки транзитных грузов из стран ЮВА, местные власти провинции Ляонин планируют построить в Шэньяне крупный транспортно-логистический центр площадью 20 тыс. кв. м³⁸⁵.

Железнодорожная магистраль East Coast Rail Link (Малайзия). В рамках реализации инициативы «пояс и путь» с 2018 г. стало стремительно развиваться сотрудничество Китая и Малайзии в одновременном осуществлении четырех крупных железнодорожных проектов общей протяженности 1209 км, которые, по оценкам, обойдутся в 164 млрд рингитов (40,27 млрд долл.), а также в строительстве 12 автомагистралей, с расчетной общей стоимостью более 150 млрд рингитов³⁸⁶. Железнодорожные проекты в Малайзии включают строительство высокоскоростной железной дороги от Куала-Лумпура до Сингапура (Lumpur—Singapore high-speed rail) протяженностью 350 км и стоимостью от 50 до 60 млрд рингитов³⁸⁷, прокладку железной дороги Восточного побережья (East Coast Rail Link/ECRL) стоимостью 55 млрд рингитов (ECRL)³⁸⁸,

строительство третьей линии массового скоростного транспорта с беспилотным вождением в долине Кланг (Circle Line 3, 31 станция) стоимостью 40 млрд ринггитов и электрификацию железной дороги Гемас—Джохор Бару (Gemas—Johor Baru) стоимостью 8,9 млрд ринггитов³⁸⁹.

В 2023 г. при помощи китайской компании China Communications Construction Company (CCCC) продолжалась прокладка магистрали East Coast Rail Link протяженностью 665 км от крупнейшего морского порта Малайзии Порт-Кланг (Port Klang, штат Селангор)³⁹⁰, расположенного на западном побережье Малаккского пролива («морские ворота» Куала-Лумпура)³⁹¹ и входящего в число 20-и крупнейших портов мира, до столица штата Келантан города Кота-Бару на северо-востоке Малайзии³⁹². Проект ECRL был разработан китайской компанией CCCC совместно с Malaysia Rail Link, дочерней компанией, находящейся в полной собственности Министерства финансов Малайзии и владельцем проекта ECRL, а при строительстве магистрали используются высокотехнологичные методы, в том числе самые современные машины для бурения туннелей китайского производства, применяемых для проходки одних из самых протяженных туннелей в регионе общей протяженностью 15,22 км³⁹³. Ожидается, что после введения в эксплуатацию в 2026 г. магистраль значительно улучшит железнодорожное сообщение Малайзии и будет стимулировать ее экономическое развитие³⁹⁴.

Южная национальная железная дорога (Филиппины). В 2022 г. China Railway Group Limited (одна из крупнейших строительных компаний КНР и одна из ведущих мировых подрядчиков в области транспортной инфраструктуры) создала консорциум из своих дочерних компаний China Railway No 3 Engineering Group и China Railway Engineering Design and Consulting Group, который подписал контракт на сумму около 17,55 млрд юаней (2,54 млрд долл.) с Министерством транспорта Филиппин на строительство Южной дальнемагистральной национальной железной дороги (Philippine National Railway South Long-Haul Project), которая, как ожидается, будет проложена в течение 36 месяцев³⁹⁵.

Железнодорожная магистраль протяженностью 565 км, соединит столичный район Манилы (Manila) с провинциями Сорсогон (Sorsogon) и Батангас (Batangas), расположенные на юге острова Лусон (Luzon)³⁹⁶. После введения в эксплуатацию железнодорожной магистрали ежегодный объем перевозки пассажиров будет составлять 14,6 млн человек и, ожидается, что на этапе строительства проект будет ежегодно создавать более 10 тыс. новых рабочих мест³⁹⁷. Первый участок магистрали протяженностью 380 км будет и включающий 23 станции пройдет через четыре провинции³⁹⁸. После того, как магистраль будет полностью введена в эксплуатацию, время в пути между Манилой и регионом Бикол (Bicol region, состоящим из шести провинций, четыре из которых находятся на

материковой части полуострова Бикол (юго-восточная оконечность острова Лусон) сократится с нынешних 12 часов по автомобильной дороге до четырех часов по железнодорожной дороге, причем пассажирские поезда будут курсировать со скоростью до 160 км/ч, а грузовые поезда — со скоростью до 100 км/ч³⁹⁹.

Скоростная автомагистраль Пномпень—Сиануквиль (Камбоджа). После более чем трех лет строительства 1 октября 2022 г. была открыта для движения скоростная автомагистраль Пномпень—Сиануквиль (также по-кхмерски известная как Кампонгсаом, либо «Jingang Expressway» или «Golden Port Expressway») ⁴⁰⁰. Построенная в рамках инициативы «пояс и путь» и при помощи Китайской корпорацией дорог и мостов (China Road and Bridge Corporation), скоростная магистраль, протяженностью 187 км и стоимостью в 2 млрд долл., соединяет столицу Камбоджи Пномпень и город-порт Сиануквиль ⁴⁰¹, где расположен крупнейший в стране глубоководный морской порт ⁴⁰², через который проходит подавляющий объем внешней торговли Камбоджи ⁴⁰³. Скоростная автомагистраль Пномпень—Сиануквиль (Phnom Penh-Sihanoukville) имеет две полосы для движения в каждом направлении, а также аварийную полосу с каждой стороны и асфальтобетонное покрытие ⁴⁰⁴, сокращает предыдущую пятичасовую поездку по Национальной дороге № 4 между двумя городами примерно до двух часов, а также уменьшает количество заторов на дорогах и снижает транспортные расходы ⁴⁰⁵. Минимальная скорость движения по этой платной дороге составляет 60 км/ч, а максимальная скорость составляет 120 км/ч для обычных автомобилей, 100 км/ч для большегрузных автомобилей без прицепов и мотоциклов и 80 км/ч для грузовых и легковых автомобилей с прицепом, а также трейлеров ⁴⁰⁶. По данным камбоджийского оператора магистрали PPSHV Expressway, за 200 дней после введения в эксплуатацию автомагистрали Пномпень—Сиануквиль к апрелю 2023 г. общий объем трафика составил 2,53 млн автомобилей ⁴⁰⁷, причем плата за проезд легкового автомобиля по скоростному шоссе составляла всего 12 долл ⁴⁰⁸. Руководство PPSHV Expressway отметило, что раньше контейнеровозы или грузовики тратили один или два дня на поездку из Пномпеня в Сиануквиль, но с введением автомагистрали в эксплуатацию они ежедневно могут совершать две или три поездки ⁴⁰⁹.

ВСЖД Джакарта—Бандунг (Индонезия). В конце ноября 2022 г. завершилась пробная эксплуатация участка высокоскоростной железной дороги (ВСЖД), соединяющая столицу Индонезии Джакарту и ее четвертый по величине город Бандунг (столицу провинции Западная Ява), и ожидается, что железная дорога протяженностью 142,3 км, строительство которой осуществляют китайские компании China Railway Corp., China Communication Construction Co и PowerChina ⁴¹⁰, будет введена в эксплуа-

тацию в июне 2023 г.⁴¹¹. Испытательный участок пролегал между станцией Тегаллуар (Tegalluar Station) и литейным двором № 4, а скоростной поезд провел пробное тестирование, проверив несколько систем, включая дорожное полотно, пути, беспроводную связь, электроснабжение, устройства сигнализации, централизации и блокировки⁴¹². Скоростные поезда были произведены китайской компании по производству подвижного состава корпорацией CRRC Changchun Railway Vehicles Co China Railway Corp. по китайским стандартам с учетом реальных условий эксплуатации в Индонезии⁴¹³. Руководство компании China Railway Corp. заявило, что строительство высокоскоростной железной дороги идет в соответствии с планом, к декабрю 2022 г. 2558 коробчатых балок для ВСЖД Джакарта—Бандунг были установлены, 13 туннелей были пробиты, и более 92% строительных работ на дорожном полотне и на четырех станциях магистрали (Халим, Караванг, Падаларанг и Тегаллуар) были завершены⁴¹⁴.

16 января 2023 г. была завершена сварка всех 1168 рельсов длиной 500 м, необходимых для ВСЖД Джакарта—Бандунг, что заложило прочную основу для завершения укладки пути в середине февраля 2023 г.⁴¹⁵ Работа была выполнена совместно китайскими и индонезийскими рабочими, причем использовался полный комплект китайского оборудования для сварки длинных рельсов на базе по сварке рельсов в Тегуаллуаре, первой базе по сварке рельсов для высокоскоростной железной дороги за пределами Китая. База использует китайское оборудование, технологии и стандарты, а также инновации для адаптации скоростной магистрали к высокой температуре и высокой влажности в Индонезии⁴¹⁶. Охватывая потенциальное население в 40 млн человек, скоростная магистраль сокращает время в пути между Джакартой и Бандунгом с более чем 3 часов до примерно 40 минут при проектной скорости 350 км/ч⁴¹⁷. Запуск в эксплуатацию магистрали знаменует собой первый случай, когда китайская ВСЖД экспортируется за границу по комплексной цепочке поставок, что также считается знаковым проектом в рамках предложенной Китаем инициативы «пояс и путь», а также связующим звеном между китайской инициативой и индонезийской стратегией Global Maritime Fulcrum⁴¹⁸.

Строительство железной дороги, которое финансировалось в основном за счет займов Китайского банка развития (China Development Bank/CDB), началось в июне 2018 г.⁴¹⁹, на начальном этапе проектная пропускная способность магистрали планировалась на уровне около 30 тыс. пассажиров в сутки, а через пять лет она должна удвоиться⁴²⁰. После ввода в эксплуатацию магистрали, она будет управляться китайско-индонезийским консорциумом, куда входят китайская корпорация China Railway Corp. и индонезийская государственная компания PT Wijaya Karya Tbk⁴²¹.

Китай активно наращивает объемы экспорта подвижного состава в рамках реализации инициативы «пояс и путь», в котором полностью ис-

пользуются китайские технологии, стандарты и оборудование. В рамках укрепления китайско-индонезийских торгово-экономических связей⁴²² и в целях развития национальной системы высокоскоростного железнодорожного транспорта, одиннадцать сверхскоростных поездов для ВСЖД Джакарта—Бандунг были разработаны на основе инновационных технологий для скоростных поездов Fuxing китайского производства, 21 августа 2022 г. были отправлены из провинции Шаньдун в Индонезию⁴²³, и в начале сентября 2022 г. эта партия высокоскоростных поездов прибыла из порта Циндао (пров. Шаньдун) в порт Джакарты в Индонезии. Поезда были доставлены в Бандунг автомобильным транспортом, а остальные планируется отправить партиями в 2023 г. Согласно сообщениям индонезийских СМИ, вторая партия будет состоять из трех комплектов электропоездов и должна прибыть в Индонезию 29 декабря 2022 г., третья партия (3 электропоезда) прибудет 25 февраля 2023 г., а четвертая партия (4 электропоезда) — 15 марта 2023 г.⁴²⁴

Руководство китайской компании CRRC Changchun Railway Vehicles Co отмечало, что «для местной прибрежной погоды, жаркой, влажной и туманной, мы использовали высококачественную антикоррозионную конструкцию и, кроме того, ВСЖД Джакарта—Бандунг имеет несколько длинных и крутых склонов, поэтому мы использовали конструкцию, позволяющую поездам быстрее разогнаться и быстрее подниматься по склонам»⁴²⁵. Производимые компанией CRRC Changchun Railway Vehicles Co скоростные поезда Fuxing с восемью вагонами для 564 пассажиров передвигаются с крейсерской скоростью 350 км/ч, оборудованы системой искусственного интеллекта, а при помощи внешних камер, лидаров и датчиков способны сканировать железнодорожное полотно на расстоянии 14 км перед собой и выявлять любые помехи на пути. Программное обеспечение экспресса Fuxing позволяет контролировать более 60 ключевых показателей, таких как точное обнаружение местоположения, диагностика неисправностей, организация движения состава в реальном времени, обработка данных, которые обеспечивают поддержку технического обслуживания и безопасности эксплуатации скоростного поезда Fuxing⁴²⁶. Благодаря использованию новых материалов и технологий, а также носовой части в форме клюва орла, выбранной из более чем 40 предложенных дизайнов, электропоезд имеет меньший коэффициент аэродинамического сопротивления и меньший вес, что повышает на 10% его энергоэффективность, позволяя ежегодно экономить 1,8 млн кВт·ч электроэнергии по сравнению с предыдущими моделями высокоскоростных поездов⁴²⁷. С целью повышения безопасности, были решены технические вопросы, связанные с аэродинамикой, герметичностью и шумопоглощением поездов Fuxing, контактом их колес с рельсом при следовании поездов через туннели и прохождении мимо друга на высокой скоро-

сти. Бортовая система кондиционирования воздуха обеспечивает подачу свежего воздуха из расчета 16 кв. м на человека в час, что на 40—60% выше, чем у поездов ВСЖД в других странах. Поезда Fuxing могут вместить 601 пассажира, причем вагоны широкие и просторные, с площадью поперечного сечения 11,2 кв. м, что на 14,3% больше, чем у зарубежных аналогов, что представляет больший комфорт для пассажиров⁴²⁸.

Метрополитен

Первая линия метрополитена Cat Linh-Ha Dong в Ханое (Вьетнам). 5 ноября 2022 г. была введена в эксплуатацию первая во Вьетнаме построенная в эстакадном исполнении линия метро Cat Linh-Ha Dong протяженностью 13,05 км с 12 станциями связала центр столицы Вьетнама г. Ханой через западные районы города с новыми отдаленными жилыми кварталами. В 2011 г. контракт на строительство ханойского метрополитена был заключен муниципалитетом Ханоя с китайской компанией Shenzhen Metro Group Co Ltd⁴²⁹, государственным оператором городских железных дорог в провинции Гуандун. Проект был профинансирован за счет целевого кредита правительства Китая и изначально намечалось, что пробный пуск первой линии метрополитена состоится в 2013 г., а к началу 2015 г. линия Cat Linh-Ha Dong станет интегрированной частью системы городского транспорта. Однако многочисленные задержки на начальном этапе реализации проекта из-за трудностей с освобождением городской территории под будущие объекты метрополитена значительно увеличили первоначальную стоимость прокладки линии метрополитена и отсрочили предполагавшуюся дату ее открытия. В 2015 г. китайская компания China Railway Group Ltd также получила контракт на выполнение строительных работ и присоединилась к компании из Шэньчжэня для выполнения основного контракта⁴³⁰. Во время визита президента Вьетнама Чан Дай Куанга в Китай в мае 2017 г., правительство Китая оказало помощь Вьетнаму в получении льготного кредита у Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ) для финансирования окончания строительства линии метрополитена Cat Linh-Ha Dong⁴³¹. Общая сумма инвестиций в окончание проекта составила около 800 млн долл. (вместо запланированных 340 млн долл.). После введения в эксплуатацию ханойской линии метрополитена компания Shenzhen Metro Group будет отвечать за управление, эксплуатацию, техническое обслуживание и обучение местного персонала в течение первых 41 месяца. За первый год работы линия метрополитена Cat Linh-Ha Dong перевезла более 7,2 млн пассажиров⁴³². Сегодня по первой ханойской линии метрополитена со средней скоростью 35 км/ч в обычном режиме (хотя максимальная скорость может составлять 80 км/ч) курсируют 13 поездов, каждый из которых состоит из четырех вагонов и рассчитан на перевозку

более 950 пассажиров, причем пояснения и указатели на станциях и в вагонах сделаны как на вьетнамском, так и на английском языках. По официальным данным, за первые три месяца 2023 г. объем пассажирских перевозок на линии метрополитена Cat Linh-Hà Dong увеличился на 262% по сравнению с аналогичным периодом 2022 г. — за первый квартал 2023 г. около 2,65 млн пассажиров воспользовались услугами этой наземной железной дороги, что означало, что среднее количество пассажиров в день составляло 32 тыс. человек в будние дни и от 26 тыс. до 28 тыс. человек в выходные дни, причем среднее время ожидания пассажиров составляло от 6 до 10 минут. По данным ханойского информационного агентства, количество пассажиров, ежедневно пользующиеся месячными проездными документами, достигло около 10 тыс. человек. Китай и Вьетнам договорились добиваться завершения проекта ханойского легкорельсового транспорта и, согласно генеральному плану развития городского транспорта в Ханое на период до 2050 г., намечено построить восемь линий метрополитена, которые свяжут столицу Вьетнама с его ближайшими пригородами, причем главные маршруты метрополитена Ханоя будут прокладываться в наземном и эстакадном вариантах и лишь отдельные участки будут проложены под землей⁴³³.

Мост

Мост Stueng Trang-Kroch Chhmar (Камбоджа). В конце ноября 2021 г. в присутствии премьер-министра Камбоджи С. Т. Хун Сена был введен в эксплуатацию мост Stueng Trang-Kroch Chhmar (мост дружбы между Камбоджей и Китаем/Cambodia-China Friendship Bridge) длиной 1,131 км и шириной 13,5 м, проходящий через реку Меконг и соединяющий провинции Кампонгтям и Тбоунгхмум на юго-востоке Камбоджи⁴³⁴. Мост, построенный Шанхайской строительной группой (Shanghai Construction Group) в рамках льготного кредита правительства Китая, стал восьмым мостом в Камбодже, построенный за счет китайских прямых иностранных инвестиций (ПИИ)⁴³⁵, льготных кредитов китайских финансовых институтов и правительства КНР⁴³⁶. Выступая на церемонии открытия моста, премьер-министр Камбоджи отметил, что «Китай, как наш самый главный партнер⁴³⁷, является ключевым участником строительства дорог и мостов в стране, проложив более 3 тыс. км национальных дорог в королевстве»⁴³⁸.

Строительство мостов на Филиппинах. В ходе трехдневного визита президента Филиппин Фердинанда Р. Маркоса-младшего в Китай (3—5 января 2023 г.) Китай и Филиппины подписали в общей сложности 14 документов о сотрудничестве, а важнейшим документом стал обновленный Меморандум о взаимопонимании по инициативе «пояс и путь», в котором основное внимание было уделено двустороннему со-

трудничеству в области торговли и реализации инфраструктурных проектов⁴³⁹. Китайские эксперты отметили, что две страны впервые подписали Меморандум о взаимопонимании по инициативе «пояс и путь» в ноябре 2018 г., а «обновленная версия будет способствовать дальнейшему расширению экономического и торгового сотрудничества между двумя странами»⁴⁴⁰. В дополнение к обновленному меморандуму о взаимопонимании две страны также подписали документы по нескольким крупным инфраструктурным проектам, в том числе Рамочное соглашение о строительстве мостов через реки Пасиг и Марикина (Pasig, Marikina Rivers' Bridges) и проект строительства мостов через искусственный водный путь в Маниле Манггахан (Mangghahan Floodway Bridges Construction Project)⁴⁴¹. Стороны также обсудили кредитные соглашения, которые поддержат развитие филиппинской инфраструктуры, и выразили надежду на дальнейшее укрепление сотрудничества в области крупных ключевых инфраструктурных проектов, таких как строящийся при помощи Китая мост через залив Давао (г. Давао — о. Самал) (Davao-Samal Island Bridge), который в рамках реализации национальной программы «Строить, строить, строить» («Build, Build, Build» program)⁴⁴² обеспечит развитие транспортной сети Филиппин и будет стимулировать экономическое развитие страны⁴⁴³.



Мост через залив Давао (г. Давао — г. Самал острова Самал).

Источник: Bridge brings China, Philippines closer. URL:

<https://www.chinadaily.com.cn/a/202210/31/WS635effd1a310fd2b29e7f474.html>.

Мост через мост через залив Давао возводится силами китайской строительной компании China Road & Bridge Corporation, дочерней компанией China Communications Construction Company, и является флагманским проектом правительств Китая и Филиппин⁴⁴⁴. Мост протяженностью 3,98 км, строительство которого началось в ноябре 2022 г., сократит время поездки между двумя городами с получаса до пяти минут и обеспечит повышение экономического потенциала юга страны⁴⁴⁵. Китай обеспечивает финансирование 90% стоимости проекта в 23 млрд песо (397 млн долл.) и ожидается, что мост, соединяющий остров Самал и город Давао, обеспечит ежедневный двусторонний проезд 25 тыс. транспортных средств и будет открыт в конце 2026 г.⁴⁴⁶ По словам экспертов, после ввода в эксплуатацию мост обеспечит сокращение времени в пути между городом Давао⁴⁴⁷ и островом Самал и будет способствовать развитию логистики и торговли⁴⁴⁸.

Китайские предприятия активно участвовали в строительстве автомобильных мостов, портов и электростанций на Филиппинах, и к началу 2023 г. было реализовано около 40 проектов межправительственного сотрудничества, охватывающих многие области, такие как инфраструктура, энергетика и сотрудничество в области развития сельского хозяйства⁴⁴⁹.

Кроме того, в январе 2023 г. филиппинская компания ICTSI получила от китайской компании China Harbour Engineering четыре новых порталных кранов на пневмоколесном ходу (RTG) для своего крупнейшего международного контейнерного терминала Минданао (Mindanao International Container Terminal (MICT) в Маниле. International Container Terminal Services, Inc. (ICTSI, штаб-квартира в Маниле, Филиппины) является одним из крупнейших мировых операторов контейнерных терминалов, который занимается развитием и эксплуатацией портовых терминалов в 32 портах 19 стран мира, способных ежегодно обрабатывать от 1 до 3 млн контейнеров, а также навалочных грузов⁴⁵⁰. Китайские компании China Harbour Engineering, China Railway Engineering Corp и Shanghai Zhenhua Heavy Industries являются давними и надежными поставщиками портового перевалочного оборудования, портовых кранов для филиппинской компании ICTSI, причем эти компании предоставляют инженерные услуги и оборудование для ряда терминалов ICTSI по всему миру⁴⁵¹. China Harbour Engineering реализует проекты портовой инфраструктуры на международном контейнерном терминале Mindanao International Container Terminal в Маниле (Филиппины), международном терминале Tanjung Priok Berths (Джакарта, Индонезия), международном контейнерном терминале Контекон (Contecon) в порту Мансанильо (Port of Manzanillo, Мексика), международном терминале Пуэрто Кортес (Puerto Cortes, Кортес, Гондурас), международном терминале порта Буэнавентура (port of Buenaventura, Колумбия) и терминалах порта Ла-Плата (port of La Plata,

Буэнос-Айрес, Аргентина). Компания China Railway Engineering предоставляет услуги в порту Матади (port of Matadi, Демократическая Республика Конго), а компания Shanghai Zhenhua Heavy Industries поставляет портовое оборудование в международные контейнерные терминалы Лаэ и Мотукеа в порту Морсби (port of Morsby, Папуа-Новая Гвинея), контейнерный терминал Суаре в порт Пернамбуку (port of Pernambuco, Бразилия)⁴⁵².

В дополнение к меморандуму о взаимопонимании по инициативе «пояс и путь» обе стороны также договорились о расширении сотрудничества в энергетическом секторе. Согласно совместному заявлению, стороны решили в ближайшее время возобновить переговоры о разработке нефти и газа, а также изучить возможность сотрудничества в таких областях, как солнечная, ветряная и ядерная энергетика, а также производство автомобилей, использующие альтернативные источники энергии⁴⁵³.

2.9. Создание Китайско-пакистанского экономического коридора (КПЭК) и экономического коридора «Бангладеш—Китай—Индия—Мьянма» (ЭКБКИМ) (Южная Азия)

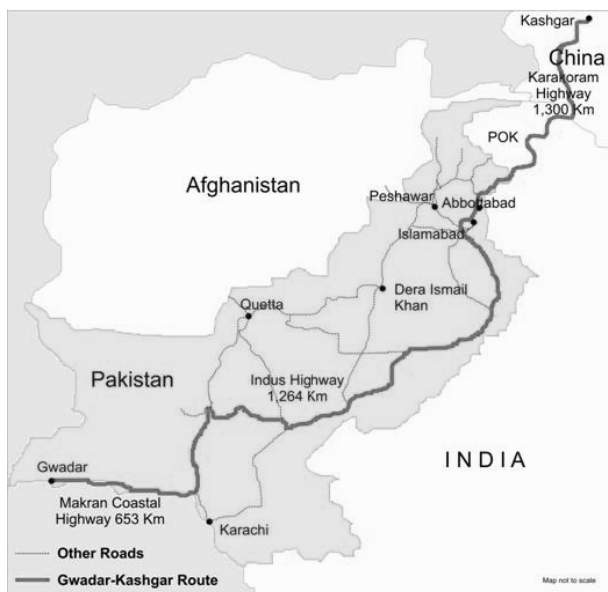
В мае 2013 г. во время своего визита в Индию премьер Госсовета КНР Ли Кэцян официально выступил с предложением о создании «Экономического коридора «Бангладеш—Китай—Индия—Мьянма» (ЭКБКИМ) («Bangladesh, China, India and Myanmar Economic Corridor»/ ВСИМ), который будет способствовать совместному развитию стран Южной, Юго-Восточной и Восточной Азии. ЭКБКИМ который начинается в Куньмине (столице провинции Юньнань) и проходит через Мьянму, Северо-Восточную Индию, Бангладеш и Калькутту (Индия), охватывая территорию 1,65 млн кв км с населением около 450 млн человек⁴⁵⁴. Составной частью ЭКБКИМ является Y-образный «Экономический коридор Китай—Мьянма» (ЭККМ) («China-Myanmar Economic Corridor»/СМЕС), который был создан в рамках инициативы «пояс и путь» и в соответствии с планом национального развития Мьянмы⁴⁵⁵.

Уже весной 2015 г. во время государственного визита в Пакистан, своего первого визита в страну, Председатель КНР Си Цзиньпин выступил в национальном парламенте с речью под названием «Построение китайско-пакистанского сообщества с общим будущим для обеспечения более тесного взаимовыгодного сотрудничества», в котором особо подчеркнул роль китайско-пакистанского сотрудничества в области инфраструктурного строительства⁴⁵⁶. В ноябре 2022 г. Председатель КНР провел встречу с премьер-министром Пакистана М.Ш. Шарифом, на которой обсудили ряд проектов Китайско-пакистанского экономического коридора (КПЭК)⁴⁵⁷ в рамках инициативы «пояс и путь», включая проект ВСЖД,

соединяющей крупнейший город Пакистана Карачи с Пешаваром, строительство кольцевой железной дороги в Карачи (КСР)⁴⁵⁸ и вспомогательной инфраструктуры в порту Гвадар⁴⁵⁹. Таким образом, создание КПЭК и ЭКБКМ в рамках инициативы «пояс и путь» позволит Китаю наладить поставки товаров в Южную Азию.

Железная дорога

Железная дорога Карачи—Пешавар (Пакистан). Ранее, В 2013 г. правительства КНР и Пакистана достигли соглашения о прокладке железной дороги протяженностью 3 тыс. км, которая в рамках «Экономического коридора Китай—Пакистан» (КПЭК) из г. Кашгара соединит СУАР через Исламабад и Карачи с пакистанским портом Гвадар (пров. Белуджистан), обеспечив стыковку «Экономического пояса Шелкового пути» на севере и «Морского Шелкового пути XXI в.» на юге Пакистана⁴⁶⁰.

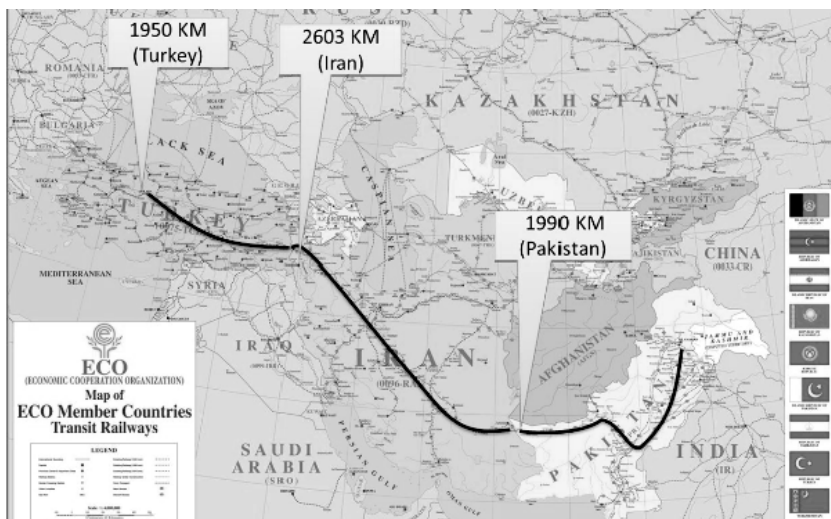


Маршрут железнодорожной магистрали Кашгара (Каши, СУАР) — порт Гвадар.

Источник: Сазонов С.Л. Автомобильный комплекс КНР: императивы инновационного развития // С.Л. Сазонов. В 2 кн. Кн. 2. Региональный аспект. М.: ИДВ РАН, 2020. С. 54.

В Пакистане при помощи китайских строительных компаний ведется работа по прокладке железной дороги Mainline-1 (ML-1) с объемом инвестиций в 7,5 млрд долл., которая предусматривает прокладку и реконст-

рукцию со строительством второго пути железнодорожной линии протяженностью 1872 км по маршруту Карачи—Пешавар⁴⁶¹. Первый этап проекта (2021—2024 гг.) предусматривает строительство 527 км железнодорожного пути между Пешаваром, Равалпинди и Лахором⁴⁶². На втором этапе (2022—2026 гг.) будет проводиться реконструкция 521 км пути между Лахором и Хайдарабадом, а в рамках третьего этапа будет осуществлена модернизация 740 км пути на железнодорожных участках Равалпинди—Пешавар и Хайдарабад—Мултан⁴⁶³. С введением железной дороги в эксплуатацию максимальная скорость движения пассажирских составов увеличится с 70 до 160 км/ч, а грузовых поездов — с 80 до 120 км/ч⁴⁶⁴. Новая магистраль ML-1, проходящая по маршруту Карачи—Пешавар, и являющаяся основным участком КПЭК и составной частью маршрута «пояс и путь» и Экономического коридора «Китай—Центральная Азия—Западная Азия» (ССВАЕС), будет стимулировать развитие железнодорожного сообщения, связывающего Китай и Пакистан через погранпереход в СУАР, а также Иран и Турцию⁴⁶⁵.



Источник: Турция, Иран и Пакистан свяжутся с Китаем «грандиозным» проектом.
 URL: <https://edaily.com/ru/news/2020/12/29/turciya-iran-i-pakistan-svyazhutsya-s-kitaem-grandioznym-proektom>.

Транснациональная железная дорога между четырьмя странами протяженностью 6540 км (протяженность участка в Пакистане составляет 1,99 тыс. км, Иране — 2,6 тыс. км и Турции 1,95 тыс. км) позволит обеспечить перевозку грузов из Исламабада в Стамбул за 10 дней, что го-

раздо быстрее аналогичного морского маршрута между Пакистаном и Турцией, который занимает 22 дня⁴⁶⁶.

В период 2022—2023 гг. КПЭК вступил в свою вторую фазу развития (СРЕС Phase-II), в которой особое внимание будет уделено модернизации транспортной и энергетической инфраструктуры, пакистано-китайскому научно-техническому сотрудничеству, созданию зон информационных высоких технологий и развитию китайско-пакистанских специальных экономических зон (СЭЗ)⁴⁶⁷. В прошлом Пакистан остро нуждался в восстановлении и строительстве новой инфраструктуры, а успешное завершение многочисленных проектов по развитию инфраструктуры в стране привело к укреплению региональной транспортной связности. Китайские и пакистанские ученые утверждают, что, в случае успешной реализации СРЕС Phase-II, к 2030 г. объем ВВП Пакистана увеличится на 6,43%, а рост инвестиций в развитие инфраструктуры страны позволит увеличить объем внешней торговли на 9,8% и создать 4 млн новых рабочих мест. Выполнение намеченных планов СРЕС Phase-II обеспечит превращение Пакистана в ключевого участника транзитной торговли, причем континентальная и морская транспортная инфраструктура КПЭК увеличит объемы экспорта из западных провинций Китая и обеспечит сокращение времени транспортировки и снижение стоимости логистики⁴⁶⁸. Согласно оценкам пакистанских экспертов, это поможет сократить время в пути на 20 дней для Омана, Саудовской Аравии (21 день), Кувейта (24 дня), Нидерландов и Германии (2 дня), Франции из Китая (21 день). При расчете стоимости транзитных грузов на 1 контейнер в долларах экономия может составить 1857 для Омана, 1457 для Саудовской Аравии, 1457 для Кувейта, 1357 для Нидерландов, 1357 для Германии и 1357 для Франции и Китая, причем от использования маршрутов КПЭК при транспортировке транзитных грузов Китай может получить выгоду в размере 70 млрд долл., а Пакистан, будучи ключевой транзитной страной, также может получить преимущества в виде транзитных сборов и прочих услуг.⁴⁶⁹

Скоростная автомагистраль Суккур—Мултан. В декабре 2020 г. в Пакистане была введена в эксплуатацию, проходящая с севера на юг страны, автомагистраль М5 Суккур—Мултан (Мултан—Джалалпур Пирвала—Восточный Ахмедпур—Рахимьяр Хан—Садикабад—Убауро—Пано Акил—Суккур) протяженностью 392 км построена при помощи китайской компании China State Construction⁴⁷⁰. Шестиполосная автомобильная магистраль Суккур—Мултан (проект РКМ) с общим объемом инвестиций около 3 млрд долл. рассчитана на скорость движения до 120 км/ч и является частью автомагистрали Пешавар—Карачи⁴⁷¹. Китайские государственные банки предоставили 95% инвестиций, причем финансирование осуществлялось за счет предоставления льготных займов с процентной ставкой до 1,6%⁴⁷². Во время прокладки магистрали было созда-

но около 45 тыс. новых рабочих мест, а после введения дороги в эксплуатацию управление автомагистралью было передано пакистанской стороне⁴⁷³. Согласно заявлению руководства China State Construction, с момента ввода в эксплуатацию в декабре 2020 г. и до начала 2023 г., по автомагистрали Суккур—Мултан проехало более 10 млн автомобилей, причем новое скоростное шоссе сократило время поездки между двумя городами с 11 до 4 часов⁴⁷⁴.

Железная дорога Китай—Непал. Участок железной дороги «Непал» Керунг—Катманду протяженностью около 75 км имеет стандартную колею и однопутную электрическую тягу и является частью магистрали, связывающая город окружного уровня Шигадзэ в СУАР с Катманду протяженностью 550 км⁴⁷⁵. Предложение о строительстве нового участка было сделано Китаем в мае 2017 г., когда Китай и Непал подписали меморандум о взаимопонимании о двустороннем сотрудничестве в рамках инициативы «пояс и путь»⁴⁷⁶, в котором китайско-непальская железная дорога Керунг—Катманду была объявлена «крупнейшими инфраструктурным проектом и частью трансгималайской железнодорожной сети»⁴⁷⁷, охватывающей Китай, Непал и Индию»⁴⁷⁸. Строительство железной дороги позволит Непалу, не имеющего выхода к морю, получить новый транспортный маршрут перевозки внешнеторговых грузов в порты Китая и увеличить объем двусторонней торговли, что обеспечит сокращение значительного торгового дефицита Непала⁴⁷⁹. 10 августа 2022 г. в г. Циндао (пров. Шаньдун) член Госсовета, министр иностранных дел Ван И провел переговоры с министром иностранных дел Непала Н. Хадкой, во время которых объявил, что Китай окажет финансовую помощь Непалу для поддержки технико-экономического обоснования трансграничной железной дороги Китай—Непал и направит в Непал экспертов для проведения изыскательских работ⁴⁸⁰. В конце декабря 2022 г. группа китайских экспертов из шести человек компании China Railway First Survey and Design Institute Group Co (CRFSDIG) прибыли в столицу Непала Катманду для изучения технико-экономического обоснования строительства трансграничной железной дороги между Китаем и Непалом⁴⁸¹. Компания CRFSDIG, которая будет проводить исследования, имеет богатый опыт в проектировании железных дорог, в том числе в горных районах Китая, причем проводила изыскания и проектирование для нескольких сложных проектов, включая Цинхай-Тибетскую и Сычуань-Тибетскую железные дороги⁴⁸². Руководитель группы проекта Фэн Дэцюань отмечал, что «трансграничный железнодорожный проект проходит через Гималаи, где местность и геологические условия чрезвычайно сложны, и мы можем столкнуться с «инженерными трудностями мирового класса»⁴⁸³. На одном из участков железной дороги протяженностью около 200 км перепад высот составляет более 1 тыс. м, что означает, что придется решить мно-

жество технических трудностей, таких как сложные геологические условия и частые обвалы. По предварительным расчетам, соотношение мостов и тоннелей от протяженности всей железной дороги превышает 90% процентов⁴⁸⁴, стоимость строительства одного километра магистрали составляет около 200 млн юаней (29,68 млн долл.), а общий объем капиталовложений в строительство участка Керунг—Катманду, по мнению китайских инженеров, составит 3 млрд долл⁴⁸⁵. Мы будем в полной мере использовать передовые технологии и богатый опыт Китая в строительстве железных дорог в трудных и сложных горных районах, тесно сотрудничать с ведущими научно-исследовательскими институтами Китая и Непала и работать вместе с непальскими инженерами над преодолением трудностей и выполнением поставленных задач»⁴⁸⁶. После приостановки своей работы в связи с эпидемией COVID-19, 28 декабря 2023 г. возобновил работу китайско-непальский КПП Керунг—Расувагади, что позволило непальскому экспорту вновь вернуться на ключевой для себя китайский рынок⁴⁸⁷.

1 января 2023 г. в Непале был открыт новый региональный международный аэропорт Покхара (Pokhara Regional International Airport/PRIA)⁴⁸⁸, строительство которого с июля 2017 г. осуществляла китайская компания China SAMC Engineering Co за счет кредита китайского Экспортно-импортного банка⁴⁸⁹. Новый Премьер-министром Непала Прачанда присутствовал на церемонии открытия новой воздушной гавани, прилетев в аэропорт на борту самолета непальской авиакомпании Buddha Air, и выразил «особую благодарность китайскому правительству и народу за строительство аэропорта, которое является проектом национальной гордости Непала»⁴⁹⁰.

Мост

Мост Падма (Бангладеш). Мост Падма (Padma bridge), расположенный примерно в 40 км к юго-западу от Дакки, общей длиной 9,8 км (длиной его основного моста в 6,15 км) и шириной 25 м был построен через реку Падма, одну из трех основных рек Бангладеш⁴⁹¹. В июне 2016 г. компания China Railway Major Bridge Engineering Group Co Ltd получила от правительства Бангладеш контракт на 1,55 млрд долл. на строительство двухъярусного моста, являющегося крупнейшим инфраструктурным проектом страны, а также крупнейшим зарубежным мостовым проектом, осуществляемым китайскими компаниями по стоимости. После завершения возведения моста в июне 2022 г. время в пути между столицей Даккой и южным городом Кхулна сократилось с 13 до трех часов, а из Дакки в Калькутту, столицу индийского штата Западная Бенгалия, сократилось с девяти часов до примерно четырех⁴⁹². Мост также уменьшил нагрузку на главный морской порт страны в Читтагонге, поскольку он способство-

вал улучшению транспортной доступности ко второму по величине морскому порту Бангладеш—Монгла (Mongla port), расположенному в округе Багерхат (Bagerhat). Железнодорожное сообщение, проходящее через мост Падма, является жизненно важным каналом, соединяющим трансазиатскую железнодорожную сеть, и ожидается, что оно будет в значительной степени способствовать региональному соединению и экономическому развитию Бангладеш⁴⁹³. В июле 2018 г. началось строительство нового участка протяженностью 172 км (Padma Bridge Rail Link Project/PBRLP) железнодорожной магистрали, проходящей через мост Падма. В апреле 2023 г. Министерство железных дорог Бангладеш провело пробный запуск поезда на одном из трех участков этого проекта от г. Бханги (Bhanga) до г. Мавы (Mawa) в центральном районе Фаридпур (Faridpur district), а весь участок планируется завершить в 2024 г. — это один из наиболее значительных проектов, который строит Китайская железнодорожная группа (CREC) и финансирует Экспортно-импортный банк Китая⁴⁹⁴. В ноябре 2022 г. была отгружена первая партия пассажирских вагонов китайского производства для проекта железнодорожного сообщения для моста Падма в Бангладеш, что стало важным шагом, который в значительной степени будет способствовать региональному сообщению и экономическому развитию Бангладеш⁴⁹⁵. По сообщению Heibei Daily, груз, отправившийся из порта Тяньцзинь в Бангладеш представлял собой первоначальную партию из 15 из 100 вагонов, произведенных CRRC Tangshan Co. Вагоны, предназначенные для движения со скоростью 120 км/ч и имеющие ширину колеи 1676 мм, будут использоваться в проекте железнодорожной ветки моста Падма, крупнейшем железнодорожном проекте китайско-бангладешского сотрудничества в рамках инициативы «пояс и путь». Это первый случай, когда сварные кузова из разнородной стали с ферритной нержавеющей сталью в качестве основного материала применяются в экспортируемых вагонах. В новых ширококолейных вагонах также используются новые конструкции и технологии, такие как встроенные боковые двери, большие раздельные вентиляционные жалюзи и системы экологической санитарии⁴⁹⁶.

Трубопровод

Трубопровод Мьянма—Китай. Начиная с китайской провинции Юньнань, через китайско-мьянманскую границу экономический коридор ЭБККИМ простирается на юг до города Мандалай (Mandalay), а затем идет на восток до Нового Янгона (New Yangon) и на запад до экономической зоны Кьяукпью (Kyaikpyu economic zone). Впервые предложенный Китаем во время визита министра иностранных дел Китая Ван И в Мьянму в ноябре 2017 г., ЭККИМ связывает провинцию Юньнань на юго-западе Китая с регионами Мьянмы, где расположены города Мандалай, Янгон и

Кьяукпхью⁴⁹⁷. В рамках реализации инициативы «пояс и путь» инфраструктурное и энергетическое сотрудничество является — две страны, которые имеют общую границу протяженностью 2,21 тыс. км, уже построили трубопроводы для перекачки нефти и природного газа⁴⁹⁸.

Около 30% импортируемой Китаем нефти и более 50% газа перевозится танкерами и газовозами через Малаккский пролив, расположенный между Малайзией и Индонезией, где время от времени совершаются пиратские налеты на суда и террористические акты. Именно поэтому создание Китаем новых маршрутов транспортировки углеводородов снижает потенциальные риски. В 2005 г. Китайская национальная нефтяная корпорация (CNPC) подписала соглашение с правительством Мьянмы о закупке природного газа сроком на 30 лет, а в 2008 г. Китай и Мьянма договорились построить газопровод и нефтепровод, который позволит Китаю импортировать нефть через Бенгальский залив⁴⁹⁹. Пропускная способность нефтепровода была запланирована в объеме 22 млн т сырой нефти в год, причем Мьянма также могла ежегодно получать по нефтепроводу 2 млн т нефти⁵⁰⁰. Строительство участка китайско-мьянманского нефтепровода по территории Мьянмы стоимостью 1,5 млрд долл., проходящего через штат Мьянмы Ракхайн (Rakhine), регионы Магуэ (Magway) и Мандалай (Mandalay), а также особую экономическую зону (ОЭЗ) Мусхе (Muse)⁵⁰¹ в штате Шан (Shan), было начато в июне 2010 г. и завершено 30 мая 2014 г., а соинвесторами выступили CNPC, основной подрядчик и оператор трубопровода, и государственное нефтегазовое предприятие Мьянмы Myanmar Oil and Gas Enterprise (MOGE) с долей участия 50,9% и 49,1% соответственно⁵⁰². Строительство участка китайско-мьянманского нефтепровода по территории Мьянмы позволило подавать газ на электростанции в городах Кьяукпхью (Куаукруу), Таникарн (Танекарн) и Мандалай (Mandalay)⁵⁰³. В 2015 г. был введен в эксплуатацию весь газопровод Мьянма—Китай, протяженность нефтепровода по территории Мьянмы составила 770 км, Китая — 1631 км, причем прокладка нефтепровода из Мьянмы позволило Китаю на 1,2 тыс. км сократить расстояние транспортировки нефти из стран Ближнего Востока и Африки, минуя Малаккский пролив⁵⁰⁴. Нефтепроводы и газопроводы проходят параллельно и начинаются возле глубоководного морского порта Кьяукпхью (Куаукруу Deep Sea Port) и входят в Китай в приграничном городе Жуйли (пров. Юньнань). Введенный в эксплуатацию в октябре 2016 г. газопровод Мьянма—КНР стоимостью 1,04 млрд долл. и протяженностью 2806 км, проходит из Куньмина (пров. Юньнань) в провинцию Гуйчжоу на юго-западе Китая и в ГЧАР на юге Китая⁵⁰⁵. В сентябре 2018 г. был введен в эксплуатацию новый трубопровод, который соединил газопровод Китай—Мьянма с провинцией Сычуань на юго-западе Китая. Проект трубопровода Китай—Мьянма, состоящий из нефтепровода и газопрово-

да, который позволит ослабить зависимость Китая от импорта нефти и СПГ через Малаккский пролив, является государственным проектом Китая и Мьянмы, реализованный в рамках инициативы «пояс и путь» и при сотрудничестве международных партнеров из Южной Кореи и Индии на коммерческой основе⁵⁰⁶.



Новый трубопровод Мьянма—Китай.

Источник: Song Qingrun. Collaborative efforts needed to advance Sino-Myanmar cooperation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/201704/1040965.shtml>.

В 2015 г. на острове Мадаэ (Madae Island), расположенном к юго-востоку от города Кьяукпью в штате Ракхайн в Мьянме, вступил в строй начальный пункт нефтепровода из Мьянмы в Китай и был открыт порт по приемке нефти⁵⁰⁷. На острове Мадаэ были построены основные объекты инфраструктуры для приемки и обслуживания нефтяных танкеров дедевитом до 300 тыс. т, в том числе пристань для их разгрузки, пристань для рабочих судов, резервуар для воды на 650 тыс. куб. м, портовый канал длиной 38 км и резервуары для хранения нефти объемом 1,2 млн куб. м⁵⁰⁸. В конце 2017 г. в городе Аннин (Anning) (пров. Юньнань) вступил в строй завод корпорации CNPC, который стал перерабатывать половину сырой нефти из трубопровода и производить 13 млн т нефтепродуктов в год⁵⁰⁹. Построенный НПЗ ежегодно производит 3,76 млн т бензина, 5,48 млн т дизельного топлива и 1,2 млн т авиационного керосина, причем завод с общим объемом инвестиций в 30 млрд юаней (4,4 млрд долл.) обеспечил провинции лидирующие позиции провинции Юньнань в области нефтеперерабатывающего химического производства⁵¹⁰. Благодаря общей мощности по переработке сырой нефти в 13 млн т в год, работа нефтеперерабатывающего завода в Юньнани также позволяет удовлетворить спрос в соседней провинции Сычуань, а также в странах Южной и Юго-Восточной Азии, что способствует дальнейшему сотрудничеству в

нефтегазовой сфере между Китаем и странами, участвующими в инициативе «пояс и путь»⁵¹¹. Согласно сообщению китайского журнала *Caijing*, посвященного экономике и финансам, Китай ежегодно стал выплачивать Мьянме 13,6 млн долл., при этом правительство Мьянмы стало зарабатывать 1 долл. за каждую тонну транспортируемой сырой нефти⁵¹².

В рамках развития транспортной инфраструктуры КМЭК, в 2023 г. продолжалось строительство скоростной автомагистрали и модернизация железной дороги Китай—Мьянма⁵¹³. Железнодорожная магистраль, проходящая от города Куньмин до Жуйли (пров. Юньнань), затем пересекает границу и доходит до города Мандалай, где разветвляется и далее проходит на запад до города Кьяукпью (штат Ракхайн) и на юго-восток до города Янгон. Железная дорога Китай—Мьянма формирует основной каркас железнодорожной сети Мьянмы, которую впоследствии распространится по всей территории страны⁵¹⁴.

Туннель

Туннель Бангабандху (Бангладеш). 9 февраля 2023 г. официальное информационное агентство Бангладеш BSS сообщило, что 96% строительных работ на туннеле Бангабандху (Bangabandhu Sheikh Mujibur Rahman Tunnel) под рекой Карнапхули (Karnaphuli River) в портовом городе страны Чаттограм (Chattogram), примерно в 242 км к юго-востоку от столицы Дакки, завершены. По сообщению агентства BSS, работы по строительству подъездной дороги уже завершены, а монтажные работы и работы по строительству перекрестка и туннеля, связанных с пунктом взимания платы близятся к завершению. Bangabandhu Sheikh Mujibur Rahman Tunnel станет первым туннелем в Южной Азии, проложенным по дну реки. Протяженность туннеля, который соединит главный город, порт и западный берег реки с его восточным берегом, составит 3,40 км с подъездной дорогой длиной 5,35 км вдоль 727-метрового моста. Премьер-министр Бангладеш Шейх Хасина (Sheikh Hasina) 24 февраля 2019 г. присутствовала на церемонии начала строительства туннеля, главным подрядчиком строительства которого выступает китайская строительная компания China Communications Construction Company Ltd., а финансирование проекта осуществляется за счет льготного кредита Экспортно-импортного банка Китая⁵¹⁵. Туннель также соединит предлагаемую Паназиатскую автомагистраль с шоссе Дакка—Чаттограм—Кокс-Базар (Dhaka-Chattogram-Cox's Bazar Highway), предоставив альтернативный маршрут через реку для тех, кто едет из Читтагонга в Кокс-Базар, и сократит расстояние от города Чаттограм до города Кокс-Базар на юго-восточном побережье на 40 км, причем транспортные средства в этом туннеле будут двигаться со скоростью 80 км/ч⁵¹⁶. Планируется, что с введением в конце 2023 г. туннеля в эксплуатацию, строительство которого

уже обеспечило создание более 5 тыс. новых рабочих мест, ежегодно через туннель смогут проходить 6,3 млн автомобилей, а это означает, что ежедневно им смогут воспользоваться около 17 тыс. транспортных средств, а уже в 2025 г. через туннель Бангабандху ежедневно будут проезжать в среднем около 30 тыс. автомобилей⁵¹⁷. Еще одна китайская компания China Harbour участвует в строительстве близлежащей специальной экономической зоны площадью 340 га, причем уже 60 китайских компаний предложили инвестировать около 1 млрд долл. и, ожидается, что более 100 тыс. человек смогут получить там работу⁵¹⁸.

Подводный туннель Бангабандху (Бангладеш). В конце ноября 2022 г. было завершено строительство южной трубы подводного туннеля Бангабандху Шейха Муджибура Рахмана, который соединяет восточный и западный берега реки Канапури в городе Читтагонг. Построенный китайской строительной компанией China Communication Construction Co, туннель диаметром 11,8 м и протяженностью 9,3 км рассчитан на движение транспорта по четырехполосному пути со скоростью до 80 км/ч. Проект был поддержан Экспортно-импортным банком Китая, который выделил кредит на льготных условиях, и, по сообщению агентства Синьхуа, строительство туннеля обеспечило создание более 5 тыс. рабочих мест⁵¹⁹. Первый подводный туннель в Южной Азии, построенного китайской компанией, по словам экспертов, значительно улучшит городской трафик в Читтагонге, будет способствовать экономическому развитию Бангладеш, улучшит сеть дорог в Азии и будет способствовать развитию экономических связей между Бангладеш и соседними странами⁵²⁰, что имеет большое значение для строительства «Экономического коридора Китай—Индия—Мьянма» в рамках реализации инициативы «пояс и путь»⁵²¹.

Примечания

¹ Wang Youming. Developing nations need stronger cooperation to control risks. URL: <https://www.globaltimes.cn/pages/202212/1282841.shtml>.

² Lan Xinzhen. Cooperation under the BRI. URL: http://www.bjreview.com/Opinion/Fact_Check/202111/t20211129_800264557.html.

³ Belt and Road projects: Past, present, future. URL: https://www.chinadaily.com.cn/a/201904/22/WS5cbef141a3104842260b7627_17.html.

⁴ Проект высокоскоростной железной дороги ML-1, соединяющий крупнейший город Пакистана Карачи с Пешаваром, реализованный китайской компанией China Railway Group Limited (CREC) представляет собой железнодорожный коридор, соединяющий южный регион Пакистана с севером. Построенная за счет льготного кредита ряда коммерческих банков Китая ВСЖД протяженностью 1872 км и стоимостью 6,8 млрд долл. после введения в эксплуатацию обеспечивает перевозку пассажиров с расчетной скоростью 160 км/ч, а грузов — 120 км/ч (CPEC moves to second phase of

high-level development, with focus on capacity, tech cooperation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1278640.shtml>; *Ali Sher, S. Mazhar, Guanghua Lin*. The BRI in Pakistan: From energy crisis to economic boom. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202011/25/WS5fbe1afca31024ad0ba966eb.html>).

⁵ *Ma Yong*. Railway to boost China-Laos cooperation. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202112/04/WS61aabdecca310cdd39bc794ce.html>.

⁶ Mile-Mengzi high-speed railway put into operation in Yunnan. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/1216/c90783-10185092.html>.

⁷ Cooperation on BRI infrastructure, high-tech and nuclear energy take center stage amid two sessions. Cooperation on infrastructure, high-tech and nuclear energy take center stage. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202203/1254529.shtml>.

⁸ Во время визита премьер-министра Камбоджи Хун Сена в Китай в начале февраля 2023 г. в связи с началом «Года камбоджийско-китайской дружбы» и 65-летием установления дипломатических отношений между КНР и Камбоджей, обсуждался вопрос о начале строительства ВСЖД, которая соединит столицу Камбоджи Пномпень и столицу провинции Бантеймеантхей (Banteay Meanchey province) город Пайопэт, расположенный на границе с Таиландом. Ранее китайская компания China Railway Group Limited (CREC) разработала технико-экономическое обоснование строительства высокоскоростной железной дороги, которая станет составной частью Паназиатской магистрали, а также соответствующие министерства двух стран согласовали условия льготного кредита, который предоставят китайские банки (Cambodia, China to push cooperation further with PM's visit, with infrastructure in focus. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285149.shtml>).

⁹ В 2022 г. китайская строительная компания China Communications Construction Company продолжала электрификацию железной дороги Гемас-Джохор Бару протяженностью 191 км (*Chu Daye, Zhang Dan*. Stakeholders look toward BRI infrastructure as RCEP trade pact set to boost China—ASEAN trade, investment. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202112/23/WS61c3d886a310cdd39bc7d0b1.html>). Китайская компания также продолжала строительство железнодорожной магистрали East Coast Rail Link, которая проходит от крупнейшего транспортного узла Малайзии морского порта Кланг (Pelabuhan Klang) до штата Келантан (Kelantan) на северо-востоке полуострова Малакка, что в будущем станет частью Паназиатской железнодорожной магистрали, а также значительно улучшит транспортную доступность, связав менее развитый регион на восточном побережье с экономическим центром на западном побережье страны (Chinese experiences, technical know-how boost confidence in construction of joint rail project: Malaysian official. URL: http://en.ce.cn/main/latest/202201/14/t20220114_37257004.shtml). В январе 2022 г. китайские специалисты закончили проходку самого протяженного в Юго-Восточной Азии туннеля Selamat Datang Ke Genting протяженностью 16,39 км, обеспечив выполнение 30% строительных работ на магистрали (Railway projects in SE.Asia make progress, boost connectivity. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202201/1246900.shtml>).

¹⁰ В 2023 г. в Мьянме продолжалось строительство железной дороги Мандалай-Кьяукпью (приморский город в штате Ракхайн (Rakhine state), где китайские компании строят новый глубоководный порт), и железной дороги Мандалай — крупный сухопутный порт Мьюз (Muse port), граничащий с городом Жуйли (Ruili) на юго-западе Китая (*Zhang Dan*. Largest China-Myanmar land port reports no impact on cross-border

trade so far. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1214686.shtml>). Параллельно со строительством железной дороги в соответствии с графиком реализуется еще один ключевой транспортный проект при поддержке китайской компании — четырехполосный мост дружбы между Кореей и Мьянмой, который обеспечивает маршрут из центра крупнейшего города Мьянмы Янгона в район Далу. Разработчик проекта Китайская корпорация гражданского строительства (China Communications Construction Company/ССЕСС) в июле 2022 г. отмечала, что подводные конструкции уже возведены, а основная часть вантового моста в стадии строительства и будет завершена в конце 2023 г. Окончание строительства моста позволит ускорить создание особой экономической зоны в районе Далу и значительно повысить объем транзитных перевозок между двумя странами (China—ASEAN cooperation under BRI to further strengthen despite US meddling. From railway to industrial park, the regional infrastructure development bears fruit under the BRI. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1265512.shtml>).

¹¹ Nepal hopes riding on cross-border rail. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202301/07/WS63b8c7e5a31057c47eba83a0.html>.

¹² 19 марта 2022 г. китайская строительная компания China Railway International Group (CRI) завершили прокладку участка Белград-Нови-Сад, который является важным звеном железной дороги Белград-Будапешт общей протяженностью 341,7 км (Cooperation on BRI infrastructure, high-tech and nuclear energy take center stage amid two sessions (Cooperation on infrastructure, high-tech and nuclear energy take center stage. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202203/1254529.shtml>). На введенном в эксплуатацию участке 183,1 км поезда развивают скорость в 200 км/ч, а также в 2023 г. продолжались строительные работы на участке Нови-Сад — Суботица магистрали в Сербии протяженностью 158,6 км, причем максимальная скорость движения поездов на этом участке запланирована на уровне 160 км/ч. После введения в эксплуатацию всей магистрали время поездки из Белграда в Будапешт сократится с 8 до 3 часов (Belgrade-Budapest Railway section: one year on. Flagship BRI project bridges China and Europe, fosters China—CEEC cooperation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287429.shtml>). 19 марта 2023 г. участок железной дороги Белград-Будапешт (являющейся первой высокоскоростной железной дорогой в Сербии), соединяющий Белград и Нови-Сад в Сербии, отметил свою первую годовщину работы. Согласно данным CRI, на этом участке ежедневно курсирует более 50 пассажирских поездов, перевозящих в среднем 8,2 тыс. пассажиров в день и за год работы по этому участку было перевезено 2,93 млн пассажиров (China-built railways in different continents bring growing opportunities to people along rail routes: FM. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287678.shtml>). Стоимость железнодорожного билета при поездке между Белградом и Нови-Садом составляет 8 евро (8,5 долл.) по сравнению с примерно 20 евро за поездку на автомобиле, который включает бензин и дорожные сборы. Руководство китайской компании China Railway International Group заявило, что на следующем этапе будет продолжена активная работа по строительству участка Нови-Сад — Суботица железной дороги Белград-Будапешт в Сербии, который будет введен в эксплуатацию в кратчайшие сроки (China's railway builder marks major European success. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0320/c90000-10224521.html>). Участок Белград—Нови-Сад знаменует собой первый случай, когда разработанные в Китае системы и технологии управления поездом импортируются в Европу — по данным CRI, использование ки-

тайских технологий и оборудования (средства автоматизации, диспетчеризации и контроля, подвижной состав и т.п.) при строительстве и эксплуатации участка железной дороги Белград-Нови-Сад составило более 54%. В то время, как оставшийся участок находится в стадии строительства, железную дорогу Белград-Будапешт также планируется продлить через Македонию в Афины (Греция), что обеспечит прямое сообщение с портом Пирей и обеспечит доступ стран Центральной и Восточной Европы (ЦВЕ) к азиатскому рынку. Таким образом, железная дорога сформирует международный коридор, соединяющий Грецию с со странами ЦВЕ обеспечивающий городам, расположенным вдоль маршрута, выход к морю (Part of Belgrade-Budapest Railway carries 2.93m passengers in first year, improves regional connectivity. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287553.shtml>). В будущем эта магистраль позволит сократить время транспортировки китайских грузов в страны ЦВЕ с двух месяцев до 15 дней и превратит «Балканский шелковый путь» в важнейший транзитный коридор для грузов из КНР и стран ЮВА в страны Центральной и Восточной Европы (China-Serbia Ironclad friendship sets a good example of China—CEEC cooperation amid world complex: Embassy. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202203/1257321.shtml>). 12 апреля 2023 г. министр торговли Китая Ван Вэньтао (Wang Wentao) во время встречи с министром внутренней и внешней торговли Сербии Т. Момировичем (Tomislav Momirovic) приступили к официальным переговорам о разработке соглашения о создании зоны свободной торговли между двумя странами, что, по мнению китайских аналитиков, «придаст дополнительный импульс углублению всеобъемлющего стратегического партнерства между двумя странами» (China, Serbia announce official launch of FTA negotiations: MOFCOM. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202304/1289050.shtml>). 20 апреля 2023 г. китайский строительный банк (China Construction Bank/CCB), второй по размеру активов банк в мире, открыл филиал в Венгрии. На церемонии открытия, состоявшейся в столице Будапеште, председатель правления банка ССВ Тянь Гуоли (Tian Guoli) заявил, что новый филиал будет способствовать дальнейшему развитию сотрудничества между Китаем и Венгрией в области развития инфраструктуры в рамках инициативы «пояс и путь» (China Construction Bank opens branch in Hungary. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0420/c90000-20008757.html>).

¹³ В 2023 г. китайская компания China Railway Corp. продолжала строительство кольцевой железной дороги в Карачи, которая соединит районы города и улучшит трафик общественного транспорта в центре мегаполиса (*Yang Sheng, Fan Anqi*. China-Pakistan ironclad ties consolidated; key CPEC projects to advance as 'BRI, Chinese modernization benefit all'. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1278594.shtml?id=11>).

¹⁴ Железная дорога TAZARA Railway протяженностью 1860 км соединяет танзанийский порт Дар-эс-Салам (port of Dar es Salaam) с городом Капири-Мпоши (Kapiri Mposhi) в Замбии. Строительство магистрали, которое началось в 1970 г. и было завершено в 1975 г., проводилось китайскими строительными компаниями, а финансирование в объеме более 500 млн долл. осуществлялось за счет льготных кредитов ряда коммерческих банков Китая (Major aid projects built by China in Africa. URL: http://africa.chinadaily.com.cn/2015-11/28/content_22596951.htm). В октябре 2022 г. китайская компания по производству подвижного состава для железнодорожного транспорта CRRC Qiqihar Rolling Stock Co. отправила через порт Тяньцзинь в Танзанию железнодорожную платформу грузоподъемностью 200 т для осуществления железнодорожных перевозок особо тяжелых грузов. Платформа DA20 является крупнейшей экспорти-

руемой платформой, производимой CRRC Qiqihar, и специально разработана для железной дороги с шириной колеи 1067 мм, используемой для железной дороги TAZARA Railway, причем прочность конструкции, тормозной системы и сварных соединений построенной в мае 2022 г. DA20 полностью соответствует китайским стандартам. Руководство компании CRRC Qiqihar Rolling Stock Co. заявило, что в рамках инициативы «пояс и путь» CRRC Qiqihar экспортировала более 40 тыс. железнодорожных вагонов в 37 стран, в том числе в 28 стран — участниц китайской инициативы (China's CRRC Qiqihar branch exports largest railway flat wagon to Tanzania. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202210/1277216.shtml?id=11>).

¹⁵ Chinese company completes first phase of light rail project in southwestern Nigeria. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/1222/c90000-10187132.html>.

¹⁶ Первая линия метро Боготы строится китайской компанией China Communications Construction Company (*Wang Qingyin*). China plays vital role in international infrastructure cooperation. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202302/28/WS63fd6eafa31057c47ebb144f.html>.

¹⁷ Luo Wangshu. Country eager to share its high-speed rail experience. URL: http://www.chinadaily.com.cn/a/202208/30/WS630d52e6a310fd2b29e74db5_5.html.

¹⁸ POWERCHINA's projects win praise from Tanzanian president. URL: http://www.chinadaily.com.cn/m/powerchina/2017-08/17/content_31012090.htm.

¹⁹ Chinese, foreign consortiums reach deals with Guinean government on Simandou iron ore project's infrastructure buildup. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1282558.shtml>.

²⁰ 16 января 2023 г. китайская строительная компания China Gezhouba Group Corporation (CGGC) завершила модернизацию железнодорожной линии Уолфиш-Бей — Арандис протяженностью 11 км, которая соединяет город и главный порт Намибии на юго-западном побережье Африки и город, где находится одноименный аэропорт и расположена одна из крупнейших урановых шахт в мире (Rössing Uranium Mine). До модернизации железная дорога эксплуатировалась почти столетие, причем скорость движения поездов не превышала 40 км/ч. В ходе модернизации китайская компания CGGC расширила 70% железнодорожной сети и обеспечила повышение скорости движения грузовых составов и повысила пропускную способность магистрали — теперь поезда могут двигаться со скоростью 80 км/ч. По заявлению руководителя проекта и главного инженера компании China Gezhouba Group Corporation Ли Лицзе, «С момента начала проекта в конце ноября 2020 г. компания CGGC преодолела множество трудностей, таких как пандемия COVID-19, частые сильные ветры и пыль, а также недостаточное количество местных материалов для обеспечения качественной реализации проекта, однако, при этом, мы создали более 500 рабочих мест для местных жителей и подготовил ряд квалифицированных рабочих для Намибии. Проект восстановления железной дороги является важным проектом плана правительства Намибии «Namibia Vision 2030», а завершение модернизации магистрали будет способствовать экономическому развитию двух важнейших экономических центров страны». Финансирование проекта было осуществлено за счет средств правительства Намибии (56%) и кредита Африканского банка развития (44%) (China-built Namibian railway renovation project completed. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1284064.shtml>).

²¹ Все три железнодорожные магистрали были построены и строятся при помощи китайских компаний и за счет льготных кредитов, предоставленных коммерческими

банками КНР. Участок Абуджа—Кадуна протяженностью 186,5 км является частью строящейся железной дороги Лагос—Кано, первой железной дороги со стандартной шириной колеи (1435 мм) в Нигерии и Западной Африке. При общей стоимости контракта в размере 8,5 млрд долл., стоимость прокладки железнодорожного полотна составила около 880 млн долл., а финансирование проекта осуществлял Экспортно-импортный банк Китая (Эксим банк Китая/Export-Import Bank of China/China Exim Bank). Введенный в эксплуатацию в 2022 г. участок магистрали был построен китайской строительной компанией China Civil Engineering Construction Corporation (CCCC) и является первой зарубежной железной дорогой, полностью соответствующей китайским стандартам строительства железнодорожного полотна (CRCC unit helps lift livelihood with infrastructure. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202206/17/WS62abe2efa310fd2b29e6344b.html>). В мае 2018 г. министерство транспорта Нигерии и китайская компания CCCC достигли соглашения и подписали контракт на сумму 6,7 млрд долл. о завершении строительства остальных участков магистрали Лагос—Кано (Ибадан—Осогбо—Илорин, Илорин—Минна, Осогбо—Адо Экити, Минна—Абуджа, Кадуна—Кано), которая, как ожидается, будет полностью введена в эксплуатацию в 2024 г. Финансирование в размере 1,5 млрд долл. на строительства железной дороги Лагос-Ибадан протяженностью 156 км было предоставлено Промышленным и коммерческим банком Китая (Industrial and Commercial Bank of China/ICBC), а магистраль, построенная на юго-западе Нигерии китайской корпорацией China Civil Engineering Construction, была введена в эксплуатацию в июне 2021 г. Рассчитанная на скорость движения в 160 км/ч грузовая и пассажирская железная дорога Лагос-Ибадан была также продлена участком в 7 км до порта в Лагосе, а в будущем эта железная дорога станет частью магистрали Лагос — Кано, которую продолжает строить китайская корпорация China Civil Engineering (Construction BRI a win-win plan, not neocolonial tool. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202109/04/WS6132b62fa310efa1bd66d4bf.html>).

²² Магистраль протяженностью 1344 км, проходящая по территории Анголы и Конго, была реконструирована китайской корпорацией China Railway 20 Bureau Group Corporation в Анголе и является самой важной железной дорогой на юго-западе африканского континента. В будущем планируется соединить магистраль Бенгела с железнодорожной сетью Танзании, Замбии, Зимбабве и Мозамбика, что позволит сформировать объединенную сеть железнодорожных магистралей региона Южной Африки, объединяющую Индийский и Атлантический океаны (Cooperation with China brings better infrastructure, more jobs, sustainable development to Africa. URL: http://www.bjreview.com/World/202212/t20221214_800316038.html; *Yuan Shenggao*. China and Angola to scale up trade and investment. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202301/12/WS63bf612ba31057c47eba91f3.html>).

²³ За последние пять лет китайская строительная корпорация China Civil Engineering Construction Corporation в рамках четырех крупных проектов проложила в Кении 717 км железных дорог и работает над новыми, при этом около 75% финансирования поступает от Экспортно-импортного банка Китая (Export-Import Bank of China) (Cooperation with China brings better infrastructure, more jobs, sustainable development to Africa. URL: http://www.bjreview.com/World/202212/t20221214_800316038.html).

²⁴ Железная дорога Найроби-Найваша общей протяженностью 120 км и стоимостью 1,48 млрд долл. была построена китайской корпорацией China Civil Engineering Construction Corporation (*D. Munene*. BRI has transformed Kenya's infrastructure devel-

opment. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202207/28/WS62e1e3a3a310fd2b29e6ed43.html>).

²⁵ Feature: Malawians benefit from Chinese-funded road project. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0220/c90000-10210063.html>.

²⁶ В период 2017—2020 гг. китайская компания China Railway Group Limited осуществляла модернизацию сети грузовых железных дорог Аргентины протяженностью 9344 км, оператором которой была государственная компания Belgrano Cargas. Эта железнодорожная сеть охватывает 70% территории Аргентины (провинции Буэнос-Айрес, Сантьяго-дель-Эстеро, Санта-Фе, Катамарка, Кордова, Мендоса, Сальта, Жужуй и Чако) и соединяется с пятью международными пропускными пунктами, которые связывают страну с Чили, Боливией, Парагваем, Бразилией и Уругваем. В частности, железнодорожный участок C14, проходящий через перевал Сальта-Сокомпа-Антофагаста, может открыть для Аргентины еще один выход к Тихому океану через чилийские порты, что может увеличить объемы ее торговли с азиатскими странами (*Jorge Malena*. Infrastructure paves way for BRI in Latin America. URL: http://www.chinadaily.com.cn/global/2019-11/13/content_37522576.htm). Контракт на ремонт важнейших участков сети в размере 2,5 млрд долл. был заключен китайской компанией с правительством Аргентины, причем 85% финансирования работ (2,1 млрд долл.) было обеспечено Экспортно-импортным банком Китая. Кроме проведения ремонтных работ, китайская сторона обеспечила экспорт в Аргентину 3,5 тыс. новых грузовых вагонов, запасные части для 2 тыс. грузовых вагонов; 2,5 млн железобетонных шпал и 200 тыс. т рельсов (Chinese-built locomotives to revive Argentina's cargo rail. URL: http://usa.chinadaily.com.cn/business/2017-02/09/content_28148138.htm). Во время своего визита в Китай в мае 2017 г. президент М. Макри подписал соглашение о предоставлении кредита на ремонт грузового отделения железной дороги Бельграно и, помимо первоначального кредита в размере 2,1 млрд долл., было китайской стороной было одобрено выделение дополнительных 1,6 млрд долл. для продвижения работ (Argentine cargo rail network witnesses great improvements with China's help. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/201901/18/WS5c419473a3106c65c34e54d7.html>).

²⁷ Железнодорожная сеть Etihad Rail (также называемая Union Railway) протяженностью 1,2 тыс. км была построена китайской компанией Power Construction of China Ltd в рамках проекта Etihad Rail Freight Facilities. Магистраль связывает крупные промышленные, производственные, логистические центры, а также густонаселенные районы и важные порты в ОАЭ, а также является важной составной частью сети железных дорог Совета сотрудничества арабских государств Персидского залива (ССАГПЗ) (POWERCHINA establishes branch in Dubai. URL: http://www.chinadaily.com.cn/m/power-china/2020-11/17/content_37541515.htm).

²⁸ Правительство Филиппин совместно с китайской компанией China Railway Group Limited (CREC) разработали проект строительства Филиппинской национальной железной дороги South-Long Haul Project, также известную как PNR Bicol, которая представляет собой междугородную железнодорожную магистраль на юге острова Лусон. Первоначально линия будет начинаться на городе Каламба (пров. Лагуна) и заканчиваться в городе Дарага (пров. Албай). Также будут построены дополнительные расширения, заправочные станции и ответвления от основной магистрали. Трасса генерального плана должна соединить станции Сукат в городе Мунтинлупа с международным портом Батангас, а затем в перспективе магистраль будет продлена до порта

Манилы. В 2021 г. совместное предприятие, образованное китайскими компаниями China Railway No. 3 Engineering Group Co., Ltd. и China Railway Engineering Consulting Group Co., Ltd. подписало контракт на сумму около 17,55 млрд юаней (около 2,77 млрд долл.) с Департаментом транспорта Филиппин на прокладку участка Филиппинской национальной железной дороги South-Long Haul Project. Участок протяженностью 380 км и с расчетной скоростью движения пассажирских поездов 120—160 км/ч включает 23 станции. China rail consortium wins contract to build Philippines railway. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-01/26/content_78011746.htm; China rail consortium wins contract to build Philippines railway. http://www.china.org.cn/business/2022-01/26/content_78011746.htm; China, the Philippines reaffirm ties. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202208/22/WS63023b1fa310fd2b29e7365e.html>.

²⁹ Проект железнодорожной ветки через мост Падма (участка от Дакки до Джессора) (Padma Bridge Rail Link Project/PBRLP) протяженностью 172 км является одним из наиболее значительных проектов, реализуемых компанией China Railway Group Limited (CREC) по заказу Бангладешской железной дороги (Bangladesh Railways). PBRLP будет проходить через мост Падма (Padma Multipurpose Bridge), построенный компанией China Railway Major Bridge Engineering Group Co. Ltd и запущенный в эксплуатацию в июне 2022 г. Более 11 тыс. китайских и бангладешских рабочих, сотрудников и официальных лиц CREC в начале 2023 г. работали над завершением строительства виадуков моста, строительство которых было завершено на 80%. Проект железнодорожного сообщения на мосту Падма включает в себя три виадука — V1, V2 и V3 общей протяженностью 23,4 км (виадук 1 имеет общую длину 16,8 км, включая 15 пролетов 100-метровых одноопорных стальных ферм, виадук 2 длиной 2,6 км, включает 80-метровый пролет одноопорных стальных ферм, а протяженность виадука 3 составляет 3 км). В начале 2023 г. проект участка Бангладешской железной дороги от Дакки (Dhaka) до Джессора (Jessore) реализуется на трех участках: от Дакки до Мавы (Mawa), от Мавы до Бханги и от Бханги до Джессора. По заявлению министра железных дорог Бангладеш Нурула Ислама Суджана (Nurul Islam Sujana), к июню 2023 г. можно будет запускать поезда на одном из трех участков проекта от Дакки до Бханги (Bhanga) в центральном районе на юге центральной части Бангладеш Фаридпур (Faridpur district), а весь участок от Дакки до Джессора, в 164 км к юго-западу от Дакки, будет завершен в 2024 г. (Feature: Chinese workers sacrifice Spring Festival for timely completion of Bangladesh's largest BRI rail project. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0131/c90000-10201663.html>).

³⁰ Строительство линии Таван-Толгой-Зуунбаян протяженностью 416 км началось в 2019 г., а целью реализации проекта является поставка коксующегося угля Тавантолгойского месторождения на рынки Китая, Кореи и Японии, а всего в 30 км от магистрали находится 37 месторождений полезных ископаемых (угля, меди, золота, цеолита и урана). Линия Зуунбаян — Ханги с шириной колеи 1520 мм проходит от строящейся магистрали Таван-Толгой-Зуунбаян до пограничного перехода Ханги-Мандал (Китай). Реализация проекта проходила в формате государственно-частного партнерства с участием китайской компании China Civil Engineering Construction Corporation и «Монгольских железных дорог». Открытие железной дороги Зуунбаян — Ханги позволит увеличить пропускную способность импортных и экспортных грузов на 20 млн т, а общий объем железнодорожных перевозок — на 65%. С целью обеспечения сквозного маршрута для грузовых перевозок через Автономный район Внутренняя Монголия

китайская компания China Civil Engineering Construction Corporation также ведёт строительство железнодорожной магистрали в направлении пограничного перехода Ханги-Мандал (China-Mongolia ties to embrace greater potentials from infrastructure to trade under China's BRI and Mongolia's Steppe Road Program: envoy. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202210/1277101.shtml>).

³¹ China-Mongolia ties to embrace greater potentials from infrastructure to trade under China's BRI and Mongolia's Steppe Road Program: envoy. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202210/1277101.shtml>.

³² Этот проект, реализуемый китайской строительной компанией Power Construction Corp of China (PowerChina), уже обеспечил создание более 1,2 тыс. новых рабочих мест и способствовал не только росту региональной занятости и экономическому развитию города, но и будет способствовать значительному улучшению городской инфраструктуры самого населённого города на юго-востоке Бразилии (*Yin Yeping*. China-Brazil economic and trade ties see deeper and wider potential for growth under BRICS ahead of presidential visit. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287848.shtml>).

³³ 7 ноября 2016 г. в присутствии глав правительств РФ и КНР председатель правления инвестиционной корпорации China Yingkou Port Group Corporation Ли Хэчжун (Li Hezhong) и президент ОАО «РЖД» О. Белозеров подписали соглашение о совместном строительстве транспортно-логистического комплекса нового поколения «Белый Раст» площадью 177 га, предназначенного для обработки и хранения контейнеров, крупногабаритных промышленных грузов, автомобилей, перевозимых контейнерными поездами. В 2019 г. китайская строительная компания *China Railway Construction Corporation* (CRCC) приняла участие в строительстве ТЛЦ «Белый Раст», расположенного в 30 км от Москвы, который стал первым крупномасштабным логистическим инфраструктурным проектом, реализованным в результате сопряжения инициативы «пояс и путь» и плана развития Евразийского экономического союза (Chinese design makes tracks on the Moscow metro. URL: https://www.chinadaily.com.cn/a/202112/07/WS61ae98b4a310cdd39bc79b1f_5.html). Целью создания транспортно-логистического комплекса «Белый Раст», обеспечивающего обработку грузовых потоков между Китаем, странами ЮВА, Евросоюзом и РФ. Товары и грузы, производимые в странах ЮВА, после прибытия в порт Инкоу, транспортируются через КПП Маньчжоули-Забайкальск в ТЛЦ, откуда поступают в города Центральной России и страны Европы. Протяженность маршрута из китайского порта Инкоу (Yingkou port) составляет 9,7 тыс. км, и поездам требуется в общей сложности 14 дней, чтобы добраться от Инкоу до ТЛЦ «Белый Раст», что более чем на 20 дней меньше, чем морским маршрутам (*Han Junhong, Zhou Huiying*. International freight lines open new horizons. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202111/23/WS619c5043a310cdd39bc76f24.html>).

³⁴ Бурное развитие торгово-экономических отношений между КНР и Европейским Союзом в последнее десятилетие требует увеличения объема транзитных перевозок между двумя ведущими региональными драйверами мировой экономики, начало которым было положено 19 марта 2011 г., когда с железнодорожной станции Туаньцзэкунь города Чунцин в Дуйсбург (Германия) по маршруту протяженностью 11 179 км, который в Китае называют «YUXIN'OU» (аббревиация «Chongqing—Xinjiang—Europe»), отправился первый грузовой поезд Китай—Европа (КНР—Казахстан—РФ—Белоруссия—Польша—страны ЕС) (China begins construction of fastest high-speed railway link between Chengdu and Chongqing. URL: <https://www.global>

times.cn/page/202109/1235093.shtml). «YUXIN'OU» является континентальным маршрутом грузовых перевозок в рамках «Экономического пояса Шелкового пути» и проходит в направлении — Китай (порт Ляньюньгань—Урумчи—пограничный переход Алашанькоу)—Казахстан (пограничный переход Достык—Петропавловск)—Россия (Курган/Челябинск—Екатеринбург—Москва/порт Санкт-Петербурга)—Белоруссия (Брест/Малашевичи)—страны Европейского союза). Сегодня сервис China-Europe Railway Express (CR Express) уже более двенадцати лет работает на всем евразийском континенте и за этот период к началу 2023 г. между КНР и странами Евросоюза было выполнено более 60 тыс. рейсов грузовых составов (*Liu Ting*. BRI drives global development. URL: https://www.bjreview.com/World/202210/t20221011_800308874.html). С отправления первого грузового поезда Китай—Европа Германия превратилась в центр притяжения евразийского железнодорожного транзита, а Дуйсбург стал ключевым перевалочным логистическим хабом — в 2022 г. более 70% поездов CRE проходили через Дуйсбург (54 поезда еженедельно) (*China-Europe Railway Express stabilizes global industry chains, reaching 24 European countries after 9 years of operation. Trains now reach 24 European countries after 9 years of operation.* URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202208/1273301.shtml>). На европейском конце грузового маршрута железнодорожный терминал возле речного порта Дуйсбурга (Рурпорт) является основным пунктом назначения, а интермодальный терминал Дуйсбурга является ключевым узлом мультимодальных перевозок китайских товаров в страны Европы, который также объединился с портом Дуйсбурга (*Duisburg's port is China's gateway to Europe.* URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202204/10/WS5e9036f1a3105d50a3d155eb.html>). По мнению аналитического центра Bruegel со штаб-квартирой в Бельгии, эта инициатива «пояс и путь» может значительно стимулировать европейскую торговлю. К концу 2022 г. грузовые поезда Китай—Европа достигли 200 городов в 24 европейских странах по 82 маршрутам, а объем товаров, перевозимых железнодорожным транспортом, в 2022 г. составил более 9% от общего объема торговли между Китаем и Европой. В среднем каждый день между китайскими и европейскими городами курсировали 42 грузовых поезда. В немецком Дуйсбурге находится самая большая внутренняя гавань в Европе, однако развитие города столкнулось с серьезными трудностями из-за нарушения морских и речных логистических цепочек поставок вследствие эпидемии COVID-19. После запуска движения грузовых поездов Китай—Европа Дуйсбург стал центральным транспортным хабом Европы, а Logport, дочерняя компания порта Дуйсбург, превратилась в крупнейший логистический центр, в котором занято более 6 тыс. работников и размещено более 100 логистических компаний, что позволило создать более 20 тыс. рабочих мест в сопредельных обслуживающих отраслях экономики города. Согласно данным, опубликованным Duisburger Hafen AG, оператором порта Дуйсбург, в 2022 г. выручка города от продаж увеличилась на 18,9%, а объем чистой прибыли вырос более чем на 30% (*Yan Shaojun*. Making meaningful connections. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202302/28/WS63fd4376a31057c47ebb126d.html>). Поскольку объемы экспортных поставок из Китая возрастают, в начале 2022 г. муниципалитет города принял решение о создании в Дуйсбурге нового «сухопутного порта» Duisburg Gateway Terminal, совместное предприятие с китайской корпорацией COSCO Shipping Logistics и компаниями в области логистики Hupac (Швейцария) и HTS Indermodal (Нидерланды) с общим объемом инвестиций в 100 млн евро (112 млн долл.) (*Regional Integration Push.* URL: https://www.bjreview.com/Special_Reports/2022/

2022_in_Retrospect/Top_10_News_Stories/202201/t20220104_800271828.html). Крупнейший в Европе контейнерный терминал площадью 240 тыс. кв. м и вместимостью 850 тыс. контейнеров сможет обслуживать до 100 контейнерных поездов в неделю из Китая (*Chen Weihua*. Embrace of rail brings transport sea change. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202211/07/WS61aec5f6a310cdd39bc79cd7.html>).

³⁵ BRI connecting hearts. URL: http://www.bjreview.com/Opinion/Voice/202212/t20221201_800314971.html.

³⁶ BRI boosts economic exchanges between China, ASEAN. URL: http://en.ce.cn/main/latest/202111/23/t20211123_37107566.shtml.

³⁷ 26 декабря 2022 г. в Камбодже китайская корпорация China Road and Bridge Corporation приступила к расширению и модернизации национальной магистрали № 41 протяженностью 95 км. Магистраль, расположенная примерно в 37 км к юго-западу от столицы Пномпень и проходящая через четыре провинции Кампонгспы, Канда, Такео до прибрежной провинции Кампот. По сообщению Министерства общественных работ и транспорта Камбоджи, проект финансируется за счет льготного кредита правительства Китая, а завершение всех работ запланировано на начало 2026 г. (Cambodia's national road to be upgraded with funds from China. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/1226/c90000-10188578.html>).

³⁸ В январе 2023 г. премьер-министр Камбоджи Хун Сен присутствовал на церемонии введения в эксплуатацию модернизированного участка протяженностью 45,5 км магистрали № 7, который китайская компания China Road and Bridge Corp расширила с двух до четырех полос (Cambodia, China to push cooperation further with PM's visit, with infrastructure in focus. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285149.shtml>). В начале 2019 г. в Камбодже была введена в эксплуатацию национальная магистраль № 58 протяженностью 2668 км, которая соединила столицу провинции Бантеймеантьей (Banteay Meanchey province) город Пайопэт, расположенный на границе с Таиландом, со столицей провинции Оддармеантьей (Uddor Meanchey province) городом Самрунг на востоке страны. Строительство магистрали общей стоимостью 122 млн долл. было поручено китайской компании Shanghai Construction (Group) General Company, причем финансирование строительства обеспечил льготный кредит Экспортно-импортного банка КНР. Выступая на церемонии начала строительства магистрали, премьер-министр Камбоджи Хун Сен подчеркнул, что «национальная магистраль № 58 очень важна для облегчения поездок и перевозки грузов между Камбоджей и Таиландом» (China-funded road work begins in northwest Cambodia. http://www.chinadaily.com.cn/world/2015-03/18/content_19845526.htm). Ранее в 2016 г. китайские компании Shanghai Construction (Group) General Company и Guangzhou Wanan Construction Supervision проложили национальную магистраль № 59 протяженностью 144 км и стоимостью 72 млн долл., которая соединяет магистраль № 5 в провинции Бантеймеантьей (Banteay Meanchey province) через провинцию Баттамбанг (Battambang province) с национальной магистралью № 57 в провинции Пайлин (Pailin province). Магистраль № 59 расположена на северо-западе Камбоджи примерно в 400 км от столицы Пномпеня и проходит вдоль границы Камбоджи и Таиланда (New road to link Cambodia's west to other parts. URL: http://www.chinadaily.com.cn/china/2011-02/15/content_12020257.htm).

³⁹ Скоростная автомагистраль протяженностью 25,8 км, введенное в эксплуатацию 27 октября 2013 г., связывает столицу Шри-Ланки Коломбо с международным

аэропортом Бандаранаике (Bandaranaike International Airport (BIA)). Финансирование строительства скоростной магистрали стоимостью около 300 млн долл. осуществлялось Экспортно-импортным банком Китая, а главным подрядчиком выступала китайская строительная корпорация China Road and Bridge Corp (Sri Lanka: Southern Transport Development Project. URL: <https://www.adb.org/sites/default/files/project-document/81845/26522-023-pcr.pdf>; BRI to overhaul Sri Lankan infrastructure, lift living standards: Sri Lankan expert. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202106/22/WS60d15331a31024ad0baca5e.html>).

⁴⁰ Скоростная автомагистраль Коломбо-Матара — еще один проект, который был реализован в рамках кредита китайского правительства. Это первая дорога типа E протяженностью 126 км, которая соединяет Коломбо, столицу Шри-Ланки, и город Матару, один из самых важных городов на юге острова. Поездка из Коломбо в Матару по обычным дорогам занимала около четырех часов, но использование скоростной автомагистрали сократило время поездки менее чем до двух часов. Внешняя кольцевая автомагистраль Коломбо будет соединена с первым участком этой скоростной автомагистрали, и дорога будет продлена до порта Хамбантота (Hambantota port). Экспортно-импортный банк Китая (Эксимбанк Китая), который финансировал строительство скоростной магистрали Коломбо-Матара, также предоставил кредит в размере 180 млн долл. на расширение дороги до Хамбантоты (*Sugath Rathnayake. A look back at China's infrastructure projects aiding Sri Lanka.* URL: https://global.chinadaily.com.cn/a/202102/09/WS6022214ba31024ad0baa8528_2.html).

⁴¹ По построенной компанией China State Construction автомагистрали Пешавар-Карачи к началу 2023 г. проехало более 10 млн автомобилей с момента ввода в эксплуатацию в декабре 2020 г. (CPEC moves to second phase of high-level development, with focus on capacity, tech cooperation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1278640.shtml>).

⁴² Финансирование модернизации пакистанской скоростной трассы Шоркот—Ханевал в размере более 100 млн долл. было осуществлено китайским Азиатским банком инфраструктурных инвестиций (АБИИ) (*Wang Yanfei. AIB quickly rising to global role, says bank president.* URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201812/02/WS5a2b8817a310eefe3e9a0f38.html>).

⁴³ В декабре 2020 г. китайская корпорация China State Construction Engineering Corp объявила о завершении очередного инфраструктурного проекта в Пакистане — автомагистрали Сукур—Мултан, которая является крупнейшим проектом транспортной инфраструктуры в рамках Китайско-пакистанского экономического коридора (КПЭК). Скоростное шоссе протяженностью 392 км, также известная как автомагистраль M5 в Пакистане, является частью автомагистрали Пешавар—Карачи и была спроектирована для скорости движения автомобилей до 120 км /ч с общим объемом инвестиций около 2,89 млрд долл. Автомобильная магистраль Сукур—Мултан значительно улучшила условия дорожного движения, обеспечила экономическое развитие в центрального Пакистана, создав более 29 тыс. новых рабочих мест (*Zhuang Qiange, Zhong Nan. CSCEC showcases BRI benefits with highways in Pakistan and Algeria.* URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202012/25/WS5fe55056a31024ad0ba9e836.html>).

⁴⁴ Общая протяженность шоссе, построенное при помощи китайских ПИИ, составляет примерно 1,3 тыс. км, из которых 887 км приходится на Пакистан и 413 км на Китай. Для завершения этого масштабного проекта потребовалось привлечь около

24 тыс. китайских и местных рабочих. В рамках КПЭК шоссе было преобразовано в автомагистраль, и большая часть работ уже завершена, и только небольшая часть находится в стадии модернизации и будет завершена в ближайшее время. Каракорумское шоссе не только обеспечивает экономическое развитие административной единицы Гилгит-Балтистан (Gilgit-Baltistan), но и является главной артерией КПЭК, обеспечивая увеличение внешнеэкономических связей между Китаем и Центральной Азией, Ближним Востоком и Евразией через Аравийское море, используя стратегический порт Гвадар (Karakorum Highway is vital trade, travel artery between China, Pakistan. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202104/06/WS606c2b5fa31024ad0bab3d30.html>).

⁴⁵ Участок Хавелиан—Такот Каракорумского шоссе протяженностью 118 км был модернизирован китайской компанией China Communications Construction Company (*Wang Qingyin*. China plays vital role in international infrastructure cooperation. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202302/28/WS63fd6eafa31057c47ebbb144f.html>).

⁴⁶ CPEC moves to second phase of high-level development, with focus on capacity, tech cooperation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1278640.shtml>; CPEC provides connectivity and power needed for industrialization: *Ali Sher, S. Mazhar, Guanghua Lin*. The BRI in Pakistan: From energy crisis to economic boom. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202011/25/WS5fbelafca31024ad0ba966eb.html>; Coordinator to Pakistani PM. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-02/10/content_85099624.htm.

⁴⁷ *Xie Wenting*. BRI contributes to the devt of Nepal. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1274797.shtml>.

⁴⁸ *Shan Jie*. Understanding CPC: Chinese senior engineer based in Bangladesh witnesses the development, achievements of BRI over the decade. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283123.shtml?id=11>; *A. Chakraborty*. Welcome mat laid out to attract Chinese support for development projects. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202302/13/WS63e98632a31057c47ebae57b.html>.

⁴⁹ В начале 2023 г. управляющий директор компании Dhaka BRT Company Limited Ш. Ислам заявил, что «почти 80% работ по проекту скоростного автобусного сообщения (Bus Rapid Transit/BRT) протяженностью 20,5 км, реализованного китайской компанией China Road and Bridge Corporation и соединяющего район Джойдебпур (Joydebpur) города Газипур (Gazipur) с международным аэропортом Хазрат Шахджалал (Hazrat Shahjalal International Airport/HSIA) столицы и крупнейшего города Бангладеш Дакка, уже завершены, и мы надеемся открыть маршрут BRT для движения к июню 2023 г.» (*A. Chakraborty*. Welcome mat laid out to attract Chinese support for development projects. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202302/13/WS63e98632a31057c47ebae57b.html>).

⁵⁰ 12 ноября 2022 г. состоялось открытие скоростной автомагистрали Дакка-Ашулия (Dhaka-Ashulia Elevated Expressway) протяженностью 24 км, строительство которой финансировал Экспортно-импортный банк Китая. Проект стоимостью 1,72 млрд долл. был одобрен для обеспечения быстрого проезда через Дакку, а также для облегчения транзитной торговли со странами региона (China ships first batch of coaches for Padma Bridge Rail Link Project in Bangladesh. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1280370.shtml>).

⁵¹ Китайская компания China Road and Bridge Corporation провела реконструкцию автомобильной магистрали РБ-04 Душанбе—Куляб—Хорог—Мургаб—Кульма—Карасу протяженностью 1015,6 км, имеющее важное значение для расширения внеш-

ней торговли Таджикистана и КНР, а также для формирования международного транспортного коридора между двумя странами через Памир («Памирская магистраль»). В 2017 г. при помощи китайских инвестиций началось строительство автомобильной дороги, которая из Кашгара (Каши) протянется в Бадахшан (Таджикистан) и сквозь Ваханский коридор (Афганистан) и через Каракорумское шоссе выйдет на сеть автомобильных дорог Пакистана. В 2018 г. началась прокладка дороги Куляб—Калайхумб (с юга на восток Таджикистана), а общая сумма инвестиций, предоставленная центральными китайскими банками в реализацию этого проекта, составляла 115 млн долл. и, согласно проекту, завершение работ намечено на конец 2023 г. Новая автомобильная магистраль обеспечит круглогодичную, надежную и прямую транспортную связь между западной частью Таджикистана, включая столицу Душанбе, и восточной частью Горного Бадахшана. Этот проект также направлен на развитие регионального автомобильного транзита и развитие торговли с Китаем, Афганистаном, Узбекистаном, Пакистаном и Кыргызстаном (*Zhang Xin. Afghanistan re-opens request for corridor road. URL: http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2009-10/16/content_8800810.htm; Belt and Road, a promising initiative aimed at common prosperity. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2018-10/08/content_26989566.htm; China, Pakistan vow to further strengthen ties, cooperation. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1152008.shtml>).*

⁵² *C. Ho. Building a better Africa. URL: http://europe.chinadaily.com.cn/epaper/2017-09/22/content_32326362.htm.*

⁵³ *M. Majueran. Africa a natural partner of BRI. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202301/18/WS63c72a93a31057c47ebaa339.html>.*

⁵⁴ 18 сентября 2022 г. было введено в эксплуатацию модернизированное шоссе Кигали-Бугесера в Руанде. Проект помог облегчить транспортный поток и обеспечить бесперебойную торговлю в районе Кигали-Бугесера на востоке Руанды. Модернизированное Китайской корпорацией дорог и мостов (CRBC) шоссе, протяженностью 13,8 км начинается от кольцевой развязки Сонатубе (Sonatube roundabout) в Кигали (столице Руанды) и через район Гаханга (Gahanga) проходит до моста Акагера (Akagera bridge) в районе Бугесера. Шоссе Кигали-Бугесера является частью магистрали, ведущей к новому международному аэропорту Руанды Бугесера, расположенному в 40 км к югу от международного аэропорта Кигали. Корпорация CRBC, которая начал модернизацию в 2019 г., на завершение проекта потратила более трех лет. Руководитель проекта Тянь Чун отмечал, что «До модернизации шоссе это была только двухполосная дорога с двусторонним движением и причем низкого качества. Срок контракта составлял 24 месяца, однако из-за пандемии и сноса местных трубопроводов, процесс работ был задержан, а срок модернизации был продлен на 15 с половиной месяцев. Сегодня китайская компания сделала шоссе четырехполосной с двусторонним движением, а на некоторых участках дороги мы сделали ее шестиполосной с двухсторонним движением, что значительно ускорило движение транспорта. Модернизированное шоссе было спроектировано и выполнено в соответствии с первоклассным стандартом автомобильных дорог Китая» (*Chinese-financed road helps ease traffic flow, movement of goods in Rwanda. <http://en.people.cn/n3/2022/0919/c90000-10148650.html>*). К началу 2023 г. китайская строительная компания China Road and Bridge Corp. завершила модернизацию автомобильной магистрали в Кигали протяженностью 54 км, проложила 66 км дорог, ведущих в южную провинцию Уйе (Uye), а строительство участка автомагистрали протяженностью 13 км, ведущей к новому международ-

ному аэропорту Бугесера на окраине столицы, близится к завершению (*G. Mbanda*. BRI brings significant gains for Rwanda. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202207/25/WS62de0315a310fd2b29e6e2e3.html>).

⁵⁵ Построенная китайской корпорацией China Road and Bridge Corp. Nairobi Expressway была введена в эксплуатацию в мае 2022 г. (Cooperation with China brings better infrastructure, more jobs, sustainable development to Africa. URL: https://www.bjreview.com/World/202212/t20221214_800316038.html).

⁵⁶ *M. Majueran*. Africa a natural partner of BRI. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202301/18/WS63c72a93a31057c47ebaa339.html>.

⁵⁷ Четырехполосная автомагистраль Каронга—Читипа, соединяющая Малави с соседней Замбией, была проложена китайской строительной компанией China Civil Engineering Construction Corporation в 2008 г. в рамках кредита в объеме 70 млн долл., предоставленного Экспортно-импортным банком Китая (Export-Import Bank of China) (China-Africa ties help realize shared future. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202211/01/WS636058daa310fd2b29e7f89a.html>).

⁵⁸ Хотя строительные работы на магистрали М1 в Малави еще не завершены, проект уже приносит пользу сотням малавийских семей. Проект, который в начале 2023 г. осуществлял китайский подрядчик — компания Shandong Luqiao Group Company Limited, включает в себя реконструкцию и расширение участка дороги протяженностью 9,5 км магистрали М1 в столице Лилонгве (Lilongwe city). Участок дороги будет расширен с двух до четырех полос, с отдельными велосипедными дорожками и тротуарами с обеих сторон. Проект, финансируемый за счет гранта China Aid, был запущен 28 декабря 2021 г., и уже создал рабочие места для более чем 200 малавийцев. Другие китайские компании, выполняющие строительные работы в Малави, включают China Civil Engineering Construction Corporation (CCECC) и China Railway 20th Bureau Group Co., Ltd. (CR20). Согласно данным Министерства транспорта и общественных работ Малави, с целью увеличения пропускной способности городской автодорожной сети столицы Малави, компания CCECC осуществляет расширение участка дороги в столице протяженностью 3,9 км с 2 полос до 6 полос, а компания China Railway 20th Bureau Group Co. прокладывает железнодорожную линию Бангула-Нсандже-Марка (Bangula—Nsanje—Marka railway line) протяженностью 72 км (Feature: Malawians benefit from Chinese-funded road project. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0220/c90000-10210063.html>).

⁵⁹ *C. Ho*. Building a better Africa. URL: http://europe.chinadaily.com.cn/epaper/2017-09/22/content_32326362.htm.

⁶⁰ Кроме прокладки автомобильной магистрали Ламу-Гарисса протяженностью 453 км, китайская корпорация China Road and Bridge Corp. построила 115 км объездных дорог в Найроби и около 300 км межпровинциальных дорог в Кении (*D. Munene*. BRI has transformed Kenya's infrastructure development. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202207/28/WS62e1e3a3a310fd2b29e6ed43.html>).

⁶¹ Шестиполосная скоростная автомагистраль Аддис-Абеба—Адама (Addis Ababa-Adama expressway) протяженностью 84 км сократила среднее время в пути с трех часов до менее чем одного часа. Шоссе было спроектировано в соответствии с китайскими стандартами, а китайское правительство предоставило льготные кредиты в размере 709 млн долл. (Major aid projects built by China in Africa. URL: http://africa.chinadaily.com.cn/2015-11/28/content_22596951.htm). В 2022 г. китайская компания

China Communications Construction Company проложила шоссе протяженностью 56,5 км в эфиопском регионе Оромия (Cooperation with China brings better infrastructure, more jobs, sustainable development to Africa. URL: https://www.bjreview.com/World/2022/t20221214_800316038.html).

⁶² В конце декабря 2020 г. в Алжире был запущен в эксплуатацию участок Чиффа—Берруагия (Chiffa-Berrouaghia) национальной скоростной автомагистрали «Юг—Север». Участок протяженностью 53 км, построенный крупнейшей строительной компанией Китая China State Construction Engineering Corp, проходит через Атласские горы (Atlas Mountains) и пустыню Сахара (Sahara Desert), которые были «узким местом» на скоростной национальной автомагистрали Алжир «Юг—Север» вследствие значительных трудностей, которые пришлось преодолеть китайской компании при проведении прокладки участка Чиффа—Берруагия. В будущем China State Construction Engineering Corp планирует продолжить национальную автомагистраль Алжир «Юг—Север» на юг, что позволит соединить сеть автомобильных дорог Мали и Нигера (*Zhuang Qiang, Zhong Nan. CSCEC showcases BRI benefits with highways in Pakistan and Algeria.* URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202012/25/WS5fe55056a31024ad0ba9e836.html>).

⁶³ Построенная при помощи китайской компании China Civil Engineering Construction Corporation магистраль No 1 National Highway связывает порты на побережье Атлантического океана с Киншасой и юго-восточными провинциями Демократической Республики Конго, где находятся крупные месторождения медных руд (*Yuan Shenggao. Container services company keeps ports running steadily.* URL: http://www.china-daily.com.cn/cndy/2019-04/27/content_37463201.htm).

⁶⁴ *M. Majueran. Africa a natural partner of BRI.* URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202301/18/WS63c72a93a31057c47ebaa339.html>.

⁶⁵ Построенная китайской компанией China Harbour Engineering Company (CHEC) автострада Kribi—Lolabe Highway на юго-западе Камеруна протяженностью 38,5 км, соединяющая глубоководный морской порт Криви с национальной автомагистралью № 7, была введена в эксплуатацию 29 июля 2022 г. Магистраль с расчетной скоростью 110 км/ч имеет шесть полос движения, причем две полосы посередине зарезервированы для дальнейшего использования. По словам главного экономиста CHEC Сюй Хуацяна, «Как вспомогательный объект порта, магистраль обеспечивает развитие прилегающих промышленных зон и интеграцию порта и города, а также будет расширению сети автострад страны, укреплению местной экономики и улучшению связей между Китаем и африканскими странами» (*Luo Wangshu. Freeway in Cameroon to drive growth.* URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202209/20/WS6329185ea310fd2b29e7897e.html>).

⁶⁶ Автомобильное шоссе, построенное при помощи китайской компании China Civil Engineering Construction Corporation и соединяющее столицу страны с международным аэропортом, стало первым инфраструктурным китайско-ланкийским проектом в рамках инициативы «пояс и путь» (BRI to overhaul Sri Lankan infrastructure, lift living standards: Sri Lankan expert. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202106/22/WS60d15331a31024ad0baca5e.html>).

⁶⁷ 29 марта 2023 г. китайская компания Shandong Hi-Speed Group заключила контракт стоимостью 53 млн евро на строительство шоссе протяженностью 16 км между черногорским аэропортом Тиват (Tivat airport) и районом Яз (Jaz region). Соглашение

было подписано в столице Подгорице (city of Podgorica) директором Управления дорожного движения Черногории (Traffic Administration of Montenegro) Р. Вуксановичем и представителем Shandong Hi-Speed. Согласно пресс-релизу, проект предусматривает строительство современного шоссе с двумя полосами движения и тротуарами на всем протяжении магистрали, кольцевыми развязками, а также нового водопровода, который улучшит водоснабжение муниципальных образований городов Тиват, Котор (Kotor) и Герцег-Нови (Herceg Novi). Проект также включает в себя строительство и реконструкцию пяти мостов, установку новых систем пассивной безопасности движения и сигнализации, а также создание дорожного освещения вдоль автомобильной магистрали (Chinese company lands 53-mln-euro road project in Montenegro. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0330/c90000-10229520.html>).

⁶⁸ 1 апреля 2023 г. был открыт для движения участок шоссе протяженностью 7,9 км, соединяющий Новый Белград (New Belgrade) с г. Сурчин (Surcin) в Сербии и спроектированный для движения со скоростью 80 км/ч. Участок имеет по три полосы движения в каждом направлении, пятиметровую разделительную полосу, пешеходные и велосипедные дорожки шириной 2 м и является частью автомобильной магистрали E-763 общей протяженности 265 км. Строительство участка шоссе общей стоимостью около 70,5 млн долл. началось в марте 2021 г., причем все работы по прокладке и обустройству полотна дороги осуществляла китайская строительная компания China Communications Construction Company (CCCC) (*Liu Kun, Zhang Yu*. Chinese company completes road section in Serbia. URL: http://www.chinadaily.com.cn/a/202304/03/WS642acd49a31057c47ebb822e_2.html). По словам премьер-министра правительства Сербии А. Брнабича (Ana Brnabic), которая вместе с Президентом Сербии А. Вучичем (Aleksandar Vucic) присутствовала на церемонии открытия участка шоссе, «этот сербско-китайский проект имеет большое значение для Сербии, поскольку он обеспечит быстрое сообщение между Белградом и автомобильной магистралью E-763 и создаст короткий путь между Белградом и Адриатическим морем» (New Belgrade-Surcin highway section opened for traffic. URL: http://www.china.org.cn/world/2023-04/03/content_85207474.htm).

⁶⁹ *Chu Daye, Zhang Dan*. Stakeholders look toward BRI infrastructure as RCEP trade pact set to boost China-ASEAN trade, investment. BRI, RCEP a booster for China-ASEAN cooperation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202112/1243678.shtml>; Chinese-built underwater tunnel nears completion in Bangladesh. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0210/c90000-10205994.html>.

⁷⁰ China and Africa in the New Era: A Partnership of Equals. URL: https://www.chinadaily.com.cn/a/202111/27/WS61a190f8a310cdd39bc77e3e_12.html.

⁷¹ Железнодорожная магистраль Ангрэн-Пап, обеспечивающая связь Ферганской долины (Андижанская, Наманганская и Ферганская области) с другими регионами Узбекистана, а также с сетью железных дорог Киргизии и Китая, включает в себя железнодорожный участок через Камчикский горный перевал (высота 1,2 тыс. м над уровнем моря) протяженностью 123,1 км, в том числе 19,2 км туннеля. В мае 2026 г. китайская компания China Railway Tunnel Group (CRTG) завершила строительство железнодорожного туннеля через перевал Камчик (Kamchiq) на востоке Узбекистана, который стал самым протяженным туннелем в Центральной Азии. По признанию руководства компании CRTG, «Строительство туннеля было очень сложным, так как произошло более 3 тыс. обвалов породы в результате сильного давления на хрупкую

поруду, наиболее серьезный из которых привел к частичному обрушению туннеля, но мы смогли не только построить сам туннель, но и дополнительный штольный туннель, которым также можно воспользоваться при возникновении нештатных ситуаций. Успешное строительство туннеля Камчик позволит превратить железнодорожную магистраль Ангрен-Пап в важное звено железнодорожного коридора «КНР—страны Центральной Азии—страны Европы» (*Sara Hsu. China's One Belt One Road can boost global growth. URL: http://www.chinadaily.com.cn/opinion/2017beltandroad/2017-05/31/content_29561505.htm; Ren Qi. Xi's vision of shared future taking shape. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202301/06/WS63b755c4a31057c47eba7ee9.html/>).*

⁷² New port set to launch major economic boost. URL: http://africa.chinadaily.com.cn/weekly/2017-11/10/content_34351800.htm.

⁷³ В конце января 2023 г. третья по величине национальная нефтяная компания Китая после CNPC и Sinopec Китайская национальная шельфовая нефтяная корпорация (China National Offshore Oil Corp/CNOOC) приступила к реализации двух крупнейших энергетических и инфраструктурных проектов в Уганде — строительству двух заводов по переработке нефти и созданию 35 площадок для бурения скважин в западном районе Кикиубе (Western Region district of Kikuube) на берегу озера Альберт (Lake Albert), которое начнется в 2025 г. Нефтяное месторождение Kingfisher, открытое в западном регионе Уганды в 2006 г., занимает площадь в 1518 кв. км и имеет доказанные геологические запасы более 6 млрд баррелей (Uganda starts commercial drilling of oil. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-01/25/content_85073652.htm). Второй проект будет включать строительство Восточноафриканского нефтепровода (East African Crude Oil Pipeline/EACOP) протяженностью 1443 км, который соединит Уганду и Танзанию и будет обеспечивать экспорт сырой нефти через танзанийский морской порт Танга (seaport of Tanga) (CNOOC contributes to Uganda's quest to extract its energy assets. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202204/27/WS6268a616a310fd2b29e59993.html>).

⁷⁴ *Sara Hsu. China's One Belt One Road can boost global growth. URL: http://www.chinadaily.com.cn/opinion/2017beltandroad/2017-05/31/content_29561505.htm*

⁷⁵ *G. Mbanda. BRI brings significant gains for Rwanda. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202207/25/WS62de0315a310fd2b29e6e2e3.html>.*

⁷⁶ 9 years on, Belt and Road cooperation builds up connectivity for global prosperity. URL: https://www.bjreview.com/World/202209/t20220915_800306550.html.

⁷⁷ Два терминала международного аэропорта Мапуту (Maputo Airport New Terminals) были модернизированы за счет льготных кредитов правительства Китая. Проект включал две фазы работ, проведенных китайской компанией China Civil Engineering Construction Corporation, — модернизацию международного терминала, построенного в 2010 г., и внутреннего терминала, построенного в 2012 г. (Major aid projects built by China in Africa. URL: http://africa.chinadaily.com.cn/2015-11/28/content_22596951.htm).

⁷⁸ *S. Chedondo. Dynamic role model. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202207/06/WS62c4d1fca310fd2b29e6a92c.html>.*

⁷⁹ Gwadar International Airport будет введен в эксплуатацию в октябре 2023 г. (*M. Khan. CPEC Phase-II crucial to boost Pakistan's development. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202207/26/WS62df43d4a310fd2b29e6e5b8.html>*).

⁸⁰ *Shan Jie*. Understanding CPC: Chinese senior engineer based in Bangladesh witnesses the development, achievements of BRI over the decade. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283123.shtml?id=11>.

⁸¹ Nepal hopes riding on cross-border rail. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202301/07/WS63b8c7e5a31057c47eba83a0.html>.

⁸² В марте 2020 г. в провинции Сиенреап (кхм. Siem Reap) при помощи китайской строительной компании China Civil Engineering Construction Corporation (CCECC) началось строительство нового международного аэропорта Сиенреап Ангкор общей площадью 700 га, расположенного в округе Сотр Никум, примерно в 40 км от археологического парка Ангкор и в 50 км от провинциальной столицы города Сиенреап. Финансирование строительства аэропорта Ангкор осуществляется компанией Angkor International Airport Investment (Cambodia) Co., Ltd., которая является дочерней компанией китайской Yunnan Investment Holding Group Co., Ltd. (Cambodian PM praises Chinese company over progress in Siem Reap int'l airport project. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0307/c90000-10217903.html>). Аэропорт является международным аэропортом уровня 4Е с взлетно-посадочной полосой длиной 3,6 тыс. м, которая позволяет принимать все виды самолетов. Согласно заявлению Руководящего комитета по строительству международного аэропорта Ангкор (Steering Committee for the Construction of the Siem Reap Angkor International Airport), к началу 2023 г. завершено 63% работ по строительству воздушной гавани, а ввод в эксплуатацию воздушной гавани запланировано на 2024 г. (More than half of construction work completed for Chinese-invested airport in Cambodia's tourist hub. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0110/c90000-10193992.html>).

⁸³ Международный аэропорт Маттала был построен в качестве альтернативы существующему международному аэропорту Коломбо (Colombo International Airport) и также является проектом, который финансировал Экспортно-импортный банк Китая (EXIM Bank of China). Введенный в эксплуатацию в 2013 г. второй международный аэропорт в Шри-Ланке был построен китайской компанией China Harbor Engineering Company, а EXIM Bank of China предоставил кредит в размере 190 млн долл. Предназначенный для использования как на иностранных, так и на внутренних рейсах, он соединяется с портом Хамбантота и облегчает обработку грузов и их транспортировку (*Sugath Rathnayake*. A look back at China's infrastructure projects aiding Sri Lanka. URL: https://global.chinadaily.com.cn/a/202102/09/WS6022214ba31024ad0baa8528_2.html; China EximBank extends 300B yuan of loans to manufacturing sector in Q1. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-04/16/content_85232283.htm).

⁸⁴ С 2012 г. китайская строительная корпорация China Civil Engineering Construction Corporation инвестировала более 2 млрд долл. в инфраструктурные проекты Кении, такие как железные дороги, автодороги и аэропорты. Компания провела реконструкцию и модернизацию четырех крупнейших международных аэропортов Нигерии, четвертый из которых был введен в эксплуатацию 22 марта 2022 г. в столице страны — Лароце (Cooperation with China brings better infrastructure, more jobs, sustainable development to Africa. URL: http://www.bjreview.com/World/202212/t20221214_800316038.html).

⁸⁵ *Yin Yeping*. China's cooperation with Micronesia yields tangible results, generally welcomed: ambassador. Foreign Minister's 'cloud visit' to further boost mutual trust, bilateral ties. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202206/1267214.shtml>.

⁸⁶ Мост Тембуронг, крупнейший инфраструктурный проект в истории Брунея, который стал самым протяженным морским мостом в стране общей длиной около 30 км, был открыт для движения в конце ноября 2019 г. Секция моста CC4 была построена китайской компанией China State Construction Engineering Corp, причем секция протяженностью 11,6 км представляла собой надземный виадук, пересекающий мангровое болото лесного заповедника Лабу. С целью охраны окружающей среды и преодоления беспрецедентных трудностей при строительстве, при возведении секции китайская компания соблюдала строгие меры безопасности и осуществляла контроль за соблюдением экологических стандартов (9 years on, Belt and Road cooperation builds up connectivity for global prosperity. URL: https://www.bjreview.com/World/202209/t0220915_800306550.html).

⁸⁷ *Yin Yeping*. China's cooperation with Micronesia yields tangible results, generally welcomed: ambassador. Foreign Minister's 'cloud visit' to further boost mutual trust, bilateral ties. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202206/1267214.shtml>.

⁸⁸ Мост Пелешац, один из крупнейших инфраструктурных проектов в истории Хорватии, соединяющий материковую часть Хорватии через залив Мали Стон (Baj of Mali Ston) в Адриатическом море с самой южной частью округа Дубровник-Неретва. В январе 2018 г. китайский консорциум во главе с China Road and Bridge Corporation выиграл тендер стоимостью 400 млн евро (485 млн долл.) на строительство моста Пелешац протяженностью 2,4 км, шириной 22,5 м и высотой 55 м и подъездных путей к нему, строительство которого было завершено в июле 2022 г. (Belt and Road projects: Past, present, future. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-04/22/content_74708440_5.htm; Chinese-built Peljesac Bridge in Croatia opens to traffic, a symbol of closer ties. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202207/1271607.shtml>; Croatia celebrates joining of long-awaited Peljesac Bridge. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202107/1230078.shtml>).

⁸⁹ *Zhong Nan*. Chinese touch lifts infrastructure. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202011/30/WS5fc44ca1a31024ad0ba9845a.html>.

⁹⁰ Китайская корпорация гражданского строительства (CCECC), разработчик проекта, уже завершила сборку основной части вантового моста, а подводные конструкции должны быть завершены к началу 2023 г. В настоящее время между двумя районами Янгона нет мостового сообщения, и местные жители, которые добираются из района в район Янгона, вынуждены полагаться на паромы, что опасно и неудобно. Введение моста в не только значительно улучшит уровень жизни местных жителей, но и сформирует новую особую экономическую зону в районе Дала, которая стимулирует экономическое развитие Мьянмы, а также будет способствовать увеличению объемов внешней торговли Мьянмы и граничащей с ней провинцией Юньнань на юго-западе Китая (China-ASEAN cooperation under BRI to further strengthen despite US meddling. From railway to industrial park, the regional infrastructure development bears fruit under the BRI. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202205/1265512.shtml>).

⁹¹ Chinese-built bridge over Mekong River open to traffic in Cambodia. URL: http://www.news.cn/english/2021-11/24/c_1310330706.htm.

⁹² 20 апреля 2022 г. в танзанийском городе Мсата состоялась церемония открытия нового длиннопролетного моста Вами, строительство которого вела китайская компания Power Construction Corporation of China. Строительство моста Вами, включая сам мост и ведущую к нему дорогу, было начато в октябре 2018 г., все основные материалы, использованные для строительства, а в период строительства было создано более

500 новых рабочих мест и была подготовлена многочисленная группа технических сотрудников (*Xu Weiwei*). BRI projects connect the world and improve livelihoods, forum hears. URL: https://global.chinadaily.com.cn/a/202209/28/WS633443cea310fd2b29e7a45c_2.html).

⁹³ Висячий мост Мапуту-Катембе через залив Мапуту на юге Мозамбика соединяет столицу Мозамбика Мапуту на северном берегу залива с отдаленным пригородом Катембе на южной части залива берегу. Возведение самого длинного подвесного моста в Африке, которое финансировалось китайским банком China Exim Bank (Export-Import Bank of China), было начато в 2014 г., а введение его в эксплуатацию состоялось в 2018 г. Мост стоимостью 725 млн долл. сократил на четыре часа время в пути от границы с Южной Африкой до Мапуту и стимулировал расширение торговли между Южной Африкой и 16 странами Сообщества по развитию юга Африки (Southern African Development Community (SADC), а также с Мадагаскаром, Маврикием и Сейшельскими островами. Проект моста был разработан китайской компанией CCCC Second Highway, а исполнителем работ выступила корпорация China Road and Bridge Corp. (*M. Majueran*). Africa a natural partner of BRI. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202301/18/WS63c72a93a31057c47ebaa339.html>; *Yifan Xu*. New FM's visit to Africa shows China's commitment. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202301/20/WS63ca17b8a31057c47ebaadfd.html>).

⁹⁴ *Maya Majueran*. Africa a natural partner of BRI. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202301/18/WS63c72a93a31057c47ebaa339.html>.

⁹⁵ *Chen Yingqun*. China, Africa push toward next stage. <https://www.chinadaily.com.cn/a/202201/17/WS61e4c5c9a310cdd39bc815ec.html>.

⁹⁶ Mindanao bridge strengthens Philippine partnership with China. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202210/28/WS635bd6cca310fd2b29e7f2c4.html>.

⁹⁷ Четырехполосный мост через реку Пасиг Эстрелла-Панталеон (известный как мост Роквелла) протяженностью 506 м был открыт для движения автотранспорта в июле 2021 г., а 5 апреля 2022 г. в присутствии президента Филиппин Р. Дутерте в Маниле был торжественно открыт четырехполосный арочный мост Бинондо-Интрамурос протяженностью 680 м через реку Пасиг. Оба моста были построены китайской строительной корпорацией China Road and Bridge Corporation (CRBC), причем правительство Китая выделило два гранта в размере 4.85 млрд песо (91.2 млн долл.) на строительство этих двух мостов (Xi's Philippines trip sealed friendship. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202206/14/WS62a7c97ca310fd2b29e6276b.html>; China-funded Binondo-Intramuros Bridge in Manila under construction. URL: http://en.ce.cn/main/latest/202203/04/t20220304_37375262.shtml; China friendship lauded as Manila bridge opens. URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202204/07/WS624e112fa3109375516eb233.html>).

⁹⁸ China ships first batch of coaches for Padma Bridge Rail Link Project in Bangladesh. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1280370.shtml>.

⁹⁹ New port set to launch major economic boost. URL: http://africa.chinadaily.com.cn/weekly/2017-11/10/content_34351800.htm.

¹⁰⁰ Xiconomics: BRI paves way for shared future via common development. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202208/01/WS62e72f0da310fd2b29e6f744.html>.

¹⁰¹ *H. AbuBakr M. Mohamed*. China a friend indeed for Africa. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202210/15/WS6349f560a310fd2b29e7c91c.html>.

¹⁰² Порт Нуакшотт, расположенный на северо-востоке Африки в Китае и называемый в Китае «Гаванью Дружбы», является одним из крупнейших проектов помощи Китая в Африке в 70—80-х гг. Порт стоимостью 340 млн юаней (35 млн долл.) был построен китайской компанией China Road & Bridge Corporation в период с 1979 г. до 1986 г. и был способен обрабатывать 1,5 млн т грузов. Китайская компания также участвовала в строительстве пяти причалов, ремонтного дока, складских комплексов, а позднее продолжила оказывать инженерную поддержку гавани (Major aid projects built by China in Africa. URL: http://africa.chinadaily.com.cn/2015-11/28/content_22596951.htm).

¹⁰³ BRI proving a boon to many countries. URL: http://www.china.org.cn/opinion/2022-09/19/content_78398088.htm.

¹⁰⁴ *Saroj Gautam*. How the Belt and Road Initiative is connecting South Asia. URL: http://www.china.org.cn/opinion/2023-01/24/content_85067205.htm; CPEC provides connectivity and power needed for industrialization: Coordinator to Pakistani PM. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-02/10/content_85099624.htm.

¹⁰⁵ В 2022 г. порт короля Абдулазиза в городе Даммам (Dammam) был включен в сервис Gulf China, который представляет собой еженедельный сервис, соединяющий центральный и южный Китай с регионом Персидского залива, запущенный сингапурской морской перевозчиком Pacific International Lines. Включение порта Даммам в сервис Gulf China обеспечить эффективную связь внешнеторговых компаний Саудовской Аравии с регионами Китая, укрепит морские связи, обеспечит увеличение конкурентоспособности порта и рост объемов двусторонней торговли между двумя странами. Также в 2022 г. компания Saudi Telecom Company, крупный поставщик телекоммуникационных услуг в Саудовской Аравии, и китайская Huawei Technologies достигли соглашения о установке мобильной связи формата 5G в порту Даммам (*A. Azam*. China can play important role in Saudi Arabia's economic diversification. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202203/22/WS62398eaba310fd2b29e52938.html>; *Zhong Nan*. Country ups business ties with Middle East nations. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202302/07/WS63e1b1a9a31057c47ebad57b.html>).

¹⁰⁶ Bright future seen ahead for Sino-Greek shipping cooperation. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0308/c90000-10218705.html>.

¹⁰⁷ Xiconomics: BRI paves way for shared future via common development. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202208/01/WS62e72f0da310fd2b29e6f744.html>.

¹⁰⁸ 22 января 2018 г. китайская компания COSCO Shipping подписала соглашение с руководством порта Зебрюгге о реконструкции и последующей аренде терминала CSP Zebrugge на период в 50 лет. Зебрюгге является вторым по величине портом Бельгии, представляет собой естественную глубоководную гавань с хорошей сетью автомобильных и железнодорожных сообщений по всей Европе и, ожидается, что он станет основным логистическим хабом для стран Северной Европы в деле реализации инициативы «пояс и путь», а порт Пирей в Греции станет южным узлом (Belt and Road projects: Past, present, future. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-04/22/content_74708440_7.htm).

¹⁰⁹ Гамбург является одним из крупнейших узлов Европы для торговли с Китаем. В 2022 г. в крупнейшем морском порту Германии было обработано около 2,5 млн стандартных контейнеров, причем треть всех контейнеров, проходящих через крупнейший морской порт Германии, отправляются в КНР или приходят из в Китай. В

общей сложности 15 международных морских линий соединяют Гамбург со всеми основными китайскими портами. Также Гамбург является центральным транспортным узлом европейской железнодорожной сети — еженедельно в страны ЕС отправляется около 2 тыс. рейсов, причем 230 рейсов — в КНР, а города Чунцин, Чэнду, Чанчунь, Чанша, Далянь, Ганьчжоу, Харбин, Хэфэй, Цзинань, Шэньян, Шэньчжэнь, Шилун, Сучжоу, Вэйхай, Ухань, Сямэнь, Сиань, Яньтай, Иу и Чжэнчжоу связаны с Гамбургом регулярным сообщением. В 2022 г. объем железнодорожных перевозок между Гамбургом и Китаем увеличилась на 6,5% и составил 118 тыс. контейнеров (Port of Hamburg. URL: Оператор терминалов компания COSCO Shipping Ports является подразделением China COSCO Shipping Corp, крупнейшей судоходной компании Китая. В сентябре 2021 г. COSCO Shipping Ports объявила о намерении приобрести долю в контейнерном терминале Hamburger Hafen HHLA Tollerort (CTT), который является одним из трех контейнерных терминалов Hamburger Hafen в порту Гамбурга. Он имеет четыре причала и 14 контейнерных причальных крана, которые способны обрабатывать крупнейшие контейнеровозы China COSCO Shipping Corp вместимостью 20 тыс. контейнеров. (*Zhong Nan*. Port deal set to expand China-Germany trade. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202109/23/WS614bd5e0a310cdd39bc6adfd.html>; China—Europe freight trains eye infrastructure. URL: Hamburg sees China trade opportunities. URL: <http://www.chinadaiom.cn/a/202211/08/WS63698d96a3105ca1f227496a.html>). В октябре 2022 г. кабинет министров Германии одобрил сделку, заключенную китайской компанией COSCO Shipping Ports Ltd (CSPL), зарегистрированной на гонконгской бирже, на приобретение 24,9% акций HHLA Container Terminal Tollerort GmbH (CTT) — одного из трех терминалов, принадлежащих Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) в Гамбурге. Согласно заявлению немецкого портового оператора HHLA, «Одобрение правительством Германии китайских инвестиций будет способствовать углублению двустороннего экономического и торгового сотрудничества между двумя странами в рамках инициативы «пояс и путь», а благодаря инвестициям CSPL порт Гамбурга станет предпочтительным хабом для азиатских перевозок». COSCO Shipping Ports Ltd является дочерней компанией China COSCO Shipping Corp Ltd со штаб-квартирой в Шанхае, крупнейшей в стране компании по управлению судоходством и портами по выручке от продаж (*Zhong Nan*, *Chen Weihua*. Port stake deal puts trade with Germany on growth path. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202210/28/WS635b2a29a310fd2b29e7ef84.html>; *Chen Weihua*. COSCO buys 24.9% stake in Hamburg terminal. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202210/27/WS635a4376a310fd2b29e7eddf.html>).

¹¹⁰ В феврале 2017 г. китайская судоходная компания China COSCO Shipping Co Ltd и администрация порта Абу-Даби совместно учредили компанию ABU Dhabi Terminal Company для строительства и эксплуатации проекта контейнерного терминала в порту Халифа с ежегодной пропускной способностью 2,5 млн контейнеров. Церемония ввода единственного в регионе полуавтоматического контейнерного терминала протяженностью 800 м и площадью 2,8 кв. км состоялась в апреле 2019 г. (Khalifa Port project (phase II). URL http://regional.chinadaily.com.cn/ensd-port/2022-02/08/c_542535.htm). Руководство порта Циндао, принадлежащего и управляемого Shandong Port Group (SPG), с тех пор завершило приобретение 30% доли акций компании COSCO в ABU Dhabi Terminal Company. По заявлению руководства SPG, «Развитие морских связей между Абу-Даби и основными морскими транзитными маршрутами значительно повысили статус эмирата как ведущего торгово-логистического центра на Ближнем

Востоке» (*Li Chengwen. Sino-Arab cooperation highlights mutual benefits. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202302/09/WS63e44c3ca31057c47ebadc96.html>*).

¹¹¹ Belt and Road projects: Past, present, future. URL: https://www.chinadaily.com.cn/a/201904/22/WS5cbcf141a3104842260b7627_17.html.

¹¹² Порт Муара является основным международным торговым портом Брунея, имеет самый большой контейнерный терминал и является важнейшим звеном экономического коридора «Гуанси-Чжуанский автономный район (КНР)-Бруней». В феврале 2017 г. контейнерный терминал порта был передан *Muara Port Company Sdn Bhd*, совместному предприятию, основанному китайской *Beibu Gulf Port Group* и брунейской компанией *Darussalam Asset* (Belt and Road projects: Past, present, future. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-04/22/content_74708440_6.htm).

¹¹³ При помощи китайских инвестиций важнейшие порты Бангладеш — Читтагонг, Пайра и Монгла превращаются в глубоководные порты. Кроме того, порт Пайра на юго-западе Бангладеш может быть напрямую связан со столицей страны Даккой через железную дорогу Пайра-Дакка (*Pauga-Dhaka railway*) и мост Падма (*Padma Bridge*), что будет стимулировать экономическое развитие юго-западного региона Бангладеш и уменьшит экономическую зависимость страны от экономического коридора Дакка-порт Читтагонг (*Dhaka-Chittagong Port economic corridor*) в юго-восточном регионе (*Mei Guanqun. Much potential to be tapped. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202006/12/WS5ee2bbd2a31083481725277f.html>*).

¹¹⁴ В 2017 г. консорциум из шести иностранных компаний во главе с Международной китайской инвестиционной корпорацией по управлению имуществом (*China International Trust and Investment Corporation/CITIC*) получил права на строительство индустриального парка и морского глубоководного порта Кьяукпю в Особой экономической зоне Кьяукпю в штате Ракхайн Мьянмы (*Cao Siqi, You Ma. China, Myanmar ink oil pipeline deal. Xi hails Myanmar's participation in Belt & Road initiative URL: <https://www.globaltimes.cn/page/201704/1041785.shtml>*).

¹¹⁵ В конце октября 2022 г. 20 автономных грузовиков Q-Truck на электрическом ходу прибыли в крупнейший глубоководный порт Таиланда Лаем Чабанг поддержке погрузочно-разгрузочных работ в порту, построенный при помощи китайской компании *China Communication Construction Co Ltd*. В последние годы правительство Таиланда стремится превратить порт Лаем Чабанг в региональный транспортный узел, повышая производительность и безопасность морской гавани, одновременно снижая стивидорные затраты и внедряя экологичные решения. Прибывшие из Шанхая беспилотные грузовики Q-Truck, произведенные китайской компанией *Shanghai Westwell Information and Technology Company Ltd*. и оснащенные системами искусственного интеллекта и беспроводной зарядки, будут использоваться при проведении погрузочно-разгрузочных работ на терминале D в порту Лаем Чабанг, причем они могут работать без остановок более 24 часов или преодолевать расстояние до 140 км на одной зарядке. Грузовики оборудованы 7-ю камерами слежения, радаром миллиметрового диапазона (который определяет местоположение объектов путем измерения отражения излучаемых радиоволн) и автоматическим навигатором, способны самостоятельно выбирать самый удобный маршрут перевозки контейнеров по портовой территории со скоростью 25 км/ч, причем они могут самостоятельно объезжать препятствия и избегать аварийных ситуаций благодаря встроенным системам экстренного торможения. Грузовики будут работать 24 часа в сутки, что обеспечит увеличение производитель-

ности терминала D порта Лаем Чабанг на 40% (China's autonomous driving brings eco-efficiency and safety to port in Thailand. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202210/1277694.shtml?id=11>).

¹¹⁶ Порт Джизан, чью реконструкцию провела китайская компания China Communication Construction Co Ltd, расположен на восточном побережье Красного моря. Общая протяженность 12 причалов с глубинами до 12м составляет 3,5 км, а ежегодный объем обработки грузов превышает 2 млн т (*Yuan Shenggao*. China, Saudi Arabia strengthen economic ties. URL: http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2019-04/26/content_37462645.htm).

¹¹⁷ Проект стоимостью 1,6 млрд долл., совместно разработанный правительством Шри-Ланки и китайской компанией China Communication Construction Co Ltd, за 20 лет позволит создать для местных жителей 83 тыс. новых рабочих мест (Belt and Road projects: Past, present, future. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-04/22/content_74708440_7.html; *Yasiru Ranaraja*. What to expect from Colombo Port City? URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202209/28/WS6333be1aa310fd2b29e7a38b.html>).

¹¹⁸ В январе 2023 г. министерство энергетики Шри-Ланки выразило заинтересованности в создании китайско-ланкийского СП для строительства ориентированного на экспорт нефтеперерабатывающего завода в г. Хамбантота (Sri Lanka to invite investors for setting up oil refinery in Hambantota. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0111/c90000-10194505.html>).

¹¹⁹ BRI to overhaul Sri Lankan infrastructure, lift living standards: Sri Lankan expert. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202106/22/WS60d15331a31024ad0baca5e.html>.

¹²⁰ BRI a win-win plan, not neocolonial tool. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202109/04/WS6132b62fa310efa1bd66d4bf.html>.

¹²¹ In pics: China-Africa cooperation projects. URL: http://www.chinadaily.com.cn/a/201807/22/WS5b53ca92a310796df4df7e64_6.html.

¹²² *Zhong Nan*. CSPL's Egypt port stake to boost trade, biz, BRI. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202303/17/WS6413bcc1a31057c47ebb4fbb.html>.

¹²³ Проект строительства порта Хамбантота — один из крупнейших проектов, реализованный в рамках китайской кредитной схемы в Шри-Ланке. Введенный в эксплуатацию 18 ноября 2010 г., порт считается первым внутренним портом в мире. Первый этап инвестиций составлял 361 млн долл., из которых 85% было предоставлено EXIM Bank of China. Порт Хамбантота является результатом государственно-частного партнерства между Управлением портов Шри-Ланки (Sri Lanka Ports Authority) и китайской компании China Merchant Port Holdings. Компании принадлежит 69,55% акций порта, а 30,45% акций принадлежат Управлению портов Шри-Ланки. Это предприятие находится в аренде на 99 лет, причем, согласно договору, все акции могут быть выкуплены Управлением портов через 70 лет (*Sugath Rathnayake*. A look back at China's infrastructure projects aiding Sri Lanka. URL: https://global.chinadaily.com.cn/a/202102/09/WS6022214ba31024ad0baa8528_2.html). В феврале 2023 г. Министр портов, судоходства и авиации Шри-Ланки Н. Сирипала де Силва заявил, что правительство потратит около 132 млн долл. на проекты развития портов страны, причем инвестиции будут осуществляться за счет доходов, полученных от портовых операций. Выступая на мероприятии в Коломбо, министр сказал, что правительство выделило более 100 млн долл. на Восточный контейнерный терминал (Eastern Container Terminal) в порту Хамбантота и 32 млн долл. на контейнерный терминал Джая (Jaya Container Terminal),

который является самым крупным в порту Коломбо и имеет 4 контейнерных причала и 2 фидерных причала. Оба терминала являются дочерними предприятиями государственной администрации портов Шри-Ланки. Поскольку Шри-Ланка рассматривает стать логистическим и транспортным узлом в Индийском океане, кроме этого инвестиционного плана, с помощью китайских компаний правительство планирует развивать морской порт в заливе Тринкомали (Trincomalee harbor) (для операций с сыпучими грузами) и порт Галле, расположенный в естественной гавани Галле (Galle harbor) на юго-западном побережье Шри-Ланки, для развития туризма с обслуживанием яхт и облегчением постановки на якорь крупных судов (Sri Lanka to spend 132 mln USD on port development projects. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0220/c90000-10210056.html>). В начале 2022 г. Китай и Либерия подписали соглашение о морском сотрудничестве, которое предусматривает постоянное содействие развитию морского и портового хозяйства двух стран, эффективное использование флотов обеих стран для удовлетворения потребностей двусторонней внешней торговли, а также гарантирует безопасность судов, экипажей и грузов (BRI proving a boon to many countries. URL: http://www.china.org.cn/opinion/2022-09/19/content_78398088.htm). Суда под либерийским флагом получают льготные ставки портовых тоннажных сборов при заходе в любой порт Китая. Согласно соглашению, вместо условного кубического модуля предусматривается определение валовой вместимости судна (брутто-регистрационный тоннаж корабля), что соответствует мировой практике взимания портовых сборов. Вводятся льготные ставки портовых сборов, которые теперь составляют 28% на тоннаж каждого судна и, кроме того, из портовых сборов исключаются причальные и якорные сборы (BRI aids decade-long African transformation: expert. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202206/1268781.shtml>).

¹²⁴ В 2019 г. крупнейшая китайская судоходная компания COSCO Shipping Ports Ltd (дочерняя компания China Ocean Shipping (Group) Company (COSCO) согласовала с Министерством транспорта и коммуникаций Перу мегапроект Chancay Port Complex (Chancay Port Complex megaproject) и, в рамках создания промышленной зоны и логистического центра в Перу стоимостью 3 млрд долл., в мае 2022 г. COSCO Shipping Ports Ltd подписала контракт стоимостью 650 млн долл. с китайской компанией China Harbour Engineering Company (дочерней компании China Communications Construction Company) на строительство порта Чанкай площадью 992 га. Порт Чанкай стал первым в Южной Америке китайским глубоководным портом с максимальными глубинами в 16 м. Согласно плану, в состав комплекса порта также войдет промышленно-логистический парк площадью 1,2 тыс. га, что позволит порту стать важным хабом и логистическим центром региона. Контракт предусматривает строительство многоцелевого терминала порта Чанкай, причалов и туннеля протяженностью 1,8 км, соединяющего складские комплексы и вход в гавань. Комплекс будет расположен в 67 км к северу от Лимы, а после введения в эксплуатацию он ежегодно сможет обрабатывать 2 млн контейнеров и 6 млн т генеральных грузов, став вторым крупнейшим портом в Южной Америке вслед за портом Колон в Панаме. Руководство компании COSCO Shipping Ports отмечало, что «порт Чанкай облегчит доступ китайских товаров в Перу и другие страны Латинской Америки, обеспечив развитие внешнеторговых связей КНР со странами «оси Козерога», т.е. группой стран, в которую входят Чили, Эквадор, Боливия, Уругвай, Колумбия и Эквадор (*Zhong Nan. Chinese firms plan huge investments in Peru.* URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/201806/05/WS5b15e03aa31001b82>

571e227.html; Contractor chosen to build Peru's \$3bn Chancay port. URL: <https://www.globalconstructionreview.com/contractor-chosen-to-build-perus-3bn-chancay-port/>).

¹²⁵ BRI agreement strengthens China-Peru ties, says expert. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/201905/04/WS5ccd6ebda3104842260b9b2c.html>.

¹²⁶ В октябре 2017 г. китайская инвестиционная компания China Merchants Port Holdings Co Ltd (CMPort) приобрела 90% акций TCP Participacoes SA, оператора второго по величине контейнерного терминала в Бразилии, за 7,23 млрд гонконгских долл. (924 млн долл.). Приобретение акций оператора терминала, расположенного в порту Паранагуа, стал свидетельством стремления базирующейся в Гонконге компании CMPort к дальнейшему расширению своего присутствия в Латинской Америке (*Jing Shuiyu, Zou Shuo*. CMP buys into Brazilian terminal. URL: http://www.chinadaily.com.cn/m/fujian/2017-09/05/content_31581972.htm). Инвестиции китайской компании CMPort позволили увеличить годовую пропускную способность терминала оператора TCP Participacoes SA с 1,5 млн контейнеров в 2017 г. до 2,6 млн контейнеров в 2022 г. (*Yin Yeping*. China-Brazil economic and trade ties see deeper and wider potential for growth under BRICS ahead of presidential visit. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287848.shtml>). Порт Паранагуа расположен на атлантическом побережье южного штата Парана и является самым крупным портом в Латинской Америке и третьим по величине контейнерным портом в Бразилии (после портов Итажаи (Port of Itajaí) и Сантос (Port of Santos) (*Yin Yeping*. China-Brazil economic and trade ties see deeper and wider potential for growth under BRICS ahead of presidential visit. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287848.shtml>).

¹²⁷ Завершенная в июне 2019 г. реконструкция многоцелевого причала протяженностью 230 м кубинского порта Сантьяго-де-Куба, которую финансировал Банк Китая и осуществила китайская компания China Communications Construction Company Ltd., стала первым примером китайско-кубинского сотрудничества в области транспортно-строительства. Контракт реконструкции морской гавани Кубы общей стоимостью 120 млн долл., полученный китайской компанией, включал также проведение дноуглубительных работ в акватории порта, обеспечивших возможность судозахода в морскую гавань кораблей, водоизмещением 60 тыс. т, прокладку припортовых железнодорожных путей, строительство складских и логистических терминалов, поставку современных портовых кранов китайского производства (*Yin Yeping*. China-Cuba relations to tap in more collaboration in green, health and digital areas under BRI: experts. <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1280388.shtml?id=11>).

¹²⁸ *Yuan Shenggao*. Container services company keeps ports running steadily. URL: http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2019-04/27/content_37463201.htm.

¹²⁹ Cooperation with China brings better infrastructure, more jobs, sustainable development to Africa. URL: https://www.bjreview.com/World/202212/t20221214_800316038.html.

¹³⁰ *Liu Ting*. BRI drives global development. URL:

https://www.bjreview.com/World/202210/t20221011_800308874.html.

¹³¹ Cooperation with China brings better infrastructure, more jobs, sustainable development to Africa. URL: http://www.bjreview.com/World/202212/t20221214_800316038.html.

¹³² China willing to work with all parties for common debt disposal framework: central bank governor. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202304/1289155.shtml>.

¹³³ В рамках выдвинутой Председателем КНР Си Цзиньпином на общих прениях 76-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН в 2021 г. Глобальной инициативы развития

(GDI), Китай предоставил режим нулевых тарифов для 98% налогооблагаемых товаров, происходящих из 16 наименее развитых стран Африки. Также Китай открыл «зеленые коридоры» для экспорта африканской сельскохозяйственной продукции в КНР, ускорил процедуры инспекции и карантина и еще больше расширил ассортимент товаров, пользующихся нулевым тарифом (*K. Bhana*. Towards cooperative development. URL: http://www.bjreview.com/Opinion/Voice/202210/t20221013_800309293.html).

¹³⁴ *Zhao Pei*. China-backed projects meet demands of Africa. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/201811/1126294.shtml>.

¹³⁵ *He Wenping*. A year of great strides. URL: https://www.bjreview.com/Opinion/Voice/202301/t20230109_800317903.html.

¹³⁶ Sino-African cooperation eyes more benefits. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202212/20/WS63a11ccca31057c47eba542d.html>.

¹³⁷ Financial cooperation with Africa aimed at achieving local sustainable development. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1284541.shtml>.

¹³⁸ China-Africa ties help realize shared future. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202211/01/WS636058daa310fd2b29e7f89a.html>.

¹³⁹ Cooperation with China brings better infrastructure, more jobs, sustainable development to Africa. URL: https://www.bjreview.com/World/202212/t20221214_800316038.html

¹⁴⁰ BRI a win-win plan, not neocolonial tool. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202109/04/WS6132b62fa310efa1bd66d4bf.html>.

¹⁴¹ 9 years on, Belt and Road cooperation builds up connectivity for global prosperity. URL: https://www.bjreview.com/World/202209/t20220915_800306550.html.

¹⁴² *He Wenping*. A year of great strides. URL: http://www.bjreview.com/Opinion/Voice/202301/t20230109_800317903.html.

¹⁴³ *Xiao Xin*. China's African infrastructure investment a stark contrast to Western lip service. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1251982.shtml>.

¹⁴⁴ Кроме реализации инфраструктурных и энергетических проектов в странах Африки, Китай активно инвестирует в развитие социально-экономической сферы стран континента. Согласно заявлению главы МИД КНР Цинь Гана, с начала XXI в. Китай проложил в странах Африки более 6 тыс. км железных дорог и 100 тыс. км автомобильных магистралей, построил и реконструировал около 20 портов и свыше 80 крупных энергетических объектов. Также китайские компании участвовали в строительстве более чем 130 больниц и клиник, 170 школ, 45 стадионов и спортивных залов, подготовил более 160 тыс. специалистов в различных областях, обеспечил создание более 4,5 млн рабочих мест, а также оказывали помощь в освоении свыше 500 сельскохозяйственных проектов в странах континента (Cooperation with China brings better infrastructure, more jobs, sustainable development to Africa. URL: http://www.bjreview.com/World/202212/t20221214_800316038.html; *Liu Zhongwei*. Solid base to boost cooperation with Africa. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202301/14/WS63c20057a31057c47eba98ff.html>).

¹⁴⁵ *Chi Jingyi*. BRI empowers recovery from pandemic and will refuel growth in post-COVID-19 world. Strengthening cross-border infrastructure connectivity top main drivers of growth. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1221442.shtml>.

¹⁴⁶ Total investment of China-Africa Development Fund exceeds \$5B. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-12/20/content_85018925.htm.

¹⁴⁷ China to grant zero-tariff treatment to Ethiopia, Burundi, Niger. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-02/18/content_85113699.htm.

¹⁴⁸ Special report: BRI takes hold with inspiring breakthroughs in 2022 despite global downturn. New chapter of BRI to unfold next year, serving as ‘an anchor of stability’ to the world: observers. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1282427.shtml>.

¹⁴⁹ *Xu Wei*. Nation shares its public goods with the world. URL: https://www.chinadaily.com.cn/a/202210/19/WS634f334ba310fd2b29e7d37b_4.html.

¹⁵⁰ China-Africa ties help realize shared future. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202211/01/WS636058daa310fd2b29e7f89a.html>.

¹⁵¹ *Gu Jing*. A wind of change. Africa's development in an era of unprecedented technological transformation and competition. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202212/28/WS63ab8247a31057c47eba67e3.html>.

¹⁵² *Gu Jing*. A wind of change. Africa's development in an era of unprecedented technological transformation and competition. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202212/28/WS63ab8247a31057c47eba67e3.html>.

¹⁵³ Cooperation with China brings better infrastructure, more jobs, sustainable development to Africa. URL: http://www.bjreview.com/World/202212/t20221214_800316038.html.

¹⁵⁴ Chinese FM: Mombasa-Nairobi railway, symbol of Sino-African friendship. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202001/1176465.shtml>.

¹⁵⁵ *Liu Ting*. BRI drives global development. URL: https://www.bjreview.com/World/202210/t20221011_800308874.html.

¹⁵⁶ *Luo Jianbo*. China with rest of the world for a shared future. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202210/25/WS63572c38a310fd2b29e7e4c7.html>.

¹⁵⁷ Full Text: China and Africa in the New Era: A Partnership of Equals. URL: https://www.bjreview.com/Documents/202111/t20211126_800264363.html.

¹⁵⁸ *Wang Xiaodong*. Key projects launched as part of Belt and Road Initiative. URL: https://www.chinadaily.com.cn/a/202210/21/WS6351d539a310fd2b29e7dab6_2.html.

¹⁵⁹ *Luo Jianbo*. China with rest of the world for a shared future. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202210/25/WS63572c38a310fd2b29e7e4c7.html>.

¹⁶⁰ Continued diplomatic tradition shows China-Africa bond of brotherhood. URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202301/11/WS63bde6f5a310777689885dd3.html>.

¹⁶¹ *He Wenping*. A year of great strides. URL: https://www.bjreview.com/Opinion/Voice/202301/t20230109_800317903.html.

¹⁶² Tanzania, Chinese firms sign agreement on 506-km railway project. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/1224/c90000-10187895.html>.

¹⁶³ Simandou iron ore project resumes operations after one-year suspension. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287638.shtml>.

¹⁶⁴ *M. Majueran*. Africa a natural partner of BRI. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202301/18/WS63c72a93a31057c47ebaa339.html>.

¹⁶⁵ *Li Xuanmin*. Global four major iron ore producers sign contracts with Chinese ports on business involving spot trade yuan settlement. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1286596.shtml?id=11>.

¹⁶⁶ Chinese, foreign consortiums reach deals with Guinean government on Simandou iron ore project's infrastructure buildup. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1282558.shtml>.

¹⁶⁷ Официальный запуск скоростной магистрали Найроби-Момбаса в присутствии тогдашнего президента Кении Ухуру Кеньяты (Uhuru Kenyatta) состоялся 31 июля 2022 г. (Chinese-built Nairobi Expressway marks 10 mln user's milestone. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0208/c90000-10204862.html>).

¹⁶⁸ China a friend indeed for Africa. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202210/15/WS6349f560a310fd2b29e7c91c.html>.

¹⁶⁹ China-built expressway in Nairobi, Kenya, starts trial operation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202205/1265652.shtml>.

¹⁷⁰ Chinese-built Nairobi expressway daily traffic volume hits 50,000 vehicles. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-12/23/content_85023546.htm.

¹⁷¹ Modern expressway key to Kenya's Vision 2030. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202301/26/WS630820baa310fd2b29e745ee.html>.

¹⁷² Chinese-built Nairobi Expressway marks 10 mln users milestone. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0208/c90000-10204862.html>.

¹⁷³ *Xu Wei*. Nation shares its public goods with the world. URL: https://www.chinadaily.com.cn/a/202210/19/WS634f334ba310fd2b29e7d37b_4.html.

¹⁷⁴ *Zhong Nan*. China's Belt and Road Initiative paves way for economic development. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202303/04/WS64031343a31057c47ebb22cb.html>.

¹⁷⁵ *Wang Xiaodong*. Key projects launched as part of Belt and Road Initiative. URL: https://www.chinadaily.com.cn/a/202210/21/WS6351d539a310fd2b29e7dab6_3.html.

¹⁷⁶ Ethiopia-Djibouti railway generating \$47.4M income in past 5 months. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-01/10/content_85051191.htm.

¹⁷⁷ *Zhao Pei*. China-backed projects meet demands of Africa. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/201811/1126294.shtml>.

¹⁷⁸ Китайская инициатива «Пояс и путь» ускоряет темпы реализации проектов в Африке. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2022/0303/c31520-9965054.html>.

¹⁷⁹ Sino-African cooperation eyes more benefits. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202212/20/WS63a11ccca31057c47eba542d.html>.

¹⁸⁰ Feature: Chinese-built Ethiopia-Djibouti railway wins acclaim for boosting integration on 5th anniversary. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0310/c90000-10219806.html>.

¹⁸¹ China-built railways in different continents bring growing opportunities to people along rail routes: FM. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287678.shtml>.

¹⁸² Nairobi Expressway becomes 'game changer' for locals. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202211/29/WS6385baf8a31057c47eba1b06.html>.

¹⁸³ Ethiopian Airlines celebrates 50th anniversary of serving China. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202304/09/WS64325021a31057c47ebb9144.html>.

¹⁸⁴ First phase of China-built light rail project inaugurated in Nigeria. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1284247.shtml>.

¹⁸⁵ *Zhu Shaobin*. China-Africa cooperation sheds light on inclusive development. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/1118/c90000-10173495.html>.

¹⁸⁶ Chinese company completes first phase of light rail project in southwestern Nigeria. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1282473.shtml>.

¹⁸⁷ *Wang Xiaodong*. BRI keeps nations on the move. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202301/03/WS63b38c3fa31057c47eba7621.html>.

¹⁸⁸ Chinese company completes first phase of light rail project in southwestern Nigeria. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/1222/c90000-10187132.html>.

¹⁸⁹ Chinese company completes first phase of light rail project in southwestern Nigeria. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202212/22/WS63a3f860a31057c47eba5b1d.html/>.

¹⁹⁰ Порты играют доминирующую роль в экономике Джибути — на их долю приходится до 70% формирования объема ВВП, а соседние африканские страны, включая Эфиопию, не имеющие выхода к морю, в значительной степени зависят от Джибути в плане развития внешней торговли. Глава Управления портов и свободной зоны Джибути Абубакер Хади отмечал, что «У нас хорошие отношения с китайскими компаниями, как с партнерами, так и инвесторами, а ЗСТ, построенная с их помощью, значительно повысила статус страны как важного транспортного узла в Африке и во всем мире». В 2022 г. Всемирный банк (World Bank) поставил порт Джибути на 19-е место среди контейнерных портов мира и на первое место среди портов стран Африки к югу от Сахары (*Wang Xiaodong*. Key projects launched as part of Belt and Road Initiative. URL: https://www.chinadaily.com.cn/a/202210/21/WS6351d539a310fd2b29e7dab6_3.html).

¹⁹¹ Cooperation with China brings better infrastructure, more jobs, sustainable development to Africa. URL: http://www.bjreview.com/World/202212/t20221214_800316038.html.

¹⁹² *Li Zhiwei, Li Yida*. Chinese enterprise facilitates Djibouti's development. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/201705/1046446.shtml>.

¹⁹³ Belt and Road projects: Past, present, future. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-04/22/content_74708440_7.htm.

¹⁹⁴ *Wang Qingyin*. China plays vital role in international infrastructure cooperation. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202302/28/WS63fd6eafa31057c47ebb144f.html>.

¹⁹⁵ *Chen Yingqun*. 10 years on, BRI is humming. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202302/28/WS63fd392aa31057c47ebb1209.html>.

¹⁹⁶ *He Wenping*. A year of great strides. URL: https://www.bjreview.com/Opinion/Voice/202301/t20230109_800317903.html.

¹⁹⁷ В ноябре 2016 г. китайская компания Shenzhen Metro Group Co Ltd подписала соглашение о строительстве системы пригородной железной дороги в Рамадане, городе-спутнике недалеко от столицы Египта Каира. Согласно реализации этого проекта в форме ГЧП китайская компания обязалась эксплуатировать железную дорогу и обучать персонал в течение двух лет. Кроме этого, Shenzhen Metro Group Co Ltd в течение 10 лет осуществляла техническое обслуживание железной дороги и контролировала комплексное освоение коммерческих земель вдоль линии (*Chai Hua*. Using Belt and Road as track to metro services. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-06/19/content_29792419.htm).

¹⁹⁸ **ВОТ** (Build, Operate, Transfer: строительство-эксплуатация/управление-передача) — дорога создается за счет китайского концессионера, получающий право эксплуатации дороги в течении срока, достаточного для окупаемости вложенных средств после окончания строительства, а по его истечении объект передается африканскому государству, причем концессионер может получить право использования, но не владения дорогой, собственником которой является африканское государство. **ВООТ** (Build, Own, Operate, Transfer: строительство—владение—эксплуатация/управление—передача) — в этом случае китайский партнер получает право не только пользования, но и владения дорогой в течении срока действия соглашения, после чего она передается африканскому государству. **ВОМТ** (Build, Operate, Maintain, Transfer: строительство—эксплуатация/управление—обслуживание—передача) — в этом случае предусматривается ответственность китайской компании за содержание и текущий

ремонт построенной им дороги; **DBOOT** (Design, Build, Own, Operate, Transfer: проектирование—строительство—владение—эксплуатация/управление—передача) — особенность соглашений этого типа состоит в ответственности китайской строительной компании партнера не только за прокладку магистрали, но и за его проектирование (*Xu Liping*, ‘Debt trap’ rhetoric a replica of Western-centric thinking, won’t affect China—Cambodia cooperation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285243.shtml>; Cambodia Golden Port Expressway adopts Chinese standards. URL: <https://www.seetao.com/details/198117.html>).

¹⁹⁹ Continued diplomatic tradition shows China-Africa bond of brotherhood. URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202301/11/WS63bde6f5a310777689885dd3.html>.

²⁰⁰ Африканский банк развития (African development bank) был создан Организацией африканского единства (ОАЕ) в августе 1963 г. В 2021 г. объем уставного капитала банка составляет около 70 млрд долл., и он призван стимулировать экономическое развитие африканских стран, предоставляя им финансовую помощь.

²⁰¹ Full Text: China and Africa in the New Era: A Partnership of Equals. URL: https://www.bjreview.com/Documents/202211/t20211126_800264363.html.

²⁰² Nigeria’s first deep seaport opens for operation. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-01/25/content_85073644.htm.

²⁰³ *Jiang Xuan*. Chinese enterprise helps Nigeria build first modern deep seaport. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0403/c90000-20000792.html>.

²⁰⁴ Chinese company hands over Nigeria’s first deep sea port. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202211/01/WS6360da59a310fd2b29e7fb20.html>.

²⁰⁵ *Zhao Ruinan*. Full speed ahead for SE Asia on the move. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202212/30/WS63ae2052a31057c47eba6e45.html>.

²⁰⁶ *Wang Xiaodong*. BRI keeps nations on the move. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202301/03/WS63b38c3fa31057c47eba7621.html>.

²⁰⁷ *Li Xuanmin, Tu Lei*. China, Singapore expected to expand depth, scope of BRI cooperation on PM Lee’s visit URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1288300.shtml>.

²⁰⁸ *Jiang Xuan*. Chinese enterprise helps Nigeria build first modern deep seaport. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0403/c90000-20000792.html>.

²⁰⁹ *Wang Xiaodong*. Nigeria port milestone drives hopes. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202211/03/WS6362fe27a310fd2b29e7ff6c.html>.

²¹⁰ *Wang Xiaodong*. Construction of biggest seaport in Nigeria completed. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202211/02/WS6361ce12a310fd2b29e7fd4c.html>.

²¹¹ Xiconomics: BRI paves way for shared future via common development. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202208/01/WS62e72f0da310fd2b29e6f744.html>.

²¹² *Wang Xiaodong*. Key projects launched as part of Belt and Road Initiative. URL: https://www.chinadaily.com.cn/a/202210/21/WS6351d539a310fd2b29e7dab6_4.html.

²¹³ Egyptian PM visits China-Egypt TEDA zone in Suez. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/201903/15/WS5c8b7422a3106c65c34eee50.html>.

²¹⁴ Запущенная в 2016 г. правительством Египта программа «Egypt’s Vision 2030» представляет собой единую долгосрочную политическую, экономическую и социальную концепцию, разработанную в соответствии с целями устойчивого развития ООН.

²¹⁵ *Zhong Nan*. CSPL’s Egypt port stake to boost trade, biz, BRI. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202303/17/WS6413bcc1a31057c47ebb4fb.html>.

²¹⁶ *Luo Jianbo*. China with rest of the world for a shared future. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202210/25/WS63572c38a310fd2b29e7e4c7.html>.

²¹⁷ *Chen Qingqing*. Tanzanian President to visit China with focus on cooperation in agriculture, infrastructure. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202210/1278161.shtml>.

²¹⁸ *Wang Hairong, Zhang Shasha*. Road to Common Development. The Belt and Road Initiative provides better infrastructure for globalization. URL: https://www.bjreview.com/World/201904/t20190408_800164323.html.

²¹⁹ Interconnections enhance global development synergies. URL: https://www.bjreview.com/Opinion/Voice/202208/t20220802_800302525.html.

²²⁰ В 1970-е гг., особенно сложный период для экономики КНР, Китаю, тем не менее, удалось построить железную дорогу TAZARA Railway протяженностью 1860 км, которая соединила порт Дар-эс-Салам на побережье Индийского океана в Танзании с Замбией, не имеющей выхода к морю.

²²¹ Major aid projects built by China in Africa. URL: http://africa.chinadaily.com.cn/2015-11/28/content_22596951.htm.

²²² *S. Singh*. Global development is a collective responsibility. URL: https://www.bjreview.com/Opinion/Voice/202209/t20220923_800307573.html.

²²³ Chinese company completes first phase of light rail project in southwestern Nigeria. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/1222/c90000-10187132.html>.

²²⁴ Прагматичное сотрудничество между Китаем и Египтом за последние годы достигло исторического скачка, поскольку Китай уже девять лет подряд является крупнейшим торговым партнером Египта, кроме того, китайские финансовые институты предоставили Египту финансирование в размере более 10 млрд долл. для реализации большого количества ключевых проектов в этой североафриканской стране. Основанная в 2007 г. и расположенная в пустыне в 50 км к югу от морского порта Суэц и в 120 км к востоку от столицы Египта Каира, China-Egypt TEDA Suez Economic and Trade Cooperation Zone к концу ноября 2022 г. привлекла 134 китайских предприятия и предоставила рабочие места для более чем 50 тыс. египтян, представляя собой важную платформу для инвестиций и технологического сотрудничества между двумя странами (China-Egypt economic cooperation yields fruitful results, mutual benefit: forum. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0107/c90000-10193019.html>). Кроме того, китайско-египетское сотрудничество развивается и в других областях. В начале 2022 г. несколько министерств правительства Египта переехали в новую административную столицу страны г. Ведиан, который находится примерно в лучшем случае езды от Каира и, как ожидается, поможет снизить нагрузку на нынешнее население столицы, облегчить транспортные проблемы, создать рабочие места и привлечь иностранные инвестиции. Проект центрального делового района в новой административной столице Египта, выполненный китайской компанией China State Construction Engineering Corp, включал строительство 20 высотных зданий и сопутствующих им государственных и муниципальных проектов (здание парламентского центра, конференц-холл и выставочный комплекс) (China helps build the 'Egyptian Dream'. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202301/20/WS63ca62f6a31057c47eba9e9f.html>). Масштабный проект стоимостью 2,8 млрд долл. занимает около 505 тыс. кв. м, а его небоскреб Iconic Tower высотой 385,8 м. является самым высоким зданием в Африке (*Yuan Shenggao*. Egypt, China take steps to boost trade and business cooperation. URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202212/09/WS6392926aa310777689885161.html>).

²²⁵ 13 апреля 2023 г. китайская компания Sinoma International Engineering Co., Ltd. подписала соглашение о сотрудничестве с эфиопско-китайским совместным предприятием National West International Holding (WIH) Building Materials Holding Company о строительстве индустриального парка Мелка-Джебду (Melka-Jebdu Industrial Park Development Project) в восточной Эфиопии с общим объемом инвестиций в 600 млн долл. В соответствии с соглашением, китайская компания Sinoma будет заниматься проектированием, закупками и строительными работами для проекта развития индустриального парка Мелка-Джебду, где будет построен цементный и металлургический заводы для производства шпал и рельсов, требующихся для железнодорожного строительства. Председатель Национальной холдинговой компании строительных материалов WIH Б. Таделе (Buzuayehu Tadele) отметил, что «После завершения промышленный парк сможет ежегодно производить 6 тыс. т цемента и 700 тыс. т стали. Индустриальный парк будет расположен в непосредственной близости от портов Джибути, что также обеспечит компании стратегическое расположение для легкого доступа к международным торговым путям и экспорта продукции» (Chinese company to develop multi-million-USD industrial park in Ethiopia. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0414/c90000-20005761.html>).

²²⁶ Международная зона свободной торговли Джибути площадью 48,2 кв. км управляется совместным предприятием с инвестициями китайских предприятий, включая China Merchants Holdings и Dalian Port Corp Ltd, а также Управление портов и свободной зоны Джибути. Ожидается, что ЗСТ станет важнейшим узлом, связывающим другие африканские страны, участвующие в инициативе «пояс и путь», и превратит Джибути, небольшую страну на северо-востоке Африки, в морской логистический узел, связывающий Африку, Азию и Европу (Belt and Road projects: Past, present, future. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-04/22/content_74708440_7.htm).

²²⁷ Continued diplomatic tradition shows China-Africa bond of brotherhood. URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202301/11/WS63bde6f5a310777689885dd3.html>.

²²⁸ *He Wenping*. A year of great strides. URL: https://www.bjreview.com/Opinion/Voice/202301/t20230109_800317903.html.

²²⁹ *Zhao Ruinan*. Mood upbeat for growth in China-Africa trade. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202301/26/WS63d1c20ca31057c47ebab3ff.html>.

²³⁰ Xiconomics: BRI paves way for shared future via common development. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202208/01/WS62e72f0da310fd2b29e6f744.html>.

²³¹ *Wang Xiaodong*. Key projects launched as part of Belt and Road Initiative. URL: https://www.chinadaily.com.cn/a/202210/21/WS6351d539a310fd2b29e7dab6_3.html; *Chen Weihua*. Africa not a geopolitical pawn. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202212/21/WS63a2c513a31057c47eba5832.html>.

²³² *Luo Jianbo*. China with rest of the world for a shared future. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202210/25/WS63572c38a310fd2b29e7e4c7.html>.

²³³ *S. Ndegwa*. What's behind US overtures to Africa? URL: https://www.bjreview.com/Opinion/Voice/202212/t20221222_800316570.html.

²³⁴ С 2011 по 2021 г. объем экспорта США в страны Африки сократился на 19% до 26,7 млрд долл., а объем импорта из африканских стран в США за этот период уменьшился почти на 60% до 37,6 млрд долл. (*Chen Weihua*. Africa not a geopolitical pawn. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202212/21/WS63a2c513a31057c47eba5832.html>).

²³⁵ 'Debt trap hype' aims to deter China-Africa cooperation. US smearing against BRI ahead of summit a scheme to cover its empty commitment: scholar. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1281932.shtml>.

²³⁶ Крупнейшими экспортерами товаров в страны Африки в 2020 г. были КНР, доля которого в общем объеме импорта стран Африки составляла 20,1%, Индия — 5,2%, Франция — 5,1%, США — 5,0%, и Германия — 4,3%, ЮАР: 4,0%, ОАЭ — 3,6%, Испания — 3,5%, Италия — 3,3%, Турция — 3,2%, причем из представленной десятки крупнейших экспортеров товаров в страны Африки три страны демонстрировали резкий рост объемов экспорта в страны африканского континента. В период 2000—2020 гг. объем экспорта КНР в страны Африки Среди 10 крупнейших экспортеров на Африканский континент три страны в 2001—2020 гг. устойчиво расширяли присутствие на рынке Африки — за этот период объем экспорта КНР увеличился в 5 раз, Индии и Турции — в 3 раза, причем, как отмечают зарубежные экономисты, «доминирование Китая, как основного экспортера в страны Африки, определялось расширением торгово-экономических связей между ними в рамках сотрудничества при реализации инициативы «пояс и путь»» (*M. Majueran. Africa a natural partner of BRI. URL: http://www.chinadaily.com.cn/a/202301/18/WS63c72a93a31057c47ebaa339.html*).

²³⁷ China-Africa ties help realize shared future. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202211/01/WS636058daa310fd2b29e7f89a.html>.

²³⁸ Int'l trade with China soars in 2022, decoupling theory crushed by real flows. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0223/c90000-10211892.html>.

²³⁹ Swedish scholar: How China is outpacing the US in Africa. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202212/06/WS638eee3ca31057c47eba2e61.html>.

²⁴⁰ *Gu Jing. A wind of change. Africa's development in an era of unprecedented technological transformation and competition. URL: https://www.chinadaily.com.cn/a/202212/28/WS63ab8247a31057c47eba67e3.html*.

²⁴¹ China-Africa economic, trade digitalization service base established in Hunan. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-02/08/content_85094561.htm.

²⁴² *Xiao Xin. China's African infrastructure investment a stark contrast to Western lip service. URL: https://www.globaltimes.cn/page/202202/1251982.shtml*.

²⁴³ Форум китайско-африканского сотрудничества, созданный в 2000 г., сыграл решающую роль во всестороннем развитии китайско-африканского сотрудничества, а Дакарский план действий на 2022—2024 гг. в рамках стратегии «Перспективы китайско-африканского сотрудничества до 2035 г.» и совместная декларация о борьбе с изменением климата, обнародованные на конференции ФОАС в Дакаре, Сенегал, в ноябре 2021 г., «обеспечат укрепление китайско-африканского сотрудничества и вступление африканского сообщества в новую эпоху с общим прекрасным будущим» (*China a friend indeed for Africa. URL: https://www.chinadaily.com.cn/a/202210/15/WS6349f560a310fd2b29e7c91c.html*).

²⁴⁴ Cooperation with China brings better infrastructure, more jobs, sustainable development to Africa. URL: https://www.bjreview.com/World/202212/t20221214_800316038.html.

²⁴⁵ Cooperation with China brings better infrastructure, more jobs, sustainable development to Africa. URL: http://www.bjreview.com/World/202212/t20221214_800316038.html.

²⁴⁶ *He Wenping. A year of great strides. URL: http://www.bjreview.com/Opinion/Voice/202301/t20230109_800317903.html*.

²⁴⁷ China-Africa agriculture, infrastructure cooperation to be strengthened: experts. Trade pacts promote China-Africa farm, infrastructure deals. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202101/1211924.shtml>.

²⁴⁸ Уже 33 года подряд министры иностранных дел Китая начинают год с визита в Африку — эта традиция является признанием того, что голоса африканских государств сыграли важную роль в получении Китайской Народной Республикой места в Генеральной Ассамблее Организации Объединенных Наций и в Совете Безопасности ООН в 1971 г. (*Yifan Xu*. New FM's visit to Africa shows China's commitment. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202301/20/WS63ca17b8a31057c47ebaadfd.html>).

²⁴⁹ *M. Majueran*. Africa a natural partner of BRI. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202301/18/WS63c72a93a31057c47ebaa339.html>.

²⁵⁰ *Wang Jinjie*. Growth accelerators. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202209/20/WS63290389a310fd2b29e78894.html>.

²⁵¹ Xi calls for high-level China-Africa community with shared future. URL: http://www.china.org.cn/world/2023-02/19/content_85114231.htm.

²⁵² Powerchina establishes branch in Dubai. URL: http://www.chinadaily.com.cn/m/powerchina/2020-11/17/content_37541515.htm.

²⁵³ Comprehensive UAE-China ties will continue to flourish. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202212/02/WS63893d49a31057c47eba2373.html>.

²⁵⁴ Chinese-S. Korean joint venture wins 408-mln-USD contract from UAE's Etihad Rail. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/201903/1141904.shtml>.

²⁵⁵ *Jan Yumul*. China and UAE ties continue to grow. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202205/09/WS62787156a310fd2b29e5b63c.html>.

²⁵⁶ CRRC inks deal for UAE railway trains. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202302/01/WS63da4d9da31057c47ebac5e8.html>.

²⁵⁷ *Ma Miaomiao*. China's Arab outreach adds a new chapter to time-honored relations. URL: ???

²⁵⁸ Highlights of China-Saudi Arabia cooperation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1281386.shtml?id=11>.

²⁵⁹ *Shen Xiaoxiao*. Chinese enterprise builds transportation artery for UAE. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/1201/c90000-10178568.html>.

²⁶⁰ Этот вид городского транспорта (Light Rail) представляет собой железнодорожный транспорт общественного пользования в городских условиях, отличающийся от метрополитена и обычных железных дорог меньшими пассажироместимостью, габаритами и скоростью движения.

²⁶¹ *Yu Jincui, Xing Xiaojing*. As BRI integrates with Saudi Vision 2030, Chinese firms expect a new peak in cooperation following Xi's visit. Chinese firms aim at grasping opportunities by better integrating BRI, Saudi Vision 2030. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1281393.shtml?id=11>.

²⁶² China a friend indeed for Africa. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202210/15/WS6349f560a310fd2b29e7c91c.html>.

²⁶³ *Yu Jincui, Xing Xiaojing*. As BRI integrates with Saudi Vision 2030, Chinese firms expect a new peak in cooperation following Xi's visit. Chinese firms aim at grasping opportunities by better integrating BRI, Saudi Vision 2030. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1281393.shtml>.

²⁶⁴ *Zhong Nan*. Innovative firms eye stronger sales abroad. URL: http://www.china-daily.com.cn/a/202212/30/WS63ae4775a31057c47eba6f7a_2.html.

²⁶⁵ *Pan Deng*. Latin America distances itself from US due to hegemony, cooperates with China. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202201/1245071.shtml?id=11>.

²⁶⁶ *Deng Rui, Tan Yingzi*. Chongqing event boosts Sino-LAC trade ties. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202111/18/WS6195d3aca310cdd39bc7615d.html>.

²⁶⁷ BRI proving a boon to many countries. URL: http://www.china.org.cn/opinion/2022-09/19/content_78398088.htm.

²⁶⁸ Investments lift growth in Latin America. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202212/23/WS61c3ce78a310cdd39bc7d01c.html>.

²⁶⁹ Belt and Road unites China and Latin America. URL: https://www.bjreview.com/Opinion/Voice/202112/20211217_800270417.html.

²⁷⁰ Int'l trade with China soars in 2022, decoupling theory crushed by real flows. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0223/c90000-10211892.html>. URL:

²⁷¹ *Zhang Shasha*. China and LAC countries expect new potential in economic and trade cooperation. URL: http://www.bjreview.com/2022pdf/NO_35_2022.pdf.

²⁷² *Jorge Malena*. Infrastructure paves way for BRI in Latin America. URL: http://www.chinadaily.com.cn/global/2019-11/13/content_37522576.htm.

²⁷³ *Feng Qingyin*. China-proposed Belt and Road Initiative in Latin America. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202206/1267637.shtml?id=11>.

²⁷⁴ China-Honduras economic and trade cooperation enjoys bright prospects: businessmen. Cooperation with Latin America has brought region tangible development dividends. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1288041.shtml>.

²⁷⁵ China-assisted St. John's Harbor project in Antigua and Barbuda completed. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1281580.shtml>.

²⁷⁶ Chinese firms to build largest cross-sea cable-stayed bridge in Latin America. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202111/1206696.shtml>.

²⁷⁷ *Yin Yeping*. China-Brazil economic and trade ties see deeper and wider potential for growth under BRICS ahead of presidential visit. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287848.shtml>.

²⁷⁸ Chinese company awarded US\$184M contract for East Coast road project. URL: <https://www.kaieteurnewsonline.com/2022/10/15/chinese-company-awarded-us184m-contract-for-east-coast-road-project/>.

²⁷⁹ 2 Chinese contractors vying for East Coast road project. URL: <https://www.kaieteurnewsonline.com/2022/09/03/2-chinese-contractors-vying-for-east-coast-road-project/>.

²⁸⁰ *Hu Yuwei*. Chinese Dream of common prosperity brings infrastructure, changes lives in South American country. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1282942.shtml>.

²⁸¹ Мост протяженностью 1,8 км считается четвертым по длине плавучим мостом в мире с 61 пролетом. Высота самого высокого вертикального зазора пролета моста равнялась 8 м, а горизонтального — 30 м, что позволяло проходить лишь малым судам, а для пропуска более крупных кораблей на мосту был предусмотрен сдвигающийся пролёт с зазором в 77,4 м, что замедляло проход больших судов (Demerara Harbour Bridge Corporation. URL: <https://mopw.gov.gy/demerara-harbour-bridge-corporation>).

²⁸² CRCC signs contract to construct largest transportation infrastructure project in Guyana. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202205/1266597.shtml?id=11>.

²⁸³ Greece's Piraeus port posts record high profit for 2021. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-03/15/content_78108744.htm.

²⁸⁴ China, Greece sign strategic cooperation agreement on shipping finance. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0211/c90000-10206383.html>.

²⁸⁵ BRI proving a boon to many countries. URL: http://www.china.org.cn/opinion/2022-09/19/content_78398088.htm.

²⁸⁶ *Zhong Nan*. COSCO raises stake in Greek port. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202110/26/WS61775552a310cdd39bc7140a.html>.

²⁸⁷ Greece's Piraeus port posts record high profit for 2021. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-03/15/content_78108744.htm.

²⁸⁸ Bright future seen ahead for Sino-Greek shipping cooperation. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0308/c90000-10218705.html>.

²⁸⁹ Hype about Europe's new infrastructure plan won't hinder pragmatic cooperation with China: analysts. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1281764.shtml>.

²⁹⁰ Successful China-Greece cooperation at Piraeus Port injects confidence among other European partners: embassy. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1278443.shtml>.

²⁹¹ О важности региона для имплементации инициативы «пояс и путь» свидетельствует участие Си Цзиньпин в 22-м заседании Совета глав государств ШОС в Самарканде (Узбекистан), который прошел с 14 по 16 сентября 2022 г. Си Цзиньпин совершил государственные визиты в Казахстан и Узбекистан, которые стали первыми визитами китайского лидера за границу с тех пор, как разразилась пандемия COVID-19.

²⁹² Китай традиционно является одним из крупных торговых и инвестиционных партнеров Казахстана. Согласно китайской статистике, в 2022 г. был зафиксирован рекордный товарооборот, объем которого составил 31,2 млрд долл., увеличившись на 23,6% по сравнению с 2021 г. С 2014 г. за счет китайских ПИИ было профинансировано 50 крупных инфраструктурных проектов в Казахстане, более 50% поездов Китай—Европа проходят транзитом через Казахстан, а объем железнодорожных перевозок между Казахстаном и Китаем в 2022 г. установил новый рекорд в 23 млн т (Экономическое развитие Китая открывает возможности для всего мира — посол Казахстана в Китае. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2023/0313/c31521-10221688.html>).

²⁹³ *Ouyang Shijia*. China and 5 Central Asian nations to deepen trade ties. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202302/18/WS63f03b84a31057c47ebaf824.html>.

²⁹⁴ В настоящее время Китай подписал документы о сотрудничестве в рамках инициативы «пояс и путь» со всеми странами Центральной Азии (China expands BRI cooperation, signing deals with five countries in 2022: ministry. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283557.shtml>).

²⁹⁵ Forum: Progress of the Belt and Road Initiative. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202209/13/WS631fc031a310fd2b29e772eb.html>.

²⁹⁶ China, Uzbekistan see closer bond under BRI. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1275920.shtml>.

²⁹⁷ *Xu Wei*. China bolsters links with Central Asian nations. URL: http://www.chinadaily.com.cn/a/202209/12/WS631f473ea310fd2b29e772ad_3.htm/.

²⁹⁸ *Li Xuanmin*. China-Kyrgyzstan-Uzbekistan railway to open 'southern Eurasia corridor,' facilitates BRI cooperation with Central Asia: analysts. Highly anticipated project facilitates BRI cooperation with Central Asia, spurs Xinjiang's growth: analysts. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1275365.shtml>.

²⁹⁹ Feasibility study of China-Kyrgyzstan-Uzbekistan railway project kicks off: NDRC. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202208/1272073.shtml>.

³⁰⁰ China, Kyrgyzstan, Uzbekistan sign document of cooperation on joint railway project: NDRC. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1275979.shtml>.

³⁰¹ В южной части СУАР, которая граничит с Кыргызстаном, в настоящее время нет трансграничной железнодорожной линии, и есть только одна автомагистраль, которая соединяется с Кыргызстаном и Пакистаном. Китайские эксперты полагают, что объем ежегодного грузооборота магистрали Китай-Кыргызстан-Узбекистан может составить 13 млн т, из которых 80% будут составлять транзитные грузы в пределах Кыргызстана, что обеспечит увеличение доходов Кыргызстана от транзита грузов на 200 млн долларов ежегодно (Construction of China-Kyrgyzstan-Uzbekistan Railway will start soon. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202206/1267513.shtml>). Соглашение о сотрудничестве по проекту строительства железной дороги Китай—Кыргызстан—Узбекистан было подписано на саммите ШОС в Самарканде (Узбекистан) в сентябре 2022 г., что ознаменовало прорыв в договоренности о строительстве долгосрочно ожидаемой железнодорожной магистрали после почти 20 лет переговоров. Создание крупного транспортного узла будет способствовать развитию экономики Кыргызстана и Узбекистана, не имеющих выхода к морю, а также других стран Центральной Азии, расположенных вдоль маршрута «пояса и пути». (*Li Xuanmin*. China-Kyrgyzstan-Uzbekistan railway to open 'southern Eurasia corridor,' facilitates BRI cooperation with Central Asia: analysts. Highly anticipated project facilitates BRI cooperation with Central Asia, spurs Xinjiang's growth: analysts. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1275365.shtml>; China-Kyrgyzstan-Uzbekistan railway to start construction in 2023: Kyrgyz President tells local media. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202206/1267203.shtml>).

³⁰² *Li Xuanmin*. China-Kyrgyzstan-Uzbekistan railway to open 'southern Eurasia corridor,' facilitates BRI cooperation with Central Asia: analysts. Highly anticipated project facilitates BRI cooperation with Central Asia, spurs Xinjiang's growth: analysts. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1275365.shtml>.

³⁰³ В наши дни Китай определяет три основных маршрута перевозки грузов в Европу: северный маршрут через Казахстан и Россию, средний маршрут через Казахстан, Каспийское море и Кавказ, и южный маршрут через Кыргызстан, Узбекистан и Туркменистан. Транзитное движение по северному маршруту организовано и использует качественную инфраструктуру, но в течение 2022 г. подвергалось геополитическим рискам и, поэтому, следующим этапом, по мнению китайского руководства, является создание альтернативных маршрутов через Каспийское море (Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ) и на юг Средней Азии (BRI an 'anchor' for Kazakh economy; global turbulence pushes China and Central Asia to cooperate closer. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1275324.shtml>). Турция активно лоббирует прокладку железнодорожного транзитного маршрута Навои—Туркменбаши—Баку—Тбилиси—Карс, который Президент Турции Р. Тайип Эрдоган обсудил с Президентом Узбекистана Ш. Мирзиёевым 30 марта 2022 г. во время проведения заседания узбекско-турецкого Совета стратегического сотрудничества. Планируемый маршрут должен объединить железнодорожные магистрали Узбекистана, Туркменистана, Азербайджана и Грузии с инфраструктурной сетью Турции и обеспечить Узбекистану через турецкий порт Мерсин проход к Средиземному морю. В конце ноября 2022 г. Министры иностранных дел и транспорта Казахстана, Азербайджана,

Грузии и Турции согласовали принципы работы Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ) на ближайшие пять лет. Этот маршрут позволит к 2025 г. увеличить ежегодные поставки грузов из Казахстана в обход России до 10 млн т в год, то есть более чем в пять раз. Для достижения этой цели стороны договорились синхронно устранять узкие места, а также утвердили конкретные проекты с точными параметрами, сроками реализации и ответственными исполнителями. Министр индустрии и инфраструктурного развития Казахстана заявил, что за первые десять месяце 2022 г. через порты на Каспийском море Актау и Курык по ТМТМ перевезено около 1,5 млн т грузов, что в два раза больше, чем за аналогичный период 2021 г. Членами ассоциации ТМТМ остаются 20 компаний, в том числе железнодорожные администрации, порты, судоходные и логистические компании из восьми стран. Маршрут также предусматривает в том числе поставки нефти из Казахстана, значительная часть которой в настоящее время идет через Каспийский трубопроводный консорциум (КТК) по территории России. Ранее президент Казахстана Токаев дал поручение нарастить ежегодные поставки нефти через порты Актау и Курык до 20 млн т (Казахстан, Азербайджан, Грузия и Турция согласовали увеличение поставок в обход России. URL: <https://lenta.ru/news/2022/11/25/obkhod2/>).

³⁰⁴ Chinese investors growing more interested in companies connected to Central Asian countries. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1275279.shtml>.

³⁰⁵ Объем внешней торговли между КНР и Узбекистаном в 2019 г. составил 7,2 млрд долл., в 2020 г. — 6,6 млрд долл., в 2021 г. — 8,0 млрд долл., а между КНР и Кыргызстаном — 6,3 млрд долл., 2,9 млрд долл. и 7,6 млрд долл. соответственно (*Li Xuanmin*. China-Kyrgyzstan-Uzbekistan railway to open 'southern Eurasia corridor,' facilitates BRI cooperation with Central Asia: analysts. Highly anticipated project facilitates BRI cooperation with Central Asia, spurs Xinjiang's growth: analysts. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1275365.shtml>).

³⁰⁶ 4 декабря 2022 г. на Центральном железнодорожном вокзале Ташкента состоялась церемония встречи первого грузового поезда из Турции — состав из 40 вагонов, груженных бытовой техникой (холодильное оборудование), прибыл в Узбекистан, проследовав через территорию Турции, Ирана и Туркменистана. Грузовой железнодорожный маршрут Турция-Иран-Туркменистан-Узбекистан общей протяженностью свыше 4,5 тыс. км разработан компанией «Узбекистон темир йуллари» («Железные дороги Узбекистана») совместно с турецкой стороной (В Узбекистан прибыл первый грузовой поезд из Турции. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2022/1205/c31519-10179624.html>).

³⁰⁷ China will always be trustworthy, reliable friend and partner of Kyrgyzstan: Xi. URL: https://www.bjreview.com/World/202209/t20220915_800306641.html.

³⁰⁸ В декабре 2022 г. ОАО «РЖД» подписало меморандум о взаимопонимании с киргизскими коллегами и Российским экспортным центром о совместной реализации проекта железнодорожной линии Балыкчы—Кочкор—Кара-Кече в Кыргызстане. Проект является стратегическим, поскольку он заложит основу для нового создания нового транспортного узла в районе Иссык-Кульской и Нарынской областей, а в перспективе железнодорожная линия может соединиться с проектируемой дорогой по маршруту Китай—Кыргызстан—Узбекистан, что создаст единую железнодорожную сеть Центрально-Азиатского региона (Проекты в Центральной Азии. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1622178>).

³⁰⁹ *Li Xuanmin*. China-Kyrgyzstan-Uzbekistan railway to open 'southern Eurasia corridor,' facilitates BRI cooperation with Central Asia: analysts. Highly anticipated project facilitates BRI cooperation with Central Asia, spurs Xinjiang's growth: analysts. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1275365.shtml>.

³¹⁰ Land corridor via rail connects Afghanistan to China. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-09/23/content_78435422.htm.

³¹¹ *Wang Qingyin*. China plays vital role in international infrastructure cooperation. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202302/28/WS63fd6eafa31057c47ebb144f.html>.

³¹² New railway connecting China, Mongolia launched to boost coal trade. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1275099.shtml?id=11>.

³¹³ China-Mongolia ties to embrace greater potentials from infrastructure to trade under China's BRI and Mongolia's Steppe Road Program: envoy. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202210/1277101.shtml>.

³¹⁴ Китай был крупнейшим источником инвестиций и торговым партнером Монголии в течение 18 лет подряд, а в последние годы, даже в условиях некоторых ограничений в связи с эпидемией COVID-19, объем китайско-монгольской внешней торговли демонстрировал рост — в 2019 г. он составил 8,2 млрд, в 2020 г. — 6,7 млрд и 2021 г. — 9,1 млрд долл. соответственно (China-Mongolia ties to embrace greater potentials from infrastructure to trade under China's BRI and Mongolia's Steppe Road Program: envoy. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202210/1277101.shtml>).

³¹⁵ *Yin Yeping, Tao Mingyang*. China-Mongolia cooperation to be boosted by presidential visit: traders. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1280532.shtml>.

³¹⁶ China agrees with Turkmenistan, Uzbekistan to intensify cooperation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202206/1267598.shtml>.

³¹⁷ Shared development opportunities for Belt and Road countries. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-03/24/content_85189993_4.htm.

³¹⁸ *Xu Wei*. China, Turkmenistan upgrade ties. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202301/07/WS63b8a721a31057c47eba8315.html>.

³¹⁹ Chinese, Turkmen presidents hold talks, elevating ties to comprehensive strategic partnership. URL: http://www.china.org.cn/world/2023-01/06/content_85044457.htm.

³²⁰ Китайские специалисты утверждают, что разведанные запасы природного газа Туркменистана составляют 18 трлн куб. м, что равно примерно 10% мировых запасов (*Wang Jun*. Brightening Up the Silk Road. China-Central Asia oil and gas pipelines will facilitate the development of the Silk Road Economic Belt. URL: http://www.bjreview.com.cn/business/txt/2020-11/24/content_654375.htm).

³²¹ *Zhou Yan, Wang Qian*. Turkmenistan to expand natural gas supply to China. URL: http://europe.chinadaily.com.cn/business/2013-11/25/content_14160261.htm.

³²² Natural gas imports to remain high. URL: http://en.ce.cn/Industries/Energy&Mining/201412/25/t20131225_1991683.shtml.

³²³ *Yang Han, Wen Zongduo*. Belt and road reaches out to the world. URL: http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2019-09/30/content_37513210.htm.

³²⁴ China, Uzbekistan Vow to Deepen Strategic Partnership. URL: http://www.bjreview.com.cn/se/txt/2013-09/10/content_567082.htm.

³²⁵ В перспективе будет построен второй участок газопровода «Бейнеу—Бозой—Шымкент», который позволит начать поставки в Китай как с казахстанских, так и российских газовых месторождений.

³²⁶ China, Turkmenistan agree to promote energy cooperation. URL: http://www.globaltimes.cn/content/808518.shtml#UvE2Jfl_sps.

³²⁷ *Wang Jun*. Brightening Up the Silk Road. URL: http://www.bjreview.com.cn/business/txt/2017-11/24/content_654375.htm.

³²⁸ China, Central Asia countries open 3rd gas line. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-06/16/content_17589545.htm.

³²⁹ New China-Turkmenistan natural gas field in operation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1268601.shtml?id=11>.

³³⁰ China-Central Asia gas pipeline transports 43.2 bln cubic meters of gas in 2022. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0107/c90000-10193026.html>.

³³¹ *Ma Jingjing*. China ramps up efforts to ensure energy supply for winter. Nation to step up cooperation with Russia, Mongolia and Kazakhstan. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1280830.shtml>.

³³² Central Asia natural gas transmission to China surpasses 40bcm year-to-date: report. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1280594.shtml>.

³³³ Shared development opportunities for Belt and Road countries. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-03/24/content_85189993_4.htm.

³³⁴ *Zheng Xin*. BRI an 'anchor' for Kazakh economy; global turbulence pushes China and Central Asia to cooperate closer. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1275324.shtml?id=11>.

³³⁵ China's west-east gas transmission project kicks off No. 4 pipeline construction. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1276300.shtml?id=11>.

³³⁶ *Wang Cong, Tao Mingyang*. China, five Central Asian nations hold forum to boost industry, investment cooperation. Platform to further boost industry, investment collaboration. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285604.shtml>.

³³⁷ *Zhong Nan*. China-Thailand railway project continues apace. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202103/29/WS60619558a31024ad0bab251b.html>.

³³⁸ *Feng Qingyin*. Facts about the China-Laos Railway. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1240434.shtml>.

³³⁹ China, ASEAN leaders vow to upgrade cooperation, reject decoupling. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202304/1288378.shtml>.

³⁴⁰ *Ji Jing*. China-Laos Railway delivers economic benefits in first month. URL: http://www.bjreview.com/World/202201/t0220105_800271968.html.

³⁴¹ China-Thailand railway to provide new momentum for regional economy and trade. Construction underway in building a trans-Asian transportation network for a community with a shared future. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1279801.shtml>.

³⁴² *Zhao Ruinan*. Full speed ahead for SE Asia on the move. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202212/30/WS63ae2052a31057c47eba6e45.html>.

³⁴³ China-Laos Railway ships over 1m tons cross-border goods. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202208/11/WS62f47245a310fd2b29e71a48.html>.

³⁴⁴ China-Laos Railway transports over 10M passengers. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-02/01/content_85083822.htm.

³⁴⁵ *Li Yingqing*. Train link creates great range of prospects, win-win cooperation. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202211/29/WS63856734a31057c47eba19c6.html>.

³⁴⁶ *Li Yingqing*. Train link creates a web of prosperity. URL: http://www.chinadaily.com.cn/a/202208/31/WS630eb53aa310fd2b29e751e0_2.html.

³⁴⁷ Jiang Chenglong. China-Laos Railway already seeing success. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202210/20/WS6350f9baa310fd2b29e7d9be.html>.

³⁴⁸ Luo Wangshu. Slower commuter service to be added to Laotian side of China-Laos Railway. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202204/13/WS6256a554a310fd2b29e56c84.html>.

³⁴⁹ Bullet train for China-Laos railway arrives in Vientiane. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202110/17/WS616b6977a310cdd39bc6f62d.html>.

³⁵⁰ Luo Wangshu. Chinese bullet trains ready for test run between Kunming and Laos. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202110/16/WS616a7ccba310cdd39bc6f5a0.html>.

³⁵¹ Лаос когда-то назывался королевством Lane Xang (королевство «миллиона слонов»). Lane Xang представляет собой лаосское название реки Ланьцанцян — верхнего участка реки Меконг в Китае, что «символизирует китайско-лаосские отношения как добрых соседей, хороших друзей и партнеров» (Bullet train for China-Laos railway arrives in Vientiane. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202110/17/WS616b6977a310cdd39bc6f62d.html>).

³⁵² Luo Wangshu. Chinese-made bullet train makes public debut in Laotian capital. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202110/18/WS616cc5dba310cdd39bc6f735.html>.

³⁵³ Расположенный в самом сердце полуострова Индокитай, Лаос граничит с Мьянмой и Китаем на северо-западе, Вьетнамом на востоке, Камбоджей на юго-востоке и Таиландом на западе и юго-западе.

³⁵⁴ Китай и Лаос были одними из первых стран, достигших консенсуса по созданию «сообщества единой судьбы», и первыми, кто подписал соглашение о сотрудничестве в рамках инициативы Председателя КНР Си Цзиньпина «пояс и путь» — таким образом, открытие китайско-лаосской железной дороги в рамках этой инициативы обеспечит пространственное развитие Китайско-лаосского экономического коридора (КЛЭК) и ускорит построение китайско-лаосского «сообщества с общим будущим» (*Ma Yong*. Railway to boost China-Laos cooperation. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202112/04/WS61aabcca310cdd39bc794ce.html>).

³⁵⁵ В 2022 г. Китай оставался главным экспортным направлением для Лаоса, за ним следовали Вьетнам и Таиланд, а основными странами-импортерами Лаоса являлись Таиланд, Китай, Вьетнам, США и Япония (Laos' foreign trade surpasses 1 bln USD in December. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0113/c90000-10195635.html>).

³⁵⁶ China trades goods worth over \$100M via China-Laos Railway. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-04/06/content_77973596.htm.

³⁵⁷ КПП Мохань соединяет две двух железные дороги — магистраль Юйси-Мохань в Китае и железную дорогу Вьентьян-Ботэн в Лаосе. 31 августа 2015 г. Председатель КНР Си Цзиньпин и Президента Лаоса Т. Саясон подписали соглашение о создании зоны экономического сотрудничества Мохань-Ботэн (*Li Yingqing*. Train link creates a web of prosperity. URL: http://www.chinadaily.com.cn/a/202208/31/WS630eb53a310fd2b29e751e0_2.html).

³⁵⁸ До появления китайско-лаосской железной дороги, в Лаосе основным видом транспорта являлся автомобильный, который играл самую важную роль в перевозке грузов и людей в стране — в 2020 г. на автомобильный транспорт приходилось около 90% объема грузовых перевозок и 63% объема пассажирских перевозок, а остальная часть осуществлялась по водным и воздушным путям. При этом плохое качество дорог было давней проблемой для Лаоса — по состоянию на 2020 г. только 23% дорог

Лаоса имели асфальтобетонное покрытие и, кроме того, они, по-прежнему, постоянно закрываются во время сезона дождей из-за наводнений, оползней, либо плохих дренажных систем. Согласно индексу эффективности логистики, за 2018 г. Лаос занял 82-е место среди 160 стран по своим показателям в области логистики, а среди стран АСЕАН по этому показателю Лаос занимал третье место с конца, а за ним следовали Камбоджа и Мьянма (*Kouqing Li, C. Keobounphanh, Naoaki Inayoshi. Railways help landlocked Laos embark a journey beyond borders. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202304/11/WS63bdf95da31057c47eba8d85.html>*).

³⁵⁹ China-Laos railway to launch cross-border passenger services. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-04/11/content_85222501.htm.

³⁶⁰ China-Laos Railway transports over 14 mln passengers. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0312/c90000-10194957.html>.

³⁶¹ *Li Yingqing, Chen Meiling.* First freight train across Laos to Thailand departs. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202302/08/WS63e36c9da31057c47ebadae6.html>.

³⁶² China-Laos Railway transports over 10M passengers. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-02/01/content_85083822.htm.

³⁶³ China-Laos Railway sees first direct train for imported fruits to Chinese markets. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202212/05/WS638d59d1a31057c47eba2a7c.html>.

³⁶⁴ *Zhao Ruinan.* Full speed ahead for SE Asia on the move. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202212/30/WS63ae2052a31057c47eba6e45.html>.

³⁶⁵ China-Laos Railway reports robust cargo transport volume. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202301/09/WS63bc122aa31057c47eba88df.html>.

³⁶⁶ *Zhang Kaiwei, Liang Jun.* Launch of cross-border passenger service on China-Laos Railway seen as historic event. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0411/c90000-20004017.html>.

³⁶⁷ China-Laos railway to launch cross-border passenger services. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-04/11/content_85222501.htm.

³⁶⁸ Билеты первого класса доступны по цене 760 юаней (110,57 долл.), а места второго класса стоят 470 юаней. Все трансграничные поезда обслуживают пассажиров на путунхуа (официальная стандартная норма китайского языка в КНР), языке дай, лаосском и английском языках. Также в начале апреля 2023 г. компания Laos-China Railway Co запустила приложение для продажи билетов на мобильный телефон LCR Ticket, которое поддерживает информацию о наличии билетов, бронирование, онлайн-оплату, замену билетов и возврат средств. Приложение поддерживает китайский, лаосский и английский языки, что облегчает пассажирам бронирование билетов на поезд на маршруте (China-Laos Railway opens cross-border passenger train, shortening Kunming-Vientiane trip to 10.5 hours. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202304/1289065.shtml>).

³⁶⁹ *Li Yingqing, Zhou Huiying.* Cross-border freight traffic increases in Yunnan. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202212/06/WS63171369a310fd2b29e7644f.html>.

³⁷⁰ Железная дорога Китай—Лаос придает огромный импульс росту доходов от экспорта Лаоса. В 2022 г. стоимость экспортируемых товаров, проходящих через Ботэн, пограничный город на севере Лаоса, достигла 1,2 млрд долл., что в 1,8 раза больше, чем в 2021 г. Согласно сообщениям лаосских СМИ, объем дохода провинции Луанг Намта достиг 661,6 млрд лаосских кип (39,2 млн долл.), что примерно эквивалентно 128,33% от годового целевого показателя (*Yan Shaojun. Making meaningful connections. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202302/28/WS63fd4376a31057c47ebb126d.html>*).

³⁷¹ RCEP, China-Laos Railway to give rise to Made in Laos: state container transport operator. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202205/1265602.shtml>.

³⁷² 31 августа 2015 г., в присутствии Председателя КНР Си Цзиньпина и тогдашнего президента Лаоса Чуммали Сайасоне, было подписано соглашение о создании трансграничные зоны торгово-экономического сотрудничества Мохань-Ботэн. Китай и Лаос решили построить и развивать зону на границе между китайской провинцией Юньнань и лаосской провинцией Луангнамтха (Luangnamtha), которая стала второй трансграничной зоной торгово-экономического сотрудничества, созданная Китаем и приграничной страной, а первой подобной зоной был Китайско-Казахстанский центр международного приграничного сотрудничества Хоргос. В конце 2022 г. Председатель Постоянного комитета Собрания народных представителей поселка Мохан Ай Сян, проработавший в городе 27 лет, отмечал, что «за эти годы трансграничная зона торгово-экономического сотрудничества Мохань-Ботэн способствовала развитию экономической взаимодополняемости между двумя странами, стимулировала рост объемов взаимных инвестиций, способствовала развитию промышленной кооперации и ускорила развитие приграничной инфраструктурной интеграции двух стран. В результате Мохань превратился из «захолустного» района в «плацдарм» социально-экономического развития северо-восточных провинций Китая. За последнее десятилетие у нас появилось современное шоссе и китайско-лаосская железная дорога. 10 лет назад в г. Мохань было нелегко добраться, здесь проживало 10 тыс. жителей, а годовой доход местной семьи в то время составлял 8 тыс. юаней. В настоящее время население города составляет 25 тыс. человек, а ежегодный доход на душу населения составляет 14 тыс. юаней (*Li Yingqing*. Train link creates great range of prospects, win-win cooperation. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202211/29/WS63856734a31057c47eb a19c6.html>). 30 марта 2023 г. правительства провинции Юньнань и Лаоса подписали ряд соглашений о развитии торгово-экономического сотрудничества, в соответствии с которыми обе стороны обязались развивать сотрудничество в области строительства инфраструктуры, развития энергетики и сельского хозяйства (China's Yunnan signs pacts to promote economic ties with Laos. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0331/c90000-10229989.html>).

³⁷³ Guangxi launches cross-border freight train via China-Laos Railway. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-04/03/content_78146645.htm (accessed: 04.04.2022).

³⁷⁴ По заявлению Президента тайландской железнодорожной компании Каочагоен Train Transport Со П. Папуцаро, «при доставке контейнеров по железной дороге из Таиланда в Европу стоимость перевозки сокращается на 40% по сравнению со стоимостью транспортировки контейнеров морским путем» (*Li Yingqing*. Train link creates a web of prosperity. URL: http://www.chinadaily.com.cn/a/202208/31/WS630eb53aa310fd2b29e751e0_2.html).

³⁷⁵ China-Laos Railway delivers economic benefits in first month. URL: https://www.bjreview.com/World/202201/t20220105_800271968.html.

³⁷⁶ В 2022 г. в г. Сиань (столице пров. Шэньси на северо-западе Китая) наблюдался резкий рост объемов грузовых перевозок по маршруту Китай—Европа, грузовые поезда Чаньань Китай—Европа (Chang'an China-Europe) в совершили 4639 рейсов и перевезли почти 4,12 млн т грузов, что на 20,8% и 43,3% больше по сравнению с 2021 г. соответственно. Город занял первое место среди китайских городов, осуществляющих грузовые перевозки по маршруту Китай—Европа, по таким показателям, как

количество рейсов, объем перевозки грузов и скорости перевалки контейнеров. С момента своего запуска в 2013 г. служба Чанъянь открыла 17 грузовых маршрутов, связывающих Сиань с городами назначения в Азии и Европе, и осуществила в общей сложности 16054 рейсов (Xi'an sees rise in China-Europe freight-train trips. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202301/06/WS63b70443a31057c47eba7ebf.html>).

³⁷⁷ *Li Yingqing*. Train link creates a web of prosperity. URL: http://www.chinadaily.com.cn/a/202208/31/WS630eb53aa310fd2b29e751e0_3.html.

³⁷⁸ Cargo from Chongqing heads for Laos via China-Laos Railway. URL: http://www.china.org.cn/business/2021-12/30/content_77961540.htm.

³⁷⁹ China-Laos Railway exceeds expectations, defies critics, injecting momentum into regional prosperity as part of the BRI. The China-Laos Railway injecting new momentum in regional prosperity under the BRI. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1274899.shtml>.

³⁸⁰ New int'l freight service launched via China-Laos Railway. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/1116/c90000-10172338.html>.

³⁸¹ *Jiang Chenglong*. China-Laos Railway already seeing success. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202212/20/WS6350f9baa310fd2b29e7d9be.html>.

³⁸² *Chu Daye*. Closer cooperation between China, Malaysia may help revive Kuala Lumpur—Singapore high-speed railway project: experts. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1288110.shtml>.

³⁸³ China-Laos Railway opens up business opportunities. URL: <https://global.china-daily.com.cn/a/202212/06/WS638e998ea31057c47eba2d50.html>.

³⁸⁴ Первый совместный грузовой поезд Вьетнам-Китай-Казахстан отправился в путь. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2023/0103/c31518-10191265.html>.

³⁸⁵ China's Shenyang opens new freight route for RCEP countries. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287595.shtml?id=11>.

³⁸⁶ Interview: BRI projects leading to development, economic progress in Malaysia's Pahang state — Malaysian official. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0404/c90000-20001301.html>.

³⁸⁷ Высокоскоростная железнодорожная магистраль будет проходить вдоль побережья Западной Малайзии от станции Bandar Malaysia (Малайзия) до станции Jurong East (Сингапур) с остановками в таких крупных малайзийских городах, как Малакка Селангор, Джохор Бару, Сембилан и сократит время поездки странами до 1,5 часа (China's Belt and Road Initiative continues to drive mega projects in Malaysia in 2018. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201812/21/WS5a3b47a5a31008cf16da2a33.html>).

³⁸⁸ China, ASEAN leaders vow to upgrade cooperation, reject decoupling. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202304/1288378.shtml>.

³⁸⁹ China's Belt and Road Initiative continues to drive mega projects in Malaysia in 2018. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201812/21/WS5a3b47a5a31008cf16da2a33.html>

³⁹⁰ В марте 2023 г. ведущая китайская судоходная компания COSCO Shipping Lines (Malaysia) подписала приглашение с главным железнодорожным оператором Малайзии компанией Keretapi Tanah Melayu Berhad (КТМБ) о развитии железнодорожно-морских перевозок грузов по его железным дорогам Малайзии к порту Порт-Кланг. Планируется, что железнодорожно-морское сообщение охватит основные регионы Западной Малайзии и соединит ведущий порт страны с 579 портами в 140 странах

мира (China's COSCO partners with Malaysian rail operator for rail-sea freight service. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0316/c90000-10223182.html>).

³⁹¹ Малазийский порт Port Klang является главной артерией, обеспечивающей развитие внешнеторговых связей Малайзии и Китая. Согласно данным Министерства торговли и промышленности Малайзии, в 2022 г. Китай оставался крупнейшим торговым партнером Малайзии в течение 14 лет подряд (2009—2022 гг.) с долей 17,1% в общем объеме внешней торговли Малайзии (China's growth essential for Malaysia's economic health: experts. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0216/c90000-10208598.html>).

³⁹² Young Malaysians get careers on the move with China-backed rail project. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202207/30/WS62e487c9a310fd2b29e6f438.html>.

³⁹³ ECRL helps maintain economic momentum: Malaysian official. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0101/c90000-10190944.html>.

³⁹⁴ Malaysia's mega train project ECRL fortifies environmental protection efforts. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202210/01/WS63381847a310fd2b29e7ac6c.html>.

³⁹⁵ В 2021 г. китайское правительство подписало контракты с правительством Филиппин на финансирование строительства однопутной грузовой железнодорожной линии Subic-Clark протяженностью 71 км и стоимостью 940 млн долл. в центральной части острова Лусон (China to fund Philippines' \$US 940m Subic — Clark railway. URL: <https://www.railjournal.com/tag/subic-clark/>) и создание железнодорожной сети острова Минданао, включающей магистраль Тагум-Давао-Дигос (Tagum-Davao-Digos) с расширениями до Бутуана, Кагаян-де-Оро, Генерал-Сантоса, Илигана, Суригао и Замбоанга (Butuan, Sagayan de Oro, General Santos, Iligan, Surigao, and Zamboanga) (Mindanao Railway Watchers. URL: <https://www.mindanaorailwaywatchers.net/>).

³⁹⁶ China rail consortium wins contract to build Philippines railway. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-01/26/content_78011746.htm.

³⁹⁷ Chinese contractors to build Philippines' fastest, longest railway: ambassador. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202201/19/WS61e76f66a310cdd39bc81f8f.html>.

³⁹⁸ China, the Philippines reaffirm ties. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202208/22/WS63023b1fa310fd2b29e7365e.html>.

³⁹⁹ *Yuan Shenggao*. Stronger ties to boost countries' development. URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202301/06/WS63b76b14a31077689885bf5.html>.

⁴⁰⁰ *Wang Xiaodong*. BRI keeps nations on the move. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202301/03/WS63b38c3fa31057c47eba7621.html>; Cambodia Golden Port Expressway adopts Chinese standards. URL: <https://www.seetao.com/details/198117.html>.

⁴⁰¹ China's BRI contributes enormously to Cambodia's economic growth: senior advisor. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202211/24/WS637e47a0a31049175432b800.html>.

⁴⁰² Порт уже связан с Пномпенем национальной дорогой № 4, однако на двухполосной автомагистрали постоянно образуются пробки, кроме того, специалисты отмечают плохое качество дорожного полотна (Cambodia breaks ground on \$2bn China-funded expressway. Four-lane Phnom Penh-Sihanoukville road strengthens Beijing's clout. URL: <https://asia.nikkei.com/Spotlight/Belt-and-Road/>).

⁴⁰³ Рядом с портом Сиануквиль расположена Сиануквильская специальная экономическая зона (СЭЗ, Sihanoukville Special Economic Zone/SSEZ) площадью 11 кв. км, где разместились 175 компаний из Китая, США, Европы и стран Юго-Восточной Азии (Officials, entrepreneurs confident in expanding China—Cambodia cooperation in agriculture, industry, tourism. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285238.shtml>).

Расположенная в юго-западной прибрежной провинции Преа-Сианук СЭЗ, созданная при финансовой помощи Китая, является крупнейшей промышленной зоной страны с точки зрения размера и занятости (GDI helps Cambodian infrastructure, promotes trade links among countries. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202210/25/WS63574f22a310fd2b29e7e697.html>). В 2022 г. общая стоимость внешнеторговых грузов, обработанных в СЭЗ, достигла 2,49 млрд долл., увеличившись в годовом исчислении на 12% (Trade through China-Cambodia jointly invested special economic zone up 12 pct last year. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0111/c90000-10194434.html>).

⁴⁰⁴ Nearly 2 mln vehicles travel on Chinese-invested expressway in Cambodia in 5 months. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0301/c90000-10214407.html>.

⁴⁰⁵ Cambodian PM says using Chinese-invested expressway saves both money, time. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/1222/c90000-10187210.html>; Officials, entrepreneurs confident in expanding China-Cambodia cooperation in agriculture, industry, tourism. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285238.shtml>.

⁴⁰⁶ Chinese-invested expressway in Cambodia opens to public for one-month free trial. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/1001/c90000-10154421.html>.

⁴⁰⁷ Zhang Kaiwei, Wu Chaolan. 2.53 mln vehicles travel on Chinese-invested expressway in Cambodia. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0420/c90000-20008583.html>.

⁴⁰⁸ Over 80,000 vehicles travel on Chinese-invested 1st expressway in Cambodia in 1st week of trial operation. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/1009/c90000-10155632.html>.

⁴⁰⁹ Over 1 mln vehicles travel on Chinese-invested expressway in Cambodia in 3 months. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0103/c90000-10191183.html>.

⁴¹⁰ Общая стоимость проектов в области развития инфраструктуры в Индонезии китайской компании PowerChina превышает 3 млрд долл., причем PowerChina также участвует в проектировании и строительстве проектов в области энергетики в Индонезии, Лаосе, Вьетнаме и на Филиппинах (Jakarta-Bandung HSR demonstrates the vitality of Chinese manufacturing; boosts local economy and industry: Chinese developers. Cooperation under BRI shows vitality of Chinese manufacturing, boosts Indonesian economy. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1279690.shtml?id=11>).

⁴¹¹ 83,5 км из общей протяженности высокоскоростной магистрали были проложены по технологии укладки безбалластного полотна (с нулевым проседанием) с использованием передовой технологии, независимо разработанной китайскими компаниями — впервые эта инновационная китайская была применена в зарубежном проекте (China-ASEAN cooperation under BRI to further strengthen despite US meddling. From railway to industrial park, the regional infrastructure development bears fruit under the BRI. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202205/1265512.shtml>).

⁴¹² Trial operation of Jakarta-Bandung HSR successful. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-11/17/content_78523908.htm.

⁴¹³ China-ASEAN cooperation under BRI to further strengthen despite US meddling. From railway to industrial park, the regional infrastructure development bears fruit under the BRI. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202205/1265512.shtml>.

⁴¹⁴ Jakarta-Bandung HSR demonstrates the vitality of Chinese manufacturing; boosts local economy and industry: Chinese developers. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1279690.shtml?id=11>.

⁴¹⁵ Indonesian official wishes on-schedule completion for construction of railway. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0129/c90000-10200633.html>.

⁴¹⁶ Welding of all 500-meter rails for Jakarta-Bandung high-speed railway completed. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0118/c90000-10197413.html>.

⁴¹⁷ *Xiong Xinyi*. China's high-speed rail, 5G, nuke generators used by more countries. BRI cooperation progressing. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202108/1231967.shtml>.

⁴¹⁸ Section of Jakarta-Bandung High-Speed Railway ready for alignment joint-test. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-11/15/content_78519335.htm.

⁴¹⁹ Indonesian official wishes on-schedule completion for construction of railway. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0129/c90000-10200633.html>.

⁴²⁰ Trial train run on a section of Jakarta-Bandung High-speed Railway is completed successfully. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1279706.shtml>.

⁴²¹ Belt and Road projects: Past, present, future. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-04/22/content_74708440_7.htm.

⁴²² Согласно данным Министерства торговли КНР, объем двусторонней торговли между Китаем и Индонезией в 2022 г. составил 149 млрд долл., что на 19,8% больше, чем в 2021 г. (MOFCOM details plans of building trade demonstration parks with Indonesia, the Philippines. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285406.shtml>). Положительное сальдо торгового баланса Индонезии с Китаем составило 6,5 млрд долл. что отразило здоровую структуру торговли. В последние годы ежегодный рост китайских ПИИ в Индонезию составлял в среднем 160%, к началу 2023 г. объем накопленных китайских ПИИ в Индонезию составил 8,2 млрд долл. Китай остается крупнейшим торговым партнером Индонезии в течение 10 лет подряд и семь лет подряд входит в тройку крупнейших инвесторов в развитие экономики Индонезии (Leading Chinese firms encouraged to participate in Indonesia's major infrastructure projects: FM Qin Gang. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1286084.shtml>).

⁴²³ Special report: BRI takes hold with inspiring breakthroughs in 2022 despite global downturn. New chapter of BRI to unfold next year, serving as 'an anchor of stability' to the world: observers. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1282427.shtml>.

⁴²⁴ China-made high-speed trains for Jakarta-Bandung High Speed Railway arrive in Indonesia. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1274470.shtml>.

⁴²⁵ Jakarta-Bandung HSR demonstrates the vitality of Chinese manufacturing; boosts local economy and industry: Chinese developers. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1279690.shtml?id=11>.

⁴²⁶ Trial train run on a section of Jakarta-Bandung High-speed Railway is completed successfully. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1279706.shtml>.

⁴²⁷ China unveils brand new, state-of-the-art train to serve Beijing Winter Olympics. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202201/1245316.shtml>

⁴²⁸ Building China's impressive high-speed rail. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202111/17/WS6194c074a310cdd39bc75e82.html>.

⁴²⁹ Компания Shenzhen Metro, основанная в 1998 г., стала первой китайской компанией по строительству линий метрополитена, вышедшей на мировой рынок, и сегодня Shenzhen Metro экспортирует свой опыт управления и свою модель городских транспортных услуг в страны, участвующие в инициативе «пояс и путь», например, в Нигерии, Египте, ОАЭ и Израиле (Pact gives opportunities to businesses in Vietnam. URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202203/28/WS6240e2e0a3109375516eae12.html>).

⁴³⁰ *Chai Hua*. Using Belt and Road as track to metro services. URL: http://www.china-daily.com.cn/business/2017-06/19/content_29792419.htm.

⁴³¹ China, Vietnam seek closer economic ties. http://usa.chinadaily.com.cn/business/2017-11/13/content_34475444.htm.

⁴³² Number of passengers up 262 pct in Q1 on China-built metro line in Vietnam. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0412/c90000-20004482.html>.

⁴³³ Pact gives opportunities to businesses in Vietnam. URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202203/28/WS6240e2e0a3109375516eae12.html>.

⁴³⁴ Chinese-built bridge over Mekong River open to traffic in Cambodia. URL: http://www.news.cn/english/2021-11/24/c_1310330706.htm.

⁴³⁵ Китай является крупнейшим источником ПИИ в Камбоджу, в 2022 г. их объем составил около 700 млн долл., увеличившись на 32,7% по сравнению с 2021 г., на долю китайских ПИИ пришлось 42% от общего объема ПИИ (прямых иностранных инвестиций) в страну (China key contributor to Cambodia's development: Cambodian senior official. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-01/26/content_85074453.htm; 2022 marks another fruitful year of Cambodia-China cooperation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283050.shtml?id=11>).

⁴³⁶ Xiconomics: China's steady economic growth adds certainty to global development. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202203/23/WS623acd1ca310fd2b29e52cd2.html>.

⁴³⁷ Согласно данным Министерства торговли КНР, в 2022 г. объем торговли между КНР и Камбоджей достиг рекордного уровня в 16,02 млрд долл., увеличившись в годовом исчислении на 17,5%, Китай являлся крупнейшим торговым партнером Камбоджи последние 11 лет подряд, а к началу 2023 г. объем накопленных китайских прямых зарубежных инвестиций в Камбоджу превысил 10 млрд долл. (*Mo Jingxi*. China, Cambodia ties enter new era. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202302/11/WS63e66c8ea31057c47ebae2dd.html>).

⁴³⁸ 8th Cambodia-China friendship bridge brings hope to residents in Cambodia. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202111/1239757.shtml>.

⁴³⁹ Согласно данным Главного таможенного управления КНР, объем двусторонней торговли между Китаем и Филиппинами в 2022 г. составил 216,2 млрд долл., что на 12,9% больше, чем в 2021 г. (MOFCOM details plans of building trade demonstration parks with Indonesia, the Philippines. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285406.shtml>). Согласно данным Статистического управления Филиппин (Philippine Statistics Authority/PSA), из общего объема внешней торговли в 2022 г. 63,5% приходилось на импортные товары, а дефицит торгового баланса в двусторонней китайско-филиппинской торговле составил 58,24 млрд долл., что на 38% больше, чем в 2021 г. Общая стоимость товаров, ввезенных из Китая, достигла 20,6% от общего объема импорта Филиппин, а стоимость экспорта в Китай составила 13,9% от общего объема экспорта страны (China remains Philippines' largest supplier of importations in 2022. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-04/03/content_85207879.htm).

⁴⁴⁰ Как заявил на пресс-конференции представитель Министерства торговли КНР Шу Цзюэтин, в 2023 г. Китай семь лет подряд был крупнейшим торговым партнером Филиппин и вторым по величине экспортным рынком, а также являлся третьим по величине экспортным рынком филиппинской сельскохозяйственной продукции. Согласно данным Главного управления статистики Филиппин, с 2016 по 2022 гг. общий объем инвестиций китайских компаний в такие отрасли Филиппин, как транспорт, логистика, энергетика, сельское хозяйство и связь составил более 2,9 млрд долл. (Chi-

na-Philippines bilateral trade up. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283346.shtml>).

⁴⁴¹ *Wang Cong, Bai Yunyi, Song Lin*. Chinese firms offer transport support for G20 summit, as countries see promising cooperation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1279492.shtml>.

⁴⁴² В начале своей президентской кампании кандидат Фердинанд Р. Маркос-младший пообещал продолжать выполнять амбициозную правительственную инфраструктурную программу «Строить, строить, строить», нацеленную «на достижение золотого века инфраструктуры на Филиппинах для повышения мобильности и связности, увеличение занятости и стимулирование экономического роста». По данным филиппинского Департамента общественных работ и автомобильных дорог (Department of Public Works and Highways/DPWH), в период 2016—2020 гг. проекты «Build, Build, Build» предоставили филиппинцам 6,5 млн рабочих мест («Build, Build, Build» continues: Building more for better lives. URL: <https://www.pna.gov.ph/articles/1179572>).

⁴⁴³ China, Philippines sign contract to build cross-sea bridge in Davao. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202101/14/WS5fffea1aa31024ad0baa2a2f.html>.

⁴⁴⁴ Mindanao bridge strengthens Philippine partnership with China. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202210/28/WS635bd6cca310fd2b29e7f2c4.html>.

⁴⁴⁵ *Wang Qingyin*. China plays vital role in international infrastructure cooperation. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202302/28/WS63fd6eafa31057c47ebb144f.html>.

⁴⁴⁶ *Wang Xiaodong*. BRI keeps nations on the move. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202301/03/WS63b38c3fa31057c47eba7621.html>.

⁴⁴⁷ Давао — третий по численности населения город на Филиппинах расположен на берегу одноименного залива, является главным портом острова Минданао и здесь находится международный аэропорт.

⁴⁴⁸ Bridge brings China, Philippines closer. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202210/31/WS635effd1a310fd2b29e7f474.html>.

⁴⁴⁹ MOFCOM details plans of building trade demonstration parks with Indonesia, the Philippines. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285406.shtml>.

⁴⁵⁰ The world's largest, independent terminal operator across six continents. URL: <https://www.ictsi.com/>.

⁴⁵¹ What positive changes has the BRI brought to world development? URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0201/c90000-10202102.html>.

⁴⁵² *Yuan Shenggao*. Container services company keeps ports running steadily. URL: http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2019-04/27/content_37463201.htm; *Yang Han, Wen Zongduo*. Belt and Road reaches out to the world. URL: http://www.chinadaily.com.cn/a/201909/30/WS5d9160e4a310cf3e3556e4a0_6.html; *Xu Weiwei*. BRI projects connect the world and improve livelihoods, forum hears. URL: https://global.chinadaily.com.cn/a/202209/28/WS633443cea310fd2b29e7a45c_2.html; ASEAN, a pilot demonstration area for BRI cooperation with China. Initiative set to stabilize supply chain, lift two economies' standings. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1279471.shtml?id=11>; *Zhong Nan*. China's Belt and Road Initiative paves way for economic development. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202303/04/WS64031343a31057c47ebb22cb.html>; *Yin Yeping*. China-Brazil economic and trade ties see deeper and wider potential for growth under BRICS ahead of presidential visit. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287848.shtml>.

⁴⁵³ *Yin Yeping*. China, Philippines ink updated MoU on BRI to boost cooperation in infrastructure, other areas. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283278.shtml>.

⁴⁵⁴ *Mei Guanqun*. Much potential to be tapped. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202006/12/WS5ee2bbd2a31083481725277f.html>.

⁴⁵⁵ В начале 2018 г. Председатель КНР Си Цзиньпин и государственный советник Мьянмы Аун Сан Су Чжи достигли консенсуса по созданию КМЭК в рамках инициативы «пояс и путь», а в сентябре 2018 г. две страны подписали меморандум о взаимопонимании по созданию КМЭК и учредили совместный комитет, который ежегодно проводит свои заседания, что указывает на то, что рабочий механизм для реализации КМЭК успешно создан (*Hu Biliang*. Building a corridor of mutual benefit. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202001/18/WS5e225eb3a310128217271d7d.html>).

⁴⁵⁶ *Mo Jingxi*. World sees benefits of key concept. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202303/25/WS641de65ba31057c47ebb6721.html>.

⁴⁵⁷ КПЭК, созданный в 2015 г., представляет собой коридор, соединяющий порт Гвадар (Gwadar Port) в Пакистане с КПП Каши (Кашгар) в СУАР, а основными сферами сотрудничества в рамках КПЭК, являются инфраструктура, энергетика, а также промышленная кооперация, развивающаяся в четыре создаваемых в Пакистане особых экономических зонах (ОЭЗ). Председатель Управления особых экономических зон Пакистана С.М. Навид (S.M. Naveed) отмечал, что «создание экономических зон в провинциях Хайбер-Пахтунхва, Пенджаб, Синд и Белуджистан (Khyber-Pakhtunkhwa, Punjab, Sindh and Balochistan provinces) позволит не только нарастить новые производственные мощности и расширить межпровинциальную транспортную сеть, но и создать в ОЭЗ около 575 тыс. новых рабочих мест и более 1 млн новых рабочих мест в сопредельных отраслях экономики Пакистана» (*Xu Weiwei*. Friendship with China cherished. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202302/21/WS63f401fea31057c47ebaf4d1.html>). С момента создания КПЭК, Китай восемь лет подряд был крупнейшим торговым партнером Пакистана (27,82 млрд долл. в 2021 г.) и девять лет крупнейшим источником прямых зарубежных инвестиций, чей накопленный объем к началу 2023 г. составил 25,4 млрд долл. (*Deng Zijun*. China-Pakistan Iron Brotherhood. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1278511.shtml?id=11>).

⁴⁵⁸ CPEC moves to second phase of high-level development, with focus on capacity, tech cooperation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1278640.shtml>.

⁴⁵⁹ Порт Гвадар (пров. Белуджистан), построенный с помощью китайских ПИИ и сданный в эксплуатацию в 2007 г., находится в стратегически важном «горлышке» Персидского залива и расположен на расстоянии в 72 км от границы с Ираном и 400 км от главного мирового коридора перевозки нефти — Ормузского пролива, по которому осуществляется до 65% импортных поставок нефти в КНР. Также порт Гвадар обеспечивает китайским компаниям через Пакистан увеличение объемов внешней торговли со странами Средней и Западной Азии, а также Европы, значительно сокращая расстояние транспортировки грузов (CPEC provides connectivity and power needed for industrialization: Coordinator to Pakistani PM. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-02/10/content_85099624.htm; *Ali Sher, S. Mazhar, Guanghua Lin*. The BRI in Pakistan: From energy crisis to economic boom. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202011/25/WS5fbe1afca31024ad0ba966eb.html>).

⁴⁶⁰ Gwadar emerging as massive trade, energy-transportation hub URL: http://www.bjreview.com/World/202009/t20200925_800221903.html.

⁴⁶¹ *Yin Yeping*. China, Pakistan to expand cooperation in key fields: envoy. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202210/1278298.shtml?id=11>.

⁴⁶² *Deng Zijun*. China-Pakistan Iron Brotherhood. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1278511.shtml?id=11>.

⁴⁶³ Railway project under CPEC to boost Pakistan's exports. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1211301.shtml?id=11>.

⁴⁶⁴ CPEC moves to second phase of high-level development, with focus on capacity, tech cooperation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1278640.shtml>.

⁴⁶⁵ Gwadar to act as business hub of Pakistan: traders. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0129/c90000-10200411.html>.

⁴⁶⁶ China's path to excellence opportunities for Pakistan. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202201/1246010.shtml?id=11>.

⁴⁶⁷ Совет по инвестициям (BoI) в канцелярии премьер-министра на данный момент утвердил 22 особых экономических зоны, включая четыре СЭЗ в рамках КПЭК, а именно СЭЗ «Аллама Икбал» (Allama Iqbal SEZ) в Фейсалабаде (Faisalabad) АИП, СЭЗ «Дабеджи» (Dhabeji SEZ) в Карачи, СЭЗ «Бостан» (Bostan SEZ) в Кветте (Quetta) и СЭЗ «Рашакай» (Rashakai SEZ) в Новшере (Nowshera). СЭЗ Рашакай расположена в 90 км к западу от Исламабада на автомагистрали М1 и разрабатывается и управляется China Road & Bridge Company (CRBC). В 2022 г. китайским инвесторам было выделено 98 участков в СЭЗ «Аллама Икбал» и 18 в СЭЗ «Рашакай», причем запросы на выделение земельных участков можно было подавать через централизованно управляемый портал в Совете по инвестициям. Закон об специальной экономической зоне, утвержденный в 2016 г., содержит пакет стимулов, который включает освобождение от всех налогов на доходы в течение 10 лет, начисляемые в связи с развитием и функционированием ОЭЗ, причем такой же стимул распространяется и на предприятия СЭЗ. Кроме того, пакет включает освобождение на 5 лет от тарифов на импорт товаров как для девелопера СЭЗ, так и для предприятий зоны. В настоящее время в Федеральном совете по инвестициям (Federal Board of Investment) Пакистана рассматривается дополнительный пакет стимулов для китайско-пакистанских предприятий, созданных в рамках этих четырех СЭЗ. правительство учредило Китайско-пакистанское экономическое управление (China-Pakistan Economic Authority), которое будет служить единым окном для китайских инвесторов в Пакистане, причем управление тесно сотрудничает с канцелярией премьер-министра Пакистана и другими соответствующими учреждениями (China's path to excellence opportunities for Pakistan. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202201/1246010.shtml?id=11>).

⁴⁶⁸ После перерыва вследствие ограничений, связанных с эпидемией COVID-19, 4 апреля 2023 г. самый высокогорный автомобильный китайско-пакистанский погранпереход Хунджераб—Суэ возобновил свою деятельность. Расположенный на высоте 5 тыс. м (на расстоянии 1890 км от Урумчи (СУАР) и 870 км от Исламабада (Пакистан) перевал Хунджераб является крупным торговым центром между Китаем и Пакистаном, а также важным транзитным погранпереходом в Южную Азию и Европу. По данным таможи Хунджераб, в период 2016—2020 гг. объем импортных и экспортных грузов, проследовавших через КПП Хунджераб—Суэ превысил 200 тыс. т (China-Pakistan border port in Xinjiang resumes passenger clearance. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0405/c90000-20001700.html>).

⁴⁶⁹ *M. Khan*. CPEC Phase-II crucial to boost Pakistan's development. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202207/26/WS62df43d4a310fd2b29e6e5b8.html>.

⁴⁷⁰ *Yang Sheng, Fan Anqi*. China-Pakistan ironclad ties consolidated; key CPEC projects to advance as 'BRI, Chinese modernization benefit all'. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1278594.shtml?id=11>.

⁴⁷¹ *Yin Yeping*. China, Pakistan to expand cooperation in key fields: envoy. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202210/1278298.shtml?id=11>.

⁴⁷² *Yang Han, Wen Zongduo*. Belt and Road reaches out to the world. URL: http://www.chinadaily.com.cn/a/201909/30/WS5d9160e4a310cf3e3556e4a0_6.html.

⁴⁷³ China's handover of Sukkur-Multan Motorway to Pakistan epitomizes progress of building CPEC despite pandemic: FM. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202012/1210711.shtml?id=11>.

⁴⁷⁴ CPEC moves to second phase of high-level development, with focus on capacity, tech cooperation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1278640.shtml>.

⁴⁷⁵ *Xie Wenting, Bai Yunyi*. China-Nepal railway is a way to prosperity; talk of 'debt trap' just noise: Nepali Ambassador to China. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/20209/1274705.shtml?id=11>.

⁴⁷⁶ Chinese-built airport inaugurated in Nepal in fresh sign of growing bilateral cooperation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283052.shtml>.

⁴⁷⁷ Вследствие геологических и технических проблем, строительство железнодорожных линий в Тибетском автономном районе (ТАР) всегда отставало от остальной части Китая, и в начале 2023 г. в автономном районе действовало только три железнодорожные магистрали. Цинхай-Тибетская железная дорога (Qinghai-Tibet Railway) начала работу в июле 2006 г., железная дорога Лхаса-Шигадзэ (Lhasa-Shigatse Railway) — в 2014 г., а железная дорога Лхаса-Ньинчи (Lhasa-Nyingchi Railway) — в июне 2021 г., причем общая протяженность железнодорожной сети ТАР составляла 1359 км. Железная дорога Лхаса-Ньинчи протяженностью 435 км и максимальной скоростью 160 км/ч является первой электрифицированной железнодорожной магистралью в автономном районе. Железная дорога, которая связывает Лхасу с юго-восточными городами ТАР Ньинчи и Лхоха (Lhokha), является частью Сычуаньско-Тибетской железной дороги (Sichuan-Tibet Railway) (*Daqiong, Palden Nyima*. Tibet set to upgrade regional rail network. URL: <https://global-chinadaily-com-cn/a/202302/13/WS63e96feaa31057c47ebae4cb.html>). В начале 2023 г. Государственный комитет по развитию и реформе ТАР опубликовал среднесрочный и долгосрочный план развития железнодорожной сети автономного района, согласно которому к 2025 г. протяженность железнодорожной сети автономного района возрастет до 4 тыс. км и, в конечном итоге, соединит все 55 округов автономного района. К 2025 г. в ТАР будет закончено строительство нескольких железнодорожных проектов, в том числе участки Янь-Ньинчи (Ya'an-Nyingchi section) Сычуаньско-Тибетской железной дороги, участка Шигадзэ-Пахукцо (Shigatse-Pakhuکتso section) Синьцзян-Тибетской железной дороги (Xinjiang-Tibet Railway) и участка Боми-Раук (Bomi-Ra'uk section) Юньнань-Тибетской железной дороги (Yunnan-Tibet Railway). Другие ключевые проекты включают электрификацию существующей Цинхай-Тибетской железной дороги (Qinghai-Tibet Railway) и модернизацию линии Пахукцо-Хэтянь (Pakhuکتso-Hetian line) Синьцзян-Тибетской железной дороги и железной дороги Лхаса-Ньинчи (Lhasa-Nyingchi Railway). Согласно долгосрочному плану развития железнодорожной сети ТАР, к 2035 г. протяженность желез-

нодорожной сети автономного района достигнет 5 тыс. км и будет сформирована комплексная железнодорожная сеть, связывающая административный центр ТАР город Лхаса с соседними провинциями, включая Цинхай, Юньнань, Сычуань, Синьцзян-Уйгурским автономным районом, а также с крупными сухопутными портами западного региона Китая. В плане было отмечено, что «Совершенствование региональной железнодорожной сети ТАР будет иметь большое значение для содействия социально-экономическому развитию автономного района, укрепиться железнодорожное сообщение с городами на северо-западе и юго-западе Китая, внесет решающий вклад в формирование трансгималайской железнодорожной сети (Tibet set to upgrade regional rail network. URL: http://www.china.org.cn/china/2023-02/13/content_85102646.htm).

⁴⁷⁸ *Hu Weijia*. China-India-Nepal cooperation conducive to regional growth. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1282772.shtml?id=11>.

⁴⁷⁹ 28 декабря 2022 г. на крупнейшем на границе между Китаем и Непалом международном контрольно-пропускном пункте (КПП) Гьиронг (Guyirong), находящемся на территории одноименного уезда города Шигадзэ (ТАР), возобновилось двустороннее движение грузов в обоих направлениях. В 1961 г. КПП Гьиронг получил разрешение на открытие, в 1972 г. он стал национальным сухопутным погранпереходом второго класса, а в 1987 г. его статус был повышен до национального КПП первого класса. В 2017 г. КПП Гьиронг получил статус международного погранперехода, что позволяет гражданам из других стран (помимо Китая и Непала) пересекать КПП. Из-за пандемии COVID-19 китайско-непальский КПП в конце 2019 г. был закрыт, и лишь в июле 2020 г. через пропускной пункт были открыты односторонние поставки товаров из Китая в Непал. По данным таможи Лхасы, в 2022 г. через КПП Гьиронг было экспортировано 42,4 тыс. т китайских товаров на общую сумму 1,625 млрд юаней. 1 апреля 2023 г. КПП Гьиронг возобновил оформление пассажиров и с момента возобновления грузовых перевозок на КПП 28 декабря 2022 г. через этот КПП из Китая было экспортировано 9,8 тыс. т товаров на сумму 413 млн юаней (около 60 млн долл.), а 600 т товаров на 17 млн юаней были импортированы в Китай через КПП Гьиронг (Major China-Nepal land port resumes passenger clearance. URL: http://www.china.org.cn/world/2023-04/02/content_85206437.htm; Largest China-Nepal land border crossing resumes two-way trade. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/1230/c90000-10190496.html>; Rapid ports resumption will revitalize trade, propel economic recovery. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283195.shtml>). 1 марта 2023 г. второй китайско-непальский КПП Буранг (Burang) в ТАР восстановил импорт товаров из Непала, что свидетельствовало о полном возобновлении двусторонней торговли между Китаем и Непалом. КПП Буранг расположен в округе Буранг префектуры Нгари (Burang County of Ngari Prefecture), одном из 12 приграничных округов Китая, граничащих с Непалом и Индией, и протяженностью границы в 410 км. КПП Буранг восстановил экспорт товаров в Непал (включая цемент, сталь, обувь, одеяла и стиральные машины) с 26 декабря 2022 г., объем которого к марту 2023 г. составил 6,5 млн юаней (0,9 млн долл.). Китай в основном импортировал из Непала ковры, другие изделия ручной работы и изделия из бамбука (China-Nepal-India border port Burang resumes two-way trade to Nepal. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1286579.shtml>). В 2023 г. Китай оставался вторым по величине торговым партнером Непала и крупнейшим источником прямых иностранных инвестиций (Nepal's PM expects growing trade cooperation with China. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0315/c90000-10222650.html>).

⁴⁸⁰ *Xie Wenting, Bai Yunyi*. China-Nepal railway is a way to prosperity. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1274705.shtml>.

⁴⁸¹ *Yin Yeping*. Exclusive: Nepal expects 'positive outcome' from feasibility study on cross-border railway: Nepali envoy. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1282851.shtml>.

⁴⁸² Planned China-Nepal railway to boost connectivity, trade: expert. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202208/1272804.shtml?id=11>.

⁴⁸³ China-India-Nepal cooperation conducive to regional growth. URL: <https://www.globaltimes.cn/source/comments/index.html>.

⁴⁸⁴ *Saroj Gautam*. How the Belt and Road Initiative is connecting South Asia. URL: http://www.china.org.cn/opinion/2023-01/24/content_85067205.htm.

⁴⁸⁵ Nepal hopes riding on cross-border rail. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202301/07/WS63b8c7e5a31057c47eba83a0.html>.

⁴⁸⁶ Chinese experts arrive in Kathmandu for feasibility study of the China-Nepal cross-border railway. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1282797.shtml>.

⁴⁸⁷ Nepal hopes riding on cross-border rail. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202301/07/WS63b8c7e5a31057c47eba83a0.html>.

⁴⁸⁸ Старый аэропорт Покхара был открыт в 1958 г., а его небольшие размеры позволяли одновременно обслуживать лишь восемь небольших турбовинтовых самолётов. Воздушная гавань Покхара являлась региональным аэропортом Управления гражданской авиации Непала и являлась резервным для также уже устаревшего международного аэропорта Трибхуван, куда во время сильных ливней и плохой видимости перенаправлялись самолёты, следующие в столицу Непала Катманду (Chinese-built airport inaugurated in Nepal in fresh sign of growing bilateral cooperation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283052.shtml>).

⁴⁸⁹ *Hu Weijia*. India should not be envious about cooperation between China, Nepal. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283148.shtml>.

⁴⁹⁰ Chinese-built airport inaugurated in Nepal in fresh sign of growing bilateral cooperation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283052.shtml>.

⁴⁹¹ *Xu Weiwei*. BRI projects connect the world and improve livelihoods, forum hears. URL: https://global.chinadaily.com.cn/a/202209/28/WS633443cea310fd2b29e7a45c_2.html.

⁴⁹² Chinese workers sacrifice Spring Festival for timely completion of Bangladesh's largest BRI rail project. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0131/c90000-10201663.html>.

⁴⁹³ BRI proving a boon to many countries. URL: http://www.china.org.cn/opinion/2022-09/19/content_78398088.htm.

⁴⁹⁴ *Naim-Ul-Karim*. Feature: Bangladeshis brimming with joy as BRI railway links Dhaka with southern districts. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0414/c90000-20005767.html>.

⁴⁹⁵ China, Bangladesh remain natural cooperation partners: new Chinese ambassador. URL: http://www.china.org.cn/world/2023-03/08/content_85152583.htm.

⁴⁹⁶ China ships first batch of coaches for Padma Bridge Rail Link Project in Bangladesh. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1280370.shtml>.

⁴⁹⁷ *Liu Zongyi*. BCIM devt awaits India's participation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/201905/1149849.shtml>.

⁴⁹⁸ *Wang Cong*. Economic corridor can help Myanmar weather challenges, build closer ties with China: analysts. Economic corridor can ease difficulties: analysts. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/201809/1119411.shtml>.

⁴⁹⁹ Building on experience. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202211/25/WS638008f5a31057c47eba0f7f.html>.

⁵⁰⁰ China-Myanmar crude oil pipeline put into operation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/201704/1041730.shtml>.

⁵⁰¹ Строительство ОЭЗ Мусхе, расположенной недалеко от границы с Китаем на востоке Мьянмы, было завершено в 2018 г., причем сегодня более 80% наземной торговли Мьянмы с Китаем осуществляется через ОЭЗ Мусхе (*Cao Siqi, You Ma*. China, Myanmar ink oil pipeline deal. Xi hails Myanmar's participation in Belt & Road initiative. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/201704/1041785.shtml>).

⁵⁰² *Chen Qingqing*. New oil route from Myanmar in line with B&R initiative, offers improved security to nation. Pipeline will cut sea dependence. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/201704/1041965.shtml>.

⁵⁰³ *Sun Guangyong*. China's pipeline project brings 24-hour electricity supply to Myanmar. Power to the people. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/201904/1146125.shtml>.

⁵⁰⁴ Pipeline boosts energy security. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201501/29/t20150129_4461927.shtml.

⁵⁰⁵ *Cao Siqi, Shan Jie*. Sino-Myanmar oil pipeline launch a good signal: experts. China should ask Myanmar to protect pipeline, workers: analyst. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/201703/1039861.shtml>.

⁵⁰⁶ *Wang Cong*. Economic corridor can help Myanmar weather challenges, build closer ties with China: analysts. Economic corridor can ease difficulties: analysts. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/201809/1119411.shtml>.

⁵⁰⁷ Sino-Myanmar crude oil pipeline enters trial operation. URL: <http://en.people.cn/business/n/2016/1029/c90778-8842630.html>.

⁵⁰⁸ Oil starts flowing through China-Myanmar pipeline. URL: http://www.china.org.cn/business/2017-04/12/content_40604044.htm.

⁵⁰⁹ China receives first oil from Myanmar pipeline. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/201811/1047829.shtml>

⁵¹⁰ *Zheng Xin*. PetroChina Yunnan refinery to be operational by June. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-06/02/content_29585361.htm.

⁵¹¹ LMC mechanism provides blueprint for successful bilateral relations as China, Myanmar treasure friendship: Myanmar politician. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202208/1274232.shtml?id=11>.

⁵¹² *Song Qingrun*. Collaborative efforts needed to advance Sino-Myanmar cooperation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/201704/1040965.shtml>.

⁵¹³ Dali-Baoshan railway to start operations on Friday, as the China-Myanmar international rail corridor achieves a major breakthrough. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202207/1271137.shtml?id=11>.

⁵¹⁴ *Hu Biliang*. Building a corridor of mutual benefit. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202001/18/WS5e225eb3a310128217271d7d.html>.

⁵¹⁵ Chinese-built underwater tunnel nears completion in Bangladesh. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0210/c90000-10205994.html>.

⁵¹⁶ *Yang Han*. NATION'S TRIBUTE TO GRAND PATRIOT. URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202301/21/WS63cb1122a310777689886233.html>.

⁵¹⁷ *Wang Qingyin*. China plays vital role in international infrastructure cooperation. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202302/28/WS63fd6eafa31057c47ebb144f.html>.

⁵¹⁸ Bangabandhu Tunnel nearly 80% complete. URL: <https://www.dhakatribune.com/bangladesh/2022/02/23/bangabandhu-tunnel-nearly-80-complete>.

⁵¹⁹ *Zhao Ruinan*. Full speed ahead for SE Asia on the move. URL: <http://www.china-daily.com.cn/a/202212/30/WS63ae2052a31057c47eba6e45.html>.

⁵²⁰ Объем внешней торговли между Китаем и Бангладеш в 2021 г. по сравнению с 2020 г. вырос на 58% и превысил 25 млрд долл., причем впервые объем экспорта товаров компаниями Бангладеш превысил 1 млрд долл. (Chinese-built underwater tunnel in Bangladesh, first in S.Asia, partly completed. <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1280618.shtml>).

⁵²¹ Объем внешней торговли между Китаем и Бангладеш в 2021 г. по сравнению с 2020 г. вырос на 58% и превысил 25 млрд долл., причем впервые объем экспорта товаров компаниями Бангладеш превысил 1 млрд долл. (Chinese-built underwater tunnel in Bangladesh, first in S.Asia, partly completed. <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1280618.shtml>).

Глава 3

СОТРУДНИЧЕСТВО КИТАЯ И СТРАН — УЧАСТНИЦ МЕГАПРОЕКТА «ПОЯС И ПУТЬ» В ОБЛАСТИ ЭНЕРГЕТИКИ

Китай является одной из немногих стран мира, освоивших четвертое поколение технологий ядерной энергетики¹, и к марту 2023 г. КНР экспортировала на международный рынок 15 атомных энергоблоков и исследовательских установок, в том числе шесть атомных энергоблоков в Пакистан².

Согласно данным, опубликованным Китайской ассоциацией фотоэлектрической промышленности (China Photovoltaic Industry Association (CPIA)), в 2022 г. общий объем экспорта фотоэлектрической продукции из Китая оценивался в 51,25 млрд долл., увеличившись на 80,3% по сравнению с 2021 г. В частности, объем экспорта фотоэлектрических модулей составил около 153,6 ГВт (показатель достиг рекордно высокого уровня как в количественном, так и в стоимостном выражении), объем экспорта кремниевых пластин увеличился до 36,3 ГВт, а объем экспорта солнечных элементов достиг примерно 23,8 ГВт (рост по сравнению с 2021 г. на 55,8%, 60,8% и 130,7% соответственно). Согласно данным CPIA, в 2022 г. наблюдался рост экспорта китайской фотоэлектрической продукции на рынки на всех континентах мира, при этом наибольший рост был отмечен в Европе и странах АСЕАН, который достиг 114,9% и 111,7% соответственно. По утверждению руководителя отдела по связям с инвесторами компании JinKO Solar Вэй Тяня, ведущего инновационного предприятия в области производства солнечных батарей, «причина, по которой фотоэлектрическая промышленность Китая занимает ведущее место в мире, заключается в том, что их продукция обладает высокой конкурентоспособностью в мире, а главными источниками этой конкурентоспособности служат полная производственная цепочка и технологические инновации»³.

3.1. Энергетика стран Африки

Согласно заявлению Государственного комитета по делам развития и реформ Госсовета КНР, «к началу 2023 г. Китай реализовал более 100 проектов в области экологически чистой энергии и зеленого развития в рамках Форума китайско-африканского сотрудничества, которые внесли значительный вклад в устойчивое развитие Африки. По мере углубления инициативы «пояс и путь» и дальнейшего раскрытия потенциала FOCAC, Китай и Африка будут продолжать расширять свое сотрудничество в области экологически чистой энергетики, внедряя инновации в модели совместной работы»⁴. Объем китайских инвестиций в возобновляемые источники энергии в странах Африки к югу от Сахары постоянно растет, причем крупные энергетические проекты должны обеспечить электрификацию обширных районов континента, одновременно способствуя борьбе с изменением климата. Например, Кения — всего лишь одна из стран Африканского Рога, пережившая самую сильную засуху за последние 40 лет, вызванную изменением климата. По сообщению Управления Организации Объединенных Наций по координации гуманитарных вопросов, опубликованным в ноябре 2022 г., в результате пятого подряд слабого сезона дождей, в 2022 г. по всему Африканскому Рогу более 36 млн человек пострадали от продолжительной засухи, в том числе 4,5 млн человек в Кении⁵. Кроме того, по данным ООН, из 1,4 млрд человек, которые составляют население африканского континента, 640 млн человек не имеют доступа к электричеству, а около 77% людей во всем мире, живущих без электричества, проживают в Африке⁶.

В декабре 2019 г. около города Гарисса (небольшом городке в 350 км к востоку от столицы Кении Найроби) была запущена в эксплуатацию солнечная электростанция Garissa solar plant, крупнейшая подключенная к сети солнечная электростанция в Восточной и Центральной Африке, позволяющая использовать богатые ресурсы солнечной энергии Кении, диверсифицировать структуру производства электроэнергии в стране, обеспечивая 2% национального энергобаланса, что достаточно для снабжения энергией около 700 тыс. домохозяйств⁷. Солнечная фотоэлектрическая электростанция, занимающая площадь 65 га, оборудованная более 200 тыс. солнечных панелей китайского производства⁸ и мощностью 50 МВт, была построена Китайской корпорацией международного экономического и технического сотрудничества Цзянси (China Jiangxi Corporation for International Economic and Technical Cooperation), а проект финансировался China Exim Bank, который предоставил кредит в размере 14 млрд кенийских шиллингов (около 140 млн долл.)⁹.

Бизнес-менеджер China Jiangxi International Kenya Лю Ичао, который отвечает за несколько проектов в Восточной Африке, отмечал, что «компания всегда стремилась улучшить энергетическую инфраструктуру и

повысить благосостояние людей в Африке, реализуя энергетические проекты в Кении, Эфиопии, Уганде, Танзании и других странах Восточной Африки. Несмотря на то, что мы являемся строительной компанией и построили такие объекты, как мосты и больницы в Африке, мы также участвуем в создании объектов возобновляемой энергетики, таких как плотины гидроэлектростанций и солнечные электростанции. Один из наших последних проектов — это многоцелевая плотина Кору-Соин (Koru-Soin multipurpose dam) в западной Кении, представляющая собой комплексный проект по охране водных ресурсов, объединяющий функции защиты от засухи и наводнений, водоснабжения и ирригации».

В мае 2022 г. компания China Jiangxi International Kenya в качестве генерального подрядчика подписала контракт с Национальным управлением по сбору и хранению воды Кении (Kenya's National Water Harvesting and Storage Authority) на строительство плотины. Проект оценивается более чем в 190 млн долл., а объем плотины составляет 93,7 млн куб. м, причем она будет ежедневно поставлять 72 млн л воды бытовых нужд, орошать 2570 га посевов и вырабатывать 2,5 МВт гидроэлектроэнергии, которые будут поступать в национальную электросеть. Китайская компания также строит много*функциональную плотину Мваче (Mwache multipurpose dam) в прибрежном округе Квале (Kwale County) в Кении¹⁰. Энергетические проекты в Кении стали одними из многих проектов в области энергетики, которые строятся по всей Африке благодаря расширению сотрудничества африканских стран с китайскими компаниями. Солнечная электростанция Сакаи (Sakai solar power station) в Центральноафриканской Республике, проект ветроэнергетики Айша (Aysha wind power project) в Эфиопии, гидроэлектростанция Кафуэ (Kafue Gorge hydroelectric station) в Замбии — эти проекты китайско-африканского сотрудничества имеют решающее значение в то время, когда изменение климата вызывает засуху, наводнения и голод на континенте¹¹. Другие известные проекты в области энергетики, осуществляемые китайскими компаниями в Африке, включают ветряную электростанцию Аар в Южной Африке. Проект реализуется китайской компанией Longyuan Power через ее южноафриканскую дочернюю компанию Longyuan South Africa Renewables, а установленная мощность 163 ветряных турбин проекта составляет 244,5 МВт¹². В Замбии Sinohydro Corp строит гидроэлектростанцию Kafue Gorge стоимостью 2 млрд долл. и, ожидается, что проект, который финансируется Экспортно-импортным банком Китая (China Exim Bank) и Промышленно-торговым банком Китая (Industrial and Commercial Bank of China/ICBC), после выхода на полную мощность будет иметь установленную мощность 750 МВт¹³.

Китайская компания Sinohydro Corp также возвела плотину на реке Кафуэ на западе Замбии протяженностью 1,8 км, высота которой превы-

шает 60 м, образуя водохранилище площадью около 400 кв. км¹⁴. В рамках реализации инициативы «пояс и путь» китайская компания Китайская энергетическая строительная корпорация (Power Construction Corp of China/PowerChina), одна из крупнейших в КНР строительных компаний в области гидроэнергетики и теплоэнергетики как объема выручки, так и доли на зарубежных рынках, занимается строительством объектов инфраструктуры и энергетики в более чем в 60 странах мира¹⁵. Компания PowerChina¹⁶ прокладывает межпровинциальные автомобильные дороги и скоростные автомагистрали в 22 странах, участвовала в строительстве 19 аэропортов в 9 странах, а в настоящее время китайская компания работает над 844 проектными контрактами на сумму около 239,2 млрд юаней (35,1 млрд долл.) в 46 африканских странах¹⁷. Среди ее знаковых энергетических проектов в Африке выделяются построенные в Судане гидроэлектростанции Мерове (Merowe), Росейрес (Roseires) и Верхний Атбара (Upper Atbara Dam), которые обеспечивают 95% потребностей электроэнергии страны, ГЭС Текезе (Tekeze hydropower station) в Эфиопии, ГЭС Буй (Bui hydropower station) в Гане, ГЭС Гуина (Gouina hydropower station) в Мали, ГЭС Soubre (Soubre hydropower station) в Кот-д'Ивуаре, ГЭС Какуло Кабака (Caculo Cabaca power plant)¹⁸, ГЭС Лаука (Lauka power plant), ГЭС Байнэ (Baynes power plant) все на реке Кванза (Cuanza River) в Анголе, Южная ГЭС Кариба (Kariba South Bank Power Station)¹⁹ и тепловая электростанция (ТЭС) Хванге (Hwange Thermal Power Station) в Зимбабве, ТЭС Хунутлу (Hunutlu Thermal Power Plant) в Турции, а также один из крупнейших ветроэнергетических проектов на континенте — ветряная электростанция Адама (Adama wind farm) в Эфиопии²⁰. В 2015 г. китайская корпорация Power Construction Corporation of China заключила с правительством Марокко соглашения о строительстве в этой африканской стране самой большой солнечной электростанция в мире — СЭС Нур-Уарзаат (Noor Ouarzazate CSP), использующая технологию концентрирования солнечной энергии (Concentrated Solar Power), которая основана на использовании температуры солнечного света²¹. Комплекс СЭС из четырех секций, который расположен к юго-востоку от Марракеша, разместился на площади свыше 2 тыс. га. Установленная мощность СЭС Нур-Уарзаат, введенной в эксплуатацию в 2018 г., составляет 580 МВт, что вполне достаточно, чтобы снабжать электроэнергией более 1 млн марокканских семей²².

6 апреля 2022 г. завершилась 72-часовая пробная эксплуатация энергоблока 3 энергоблока гидроэлектростанции Гуина (Gouina hydropower station), проводимого китайской компанией PowerChina в провинции Кайес на западе Мали, и три энергоблока ГЭС приступили к выработке электроэнергии. Общая стоимость строительства ГЭС Гуина составила более 460 млн долл., причем около 85% финансирования было обеспечено за

счет льготного кредита Экспортно-импортного банка Китая. По словам министра шахт, энергетики и водных ресурсов Мали Л. С. Траоре (Lamine Seydou Traore), «Построенная компанией Power-China ГЭС Гуина является одним из крупнейших проектов строительства инфраструктуры в Западной Африке и крупнейшим инженерным проектом, осуществленный Китаем в Мали в рамках инициативы «пояс и путь». Электростанция расположена на реке Сенегал вниз по течению от водопада Гуина в Мали, с высотой плотины 19 м, общей длиной 1,317 км и емкостьюохранилища 136 млн куб. м. Три осевые гидрогенераторные установки были спроектированы с общей установленной мощностью 140 МВт и максимальным ежегодным объемом выработки электроэнергии в 620 млн кВт-час, что позволит увеличить энергоснабжение Мали на 25% после ввода в эксплуатацию ГЭС на полную мощность, а также увеличит объемы поставки электроэнергии в соседние Сенегал и Мавританию с помощью линии электропередач протяженностью 280 км, что будет способствовать взаимовыгодному развитию стран западноафриканского региона²³. С момента начала строительства ГЭС в 2016 г., реализация проекта Gouina hydropower station обеспечила создание почти 3 тыс. рабочих мест, причем около 86% рабочих, занятых на строительстве электростанции, были малийцами, для которых компания Power-China построила городок из 230 кирпичных домов, оборудованный рынком и объектами социальной инфраструктуры для удовлетворения различных потребностей работников. Также рядом с ГЭС Гуина был построен завод по производству цемента с ежегодной мощностью в 6 млн т, который также создал более 1,5 тыс. новых рабочих мест. Компания PowerChina отдавала приоритет поставщикам и производителям в Мали при закупке стали, древесины и других строительных материалов, не только снижало затраты на строительство и повышало эффективность работы, но и способствовало экономическому развитию прилегающих к стройке регионов страны. Только в 2021 г. общая стоимость местных материалов для проекта Gouina hydropower station в Мали составила около 132,54 млн юаней (19,86 млн долл.). Для обеспечения безопасности людей во время пандемии COVID-19, строительный проект тщательно дезинфицировался два раза в день, а при входе в городок всем сотрудникам проверяли температуру, компания PowerChina также регулярно раздавала сотрудникам медицинские маски, дезинфицирующие средства для рук и другие противовирусные принадлежности²⁴.

В конце 2022 г. была запущена в строй первая в Восточной Африке и крупнейшая в Уганде гидроэлектростанция Карума (Karuma Hydroelectric Power Station) на реке Виктория-Нил системы Голубой Нил, оборудованная шестью турбинами мощностью 100 МВт каждая, причем проект строительства ГЭС стоимостью 1,8 млрд долл. на 85% был профинансирован Экспортно-импортным банком Китая. Вырабатываемая ГЭС элек-

троэнергия с помощью трех линий электропередач, также построенных с помощью китайских компаний, обеспечит стабильный источник электроэнергии для городов Каванда (линия электропередач протяженностью 248 км), городов Олвийо и Лира (ЛЭП протяженностью 55 и 80 км соответственно), а также множества местных деревень. Программа строительства обеспечила работой не менее 4,6 тыс. местных жителей и стимулировала рост экономики Уганды²⁵.

В 2015 г. китайская корпорация China Three Gorges Corporation разработала проект строительства гидроэлектростанции Суапити (Souapiti hydropower plant) на реке Конкуре в Гвинее и 22 декабря 2015 г. консорциум, состоящий из китайской корпорации China International Water & Electric Corporation (CWE)²⁶ и Sinohydro Bureau 3 Co, дочерней компанией POWERCHINA²⁷, приступил работам по возведению ГЭС. ГЭС Суапити расположена в среднем течении реки Конкуре, в 115 км от столицы Конакри и в 6 км выше по течению от гидроэлектростанции Калета (Kaleta hydropower project) мощностью 240 МВт, которую построила и в августе 2015 г. ввела в эксплуатацию китайская корпорация POWERCHINA²⁸. 85% стоимости строительство ГЭС Суапити, которая составила 2,15 млрд долл., финансировал китайский Export-Import Bank of China и 8 ноября 2020 г. первый агрегат гидроэлектростанции Суапити успешно завершил пробную эксплуатацию и был подключен к национальной энергосистеме для выработки электроэнергии, а 24 июня 2021 г. новая ГЭС Суапити была введена в коммерческую эксплуатацию и передана Министерству энергетики и окружающей среды Гвинейской Республики. При общей емкости хранения 7,49 и установленной мощности 450 МВт объем ежегодной выработки электроэнергии ГЭС Суапити составляет 2,02 млрд кВт·ч. Основным преимуществом плотины ГЭС Суапити является ее способность регулировать объем стока реки Конкуре. При строительстве плотины высотой 116 м и шириной 1,2 км было использовано 3,7 млн куб. м бетона, уплотненного роликами (RCC), что сделало ее крупнейшей плотиной RCC в Западной Африке²⁹. Водохранилище плотины ГЭС Суапити содержит колоссальные 7,49 млрд куб. м воды, что составляет более половины среднегодового объема стока реки (12 млрд куб м), причем путем регулирования стока реки к ГЭС Калета, расположенной ниже по течению, плотина ГЭС Суапити значительно увеличивает общую гидроэнергетическую мощность Гвиней — в настоящее время ГЭС Суапити, оборудованная четырьмя турбинами общей мощностью 450 МВт с объем ежегодной выработки электроэнергии в 2,02 млрд кВт·ч, также увеличит объем выработки электроэнергии на ГЭС Калета еще на 200 ГВт·ч в год. ГЭС Суапити не только стимулирует экономическое развитие страны, сокращает нехватку электроэнергии во многих регионах страны, обеспечивая эффективное распределение водных ресурсов, но и

за счет регулирования речного стока минимизирует угрозу возникновения наводнений — за все эти преимущества ГЭС Суапити прозвали в Гвинее «Гвинейским проектом трех ущелий» («Three Gorges Project of Guinea») ³⁰.

Крупнейший ветроэнергетический проект Sakai solar power station в Южно-Африканской Республике (ЮАР), построенный China Energy Investment Corp (CEIC) в провинции Северный Кейп, которая граничит с Намибией и Ботсваной и является крупнейшей из девяти провинций ЮАР, занимая около трети всей территории страны, был запущен в эксплуатацию в конце 2017 г. Проект уменьшил нехватку энергии в стране, являющуюся узким местом, сдерживающим индустриализацию страны, а также способствовал переходу ЮАР к низкоуглеродному развитию экономики ³¹. Согласно заявлению китайского оператора China Longyuan Power Group Corp Ltd, дочерней компании CEIC, ветроэнергетический проект De Aar является первым ветроэнергетическим проектом, финансируемым, построенным и управляемым китайской компанией в Африке, — с момента запуска он ежегодно обеспечивает выработку 760 млн кВт·ч чистой энергии, что эквивалентно количеству энергии, получаемой от сжигания 215,8 тыс. т угля ³². Проект De Aar не только удовлетворяет потребности в электроэнергии более 300 тыс. домохозяйств, но и оптимизирует местную энергетическую структуру и способствует переходу на экологически чистые и низкоуглеродные технологии в ЮАР, которая страдает от частых отключений электроэнергии. По данным CEIC, с 31 октября 2017 г., когда на проекте началась коммерческая эксплуатация, ветряная электростанция произвела более 2 млрд кВт·ч электроэнергии ³³.

В финансируемом Китае ветроэнергетическом проекте Айша II (Aysha II) на востоке Эфиопии началась выработка электроэнергии после ввода в полную эксплуатацию в феврале 2023 г. 16 ветряных турбин. Ветряная электростанция (ВЭС) Айша II расположена в районе Шенелль зоны Ситти (Shenelle district of the Sitti zone), недалеко от границы Эфиопии и Джибути, примерно в 700 км к востоку от столицы Эфиопии Аддис-Абебы и будет включать 48 турбин общей генерирующей мощностью 120 МВт. Строительство ВЭС началось в июне 2017 г. после того, как Экспортно-импортный банк Китая (China Exim Bank) одобрил финансирование 85% проекта стоимостью 257,3 млн долл. (остаток финансирования был обеспечен средствами национальной казны). По словам директора по связям с общественностью китайской энергетической компании Dongfang Electric Corporation, которая реализует проект ветроэнергетики Айша II, «китайская сторона внедрила новые технологии и конструкции, которые никогда не использовались в первых трех проектах ветряных электростанций в Эфиопии. Каждый ветряк на ВЭС Айша II имеет максимальную генерирующую мощность 2,5 МВт, что как минимум на 1

МВт выше, чем генерирующая мощность каждого ветряка на других ветряных электростанциях в стране. Эфиопия в настоящее время вырабатывает более 350 МВт электроэнергии на трех ВЭС, которые совместно были построены китайскими компаниями HydroChina Corporation и China Geo-Engineering Corporation Overseas — ВЭС Адама I (Adama I) вырабатывает 51 МВт, ВЭС Адама II (Adama II) и ВЭС Ашегода (Ashegoda) производят по 153 МВт каждая. Отличительная особенность участия китайских компаний и финансовых институтов в развитии возобновляемых источников энергии в Эфиопии состоит в том, что они не только предоставляют исключительно льготное финансирование энергетическим проектам в Эфиопии, но и беспрепятственно передают технологии местным специалистам в области возобновляемой энергетики³⁴.

25 декабря 2022 г. в Хартуме китайская компания China XD Group подписала контракт с правительством Судана на строительство электрической подстанции в г. Аль-Фула, столице суданского штата Западный Кордофан. Проект стоимостью 9,4 млн долл. планируется завершить за шесть месяцев, и ожидается, что подстанция в г. Аль-Фула, считающаяся одним из стратегических проектов по увеличению производства электроэнергии в Судане, будет производить 450 МВт электроэнергии, что позволит обеспечить электричеством не только штат Западный Кордофан, но и соседние штаты на юге и западе Судана³⁵.

Для решения проблемы нехватки электроэнергии, которая, по мнению экспертов, негативно влияла на экономическое развитие Уганды, в 2015 г. началось строительство гидроэлектростанции Исимба (Isimba hydropower station), которое было завершено 21 марта 2019 г. Стоимость проекта составила 568 млн долл., причем 85% пришлось на льготный кредит, предоставленный Экспортно-импортным банком Китая (Export-Import Bank of China), а оставшуюся часть финансирования взяло на себя правительство Уганды. Электростанция мощностью 183 МВт, построенная китайской корпорацией China International Water & Electric Corp., стала третьей по величине электростанцией в Уганде, увеличив мощность производства электроэнергии в стране с 984 до 1167 МВт. Во время строительства электростанции было создано более 3 тыс. рабочих мест, причем 95% этих мест было предоставлено местным жителям³⁶.

Согласно заявлению заместителя министра энергетики и энергетического развития Зимбабве М. Мудыва (M. Mudyiwa), в марте 2023 г. в стране был введен в действие новый энергоблок мощностью 300 МВт крупнейшей в Зимбабве ТЭС Хванге (Hwange Thermal Power Station) (первый энергоблок ТЭС Хванге был запущен в ноябре 2022 г.). Блок мощностью 300 МВт является частью двух генераторов, составляющих проект расширения блоков 7 и 8 теплоэлектростанции Хванге, осуществляемый китайской компанией Sinohydro и за счет кредита Экспортно-

импортного банка Китая (China Eximbank), ожидается, что после завершения строительства два блока будут иметь общую генерирующую мощность 600 МВт. Расположенные в Зимбабве ТЭС могут обеспечить выработку электроэнергии в объеме до 2,1 тыс. МВт, однако в 2022 г. они выработали около 1,5 тыс. МВт при потребности страны в электроэнергии в 1,7 МВт. Страна покрывала дефицит за счет импорта из соседних стран, но нехватка иностранной валюты и общая нехватка электроэнергии в южноафриканском энергетическом пуле также повлияли на торговлю электроэнергией на региональном рынке, тем самым ограничив объем импорта электроэнергии Зимбабве. Дефицит электроэнергии в Зимбабве усугубился низким уровнем воды на плотине Кариба, в результате чего Южная ГЭС Кариба (Kariba South Bank Power Station) мощностью 1050 МВт сократила выработку электроэнергии. М. Мудива заявил, что «ожидается, что дополнительная мощность от второго энергоблока в значительной степени уменьшит нехватку электроэнергии в стране»³⁷.

В 2021 г. китайская строительная фирма Sinohydro Corporation Limited подписала соглашение с компанией Copperbelt Energy Corporation, которая поставляет электроэнергию для горнодобывающей промышленности Замбии, о строительстве солнечной электростанции мощностью 33 МВт. СЭС в Замбии, которая оснащена 61320 солнечными панелями была построена в рекордные сроки и введена в эксплуатацию 15 февраля 2023 г. и, кроме того, китайская строительная компания построила две линии электропередачи, которые позволяют обеспечить энергоснабжение в отдаленных районах Замбии³⁸.

В 2022 г. около 60% электроэнергии, потребляемой в Намибии, было импортировано из соседних стран, включая Южную Африку, Зимбабве и Замбию, что, учитывая значительную волатильность цен на покупаемую электроэнергию и перебои в цепочках поставок, ставило Намибию в уязвимое положение. 16 апреля 2023 г. энергетическая компания Намибии NamPower и CERIM Luderitz Energy, совместное предприятие китайской компании Energy China и местной компании Rimiini Investments, подписали соглашения о строительстве ветряной электростанции мощностью 50 МВт в прибрежном городе Людеритц (Luderitz) на юго-западе Намибии. Планируется, что строительство ВЭС стоимостью 1,4 млрд долларов Намибии (около 96,4 млн долл.) будет завершено в течение 27 месяцев, а запуск ВЭС в коммерческую эксплуатацию намечен в июле 2025 г. Выступая на церемонии подписания соглашения, управляющий директор компании NamPower К. Хаулофу (Kahenge Haulofu) отметил, что «Этот проект наряду с другими генерирующими китайско-намибийскими проектами внесет значительный вклад в увеличение портфеля поставок электроэнергии компании NamPower, а ввод в эксплуатацию ВЭС в г. Людеритц заменит 50 МВт импортируемой Намибией электроэнергии». Также он заявил, что СП

CERIM Luderitz Energy будет отвечать за полную разработку проекта ВЭС, включая финансирование, строительство, эксплуатацию и техническое обслуживание, а компания NamPower в течение 25 лет будет эксклюзивным покупателем электроэнергии, вырабатываемой ВЭС³⁹.

В конце октября 2020 г. китайская компания POWERCHINA подписала соглашение с энергетической компанией ASONHA, созданной Габонским стратегическим инвестиционным фондом (Gabon Strategic Investment Fund), о строительстве гидроэлектростанции Чингили (Chingili Hydropower Station), которая будет располагаться ниже по течению от электростанций Чимбеле и Кингуэле Tchimbele and Kinguéle Hydropower Stations) в районе Мбин (Mbin region), также построенных китайской компанией. Планируется, что установленная мощность расположенной в 90 км от столицы Габона Либревилля (Libreville) ГЭС Чингили составит 35 МВт. Ожидается, что после завершения строительства в 2024 г. ГЭС ежегодно будет производить около 205 ГВтч электроэнергии, что составит 13% общего потребления электроэнергии в Либревиле. В процессе строительства ГЭС будет создано более 700 новых рабочих мест, причем гидроэлектростанция также внесет значительный вклад в электрификацию соседних сельских районов Габона⁴⁰. С момента выхода на рынок Габона в 2008 г., компания POWERCHINA реализовала ряд проектов, охватывающих гидроэлектростанции, преобразование энергосистемы и строительство автомагистралей, внося позитивный вклад в социальное развитие и улучшение условий жизни людей в Габоне⁴¹.

5 апреля 2023 г. правительство КНР объявило, что предоставит Мадагаскару льготный кредит для реализации проекта строительства гидроэлектростанции на северо-западе столицы Мадагаскара Антананариву, а 5 апреля 2023 г. состоялась церемония подписания соглашения о строительстве ГЭС мощностью 64 МВт, линий электропередачи протяженностью 90 км и трансформаторов для подключения к региональной сети Антананариву. Этот проект станет масштабным проектом финансового сотрудничества между КНР и Мадагаскаром и одним из крупнейших китайских финансовых проектов в Африке за последние годы. Китайские инженеры сообщили, что после завершения строительства ГЭС в Антананариву, ежегодный объем выработки электроэнергии на станции, как ожидается, достигнет в среднем 311 млн кВт·ч⁴².

3.2. Сотрудничество между Китаем и странами Ближнего и Среднего Востока в области энергетики

Энергетика стали важнейшей областью сотрудничества между Китаем и арабскими странами. В отчете, опубликованном Министерством иностранных дел КНР 1 декабря 2022 г. отмечалось, что «Инициатива «пояс и путь» направлена на расширение связи вдоль маршрутов древне-

го Шелкового пути и за его пределами, а арабские страны, расположенные на стыке «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути 21 в.», поддерживают предложенную Китаем инициативу. Китай подписал документы о сотрудничестве в рамках мегапроекта с 20 арабскими странами и Лигой арабских государств, что дало плодотворные результаты и принесло пользу почти 2 млрд человек»⁴³.

К началу 2023 г. Китай и арабские страны совместно осуществили более 200 совместных крупномасштабных проектов в области энергетики, начиная с разработки китайской компанией PowerChina морских объектов для мега-верфи King Salman International Complex (в эмирате Рас-эль-Хайма на севере ОАЭ), объединяющей производство кораблей и буровых платформ, техническое обслуживание, ремонт и капитальный ремонт супертанкеров, и заканчивая открытием прямого судоходства между Китаем и эмиратом Аджман⁴⁴. По словам руководства PowerChina, реализация проекта King Salman International Complex позволит создать 80 тыс. новых рабочих мест и, как ожидается, увеличит объем ВВП ОАЭ на 17 млрд долл., а объем импорта — на 12 млрд долл., став новым мощным двигателем экономического и социального развития государства на Аравийском полуострове⁴⁵.

Причем этот проект является лишь одним из множества инфраструктурных проектов PowerChina в регионе Ближнего Востока — накопив более чем десятилетний опыт интенсивного развития, сотрудничество между Китаем и странами Персидского залива постепенно расширилось от традиционной энергетики до высокотехнологичных и развивающихся отраслей, причем сопряжение долгосрочных программ развития «Saudi Vision 2030» (Саудовская Аравия)⁴⁶, «Projects of the 50» (ОАЭ) и «Oman Vision 2040» (Оман) с инициативой Председателя КНР Си Цзиньпина о строительстве «пояса и пути» генерируют усиливающийся синергетический эффект во всех областях инфраструктурного, экономического и инвестиционного сотрудничества⁴⁷. Китайская компания PowerChina участвовала в 35 проектах с контрактной стоимостью почти 19 млрд долл., в основном связанных с развитием транспортной инфраструктуры и энергетическими проектами арабских стран⁴⁸. Рост объема китайско-арабских двусторонних инвестиций, экономики и торговли является доказательством жизнеспособности китайско-арабского делового сотрудничества. В 2021 г. объем двусторонних прямых инвестиций Китая и арабских стран достиг 27 млрд долл., что в 2,6 раза больше, чем десятилетием ранее, а общий объем товарооборота достиг 330,3 млрд долл., увеличившись в 1,5 раза⁴⁹.

В декабре 2022 г. в саудовской газете Al Riyadh была опубликована статья Председателя КНР Си Цзиньпина, который во время государственного визита в Саудовскую Аравию, принял участие в первом саммите китайско-арабских государств и саммите Совета сотрудничества Китая и

стран Персидского залива (ССАГПЗ)⁵⁰. В статье под заголовком «Продвижение нашей тысячелетней дружбы и совместное создание лучшего будущего» было отмечено, что «На протяжении многих лет Китай и страны Персидского залива поддерживали устойчивый рост двусторонних отношений и осуществляли широкомасштабное и глубокое сотрудничество с ощутимыми результатами во всех областях. Китай остается крупнейшим торговым партнером стран Персидского залива и крупнейшим экспортным рынком нефтехимической продукции, в 2021 г. объем двусторонней торговли значительно превысил 300 млрд долл., а объем импорта сырой нефти Китаем из стран Персидского залива превысил 200 млн т.

Обе стороны осуществляют обширное и глубокое сотрудничество в традиционных областях, таких как развитие внешнеторговых связей⁵¹, строительство инфраструктурных и энергетических объектов, инвестиции и финансы, также набирает обороты сотрудничество в высокотехнологичных отраслях, включая связь 5G, новую энергетику, космос и цифровую экономику. За последнее десятилетие китайско-арабские отношения вступили в новую эру и ознаменовались рядом знаковых достижений — Китай установил ориентированное на будущее стратегическое партнерство со всеми арабскими государствами, причем в индивидуальном порядке Китай установил всеобъемлющее стратегическое партнерство с 12 арабскими государствами и подписал документы о сотрудничестве в рамках инициативы «пояс и путь» с 20 арабскими государствами⁵². Среди арабских стран 17 выразили поддержку китайской «Глобальной инициативе развития» (Global Development Initiative/GDI)⁵³, 15 стали членами Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (Asian Infrastructure Investment Bank/АИИВ) и 14 приняли участие в Инициативе сотрудничества Китая и Лиги арабских государств в области безопасности данных⁵⁴.

Одним из недавних проектов в области энергетики между Китаем и Катаром стало строительство фотоэлектрической электростанции Аль-Харса в Катаре, введенная в эксплуатацию 1 октября 2022 г. и обеспечившая арабской стране выполнение своего обещания провести чемпионат мира по футболу с нулевым выбросом углерода⁵⁵. Работая на неископаемом топливе, электростанция стала ключевым проектом в реализации стратегии Qatar National Vision 2030 — дорожной карты, направленной на превращение Катара в передовое общество, способное к устойчивому развитию. Электростанция с объемом инвестиций в размере 417 млн долл. была построена китайско-катарским СП с привлечением трех китайских строительных компаний, а после ввода в эксплуатацию она способна удовлетворить 10% пикового спроса на электроэнергию в Катаре и значительно увеличить долю возобновляемых источников энергии в энергопотреблении арабской страны⁵⁶. Кроме того, одним из примеров сотрудничества Китая с Катаром, стал тот факт, что в 2022 г. 888

электробусов производства ведущего китайского производителя автобусов Yutong были отправлены в Катар для обслуживания чемпионата мира⁵⁷. В качестве важной части комплексного сотрудничества между Китаем и Катаром China Petroleum & Chemical Corp (Sinopec Corp.) и QatarEnergy подписали в ноябре 2022 г. соглашение о поставках сжиженного природного газа (СПГ) в КНР сроком на 27 лет, согласно которому ежегодный объем экспорта этого углеводорода составит 4 млн т⁵⁸.

В 2022 г. в Объединенных Арабских Эмиратах с помощью китайских компаний China Machinery Engineering Corp и Jinko Power Technology Co., Ltd была построена крупнейшую в мире солнечная электростанция (СЭС) Al Dhafra PV2 с объемом инвестиций в размере более 1 млрд долл и мощностью 2 Гвт. Строительство солнечной электростанции в ОАЭ осуществлялось в рамках государственно-частного партнерства (ГЧП), причем China Machinery Engineering Corp и Jinko Power Technology получили по 20% акций СЭС, а 60% акций электростанции были распределены между ведущими государственными энергетическими компаниями ОАЭ — TAQA и Masdar⁵⁹. Солнечная фотоэлектрическая станция, расположенная в районе Аль-Дхафра, в 35 км к югу от города Абу-Даби, позволит ОАЭ сократить ежегодный объем выброса углекислого газа примерно на 2,4 млн т⁶⁰. Этот проект, частично профинансированный Банком Китая (Bank of China), предусматривает использование двусторонних солнечных панелей, которые поглощают свет своими обеими сторонами, в том числе и отраженный от земной поверхности, причем на площади в 20 кв. км пустынной климатической зоны на одной площадке размещены 4 млн фотоэлектрических модулей, которые обеспечивают выработку электроэнергии⁶¹.

Китай и Саудовская Аравия продвигают сотрудничество в области энергетики на более высокий уровень, от традиционной нефти и газа до новых источников энергии, таких как водород, и возобновляемых источников энергии, таких как солнечная и ветряная энергетика⁶². В 2016 г. в саудовском городе Янбу вступил в строй нефтеперерабатывающий завод, совместно построенный одной из крупнейших китайских нефтегазовых корпораций Sinopec (China Petroleum & Chemical Corporation) и нефтяным гигантом Саудовской Аравии Saudi Aramco с использованием самых передовых технологий⁶³. Завод стоимостью 8,6 млрд долл. и с ежедневной мощностью переработки 400 тыс. баррелей нефти (годовой объем переработки превышает 20 млн т) обеспечил работой 1,2 тыс. местных жителей⁶⁴. В декабре 2022 г. компания Aramco и корпорация Sinopec подписали соглашение о строительстве нефтеперерабатывающего завода с ежегодной мощностью 16 млн т. сырой нефти и строительстве установок каталитического крекинга этилена, обеспечивающей ежегодное производство 1,5 млн т нефтехимической продукции. Также в декабре 2022 г. компания Sinopec подписала контракт с Saudi Basic Industries Corporation,

предусматривающего реализацию крупномасштабного проекта по переработке фракций первичной переработки и выработке компонентов товарных нефтепродуктов на заводах саудовской компании Yanbu Aramco Sinopec Refining Company⁶⁵. В рамках отдельной сделки с китайской компанией Shandong Energy Group компания руководство компании Aramco заявило, что изучает возможности сотрудничества с китайской энергетической компанией в области интегрированных возможностей нефтепереработки и нефтехимии на китайском рынке⁶⁶. Меморандум о взаимопонимании, подписанный двумя компаниями, включает в себя потенциальное соглашение о поставках компанией Aramco сырой нефти в Китай и о ее переработки и сбыте в провинции Шаньдун. Кроме того, в меморандуме рассматриваются вопросы сотрудничества в области технологий, связанных с водородом, возобновляемыми источниками энергии, а также улавливанием и хранением углерода.

28 марта 2023 г. Китаем и Саудовской Аравией было создано СП с уставным капиталом в 83,7 млрд юаней (12,2 млрд долл.), которое займется строительством нефтеперерабатывающего и нефтехимического комплекса в г. Паньцзинь (Panjin) (пров. Ляонин). Этот проект является ярким примером сотрудничества двух стран в нефтехимической отрасли в рамках инициативы «пояс и путь», который включает строительство нефтеперерабатывающего завода с ежедневной мощностью 300 тыс. баррелей и строительство одной из крупнейших в мире установки парового крекинга метана мощностью 1,65 млн которые будут запущены в эксплуатацию в 2025 г. Компания Saudi Aramco владеет 30% акций СП, доля китайских компаний в СП составляет: China North Industries Group Corporation Limited (Norinco Group) — 51%, Panjin Xincheng Industrial Group — 19%, а проект будет разрабатывать совместное предприятие Huajin Aramco Petrochemical Company (HAPCO). Ежегодная мощность завода по переработке нефти составит 15 млн т, производству этилена — 1,65 млн т и 2 млн т п-Ксилола⁶⁷. Согласно заявлению заместителя генерального директора Norinco Group Ян Чжэ, «Ожидается, что после завершения проекта объем ежегодного дохода проекта составит более 100 млрд юаней, объем чистой прибыли — более 10 млрд юаней, а сумма налоговых поступлений составит более 20 млрд юаней»⁶⁸. В целях оказания помощи создаваемому СП, местные власти города Паньцзинь построили глубоководный канал, причал вместимостью 300 тыс. т сырой нефти, а также очистные сооружения⁶⁹.

Китайские эксперты в области нефтехимии отмечают, что Китай и Саудовская Аравия продвигают сотрудничество в области энергетики на более высокий уровень, от традиционной нефти и газа до новых источников энергии, таких как водород, и возобновляемых источников энергии, таких как солнечная и ветряная энергетика⁷⁰. В марте 2023 г. компания

Aramco и китайский автопроизводитель Geely Renault Group создали СП, которое будет заниматься исследованиями и разработками в области водородных технологий и синтетического топлива, а также выпуском силовых агрегатов для автомобилей с ежегодной производственной мощностью более 5 млн двигателей внутреннего сгорания и коробок передач для подключаемых гибридных автомобилей⁷¹. Как заявил генеральный директор Geely Holding Group Д. Ли, «предлагаемые инвестиции Aramco представляют собой признание мировыми лидерами отрасли будущих бизнес-перспектив и видения новаторских видов топлива с низким содержанием углерода, таких как метанол и водород, а партнерство с Aramco поднимет СП на новый уровень и даст ему фору в гонке за технологией двигателей внутреннего сгорания со сверхнизким уровнем выбросов»⁷².

Саудовский конгломерат ACWA Power, контролирующий широкий инвестиционный портфель от производства электроэнергии до экологически чистых водородных установок, в декабре 2022 г. заключил девять контрактов на общую сумму 43 млрд долл. с китайскими компаниями, включая Industrial and Commercial Bank of China, Power China International Group и Jinko Solar Company, о финансировании, инвестициях. и строительстве проектов ACWA Power в области чистой и возобновляемой энергии в Саудовской Аравии и на других рынках стран-участниц проекта «пояс и путь»⁷³. В конце 2022 г. ведущая китайская компания атомной энергетики China General Nuclear Power Corp подписал соглашение с саудовским конгломератом AlJomaih о разработке проектов солнечной, ветровой и тепловой энергетики общей мощностью 10 млн кВт в Саудовской Аравии⁷⁴. Кроме того, китайская корпорация China General Nuclear Power Corp продолжает строить энергетические объекты в Лаосе, Бангладеш и Азербайджане⁷⁵. В начале 2023 г. китайская нефтяная компания North Petroleum International Company (NPIC) SA, дочерняя компания China ZhenHua Oil Co., и египетская крупнейшая нефтяная корпорация General Petroleum Corporation создали совместное предприятие Petro Amir Petroleum Company для добычи нефти и газа на трех месторождениях в восточном и западном регионах Египта⁷⁶.

В начале 2023 г. деловые связи между Китаем и Саудовской Аравией еще больше укрепились, поскольку руководители энергетических компаний двух стран заключили ряд новых соглашений о сотрудничестве в рамках инициативы «пояс и путь». В начале 2023 г. Саудовская Аравия подписала 34 инвестиционных соглашения с китайскими компаниями общей стоимостью около 50 млрд долл., которые охватывают такие области, как зеленая энергетика, фотовольтаика, логистика, облачные сервисы и информационные технологии⁷⁷. 28 марта 2023 г. компания Saudi Aramco подписала соглашения с базирующейся в г. Ханчжоу китайской компанией Rongsheng Petrochemical Co Ltd о приобретении 10% акций

Rongsheng Petrochemical за 24,6 млрд юаней (3,6 млрд долл.). Также Saudi Aramco объявила о сотрудничестве с крупными китайскими компаниями NORINCO Group и Panjin Xincheng Industrial Group в строительстве интегрированного нефтеперерабатывающего и нефтехимического комплекса в провинции Ляонин на северо-востоке Китая. Завод будет управляться совместным предприятием, созданным тремя компаниями, при этом контрольный пакет акций NORINCO составит 51%, а Saudi Aramco — 30%. 29 марта компания Saudi Aramco также подписала контракт с правительством провинции Гуандун о создании новой компании по производству силовых агрегатов, ориентированной на технологии с низким уровнем выбросов, которая будет совместно создана китайским автопроизводителем Geely. Аналитики компании Orient Securities уверены, что «энергетика и инфраструктура являются основными областями, создающими большие возможности для сотрудничества между Китаем и Саудовской Аравией, при этом фотовольтовольтовая энергетика является одним из ключевых целевых секторов китайских инвестиций»⁷⁸.

В 2022 г. Саудовская Аравия продолжала вести активные переговоры с Китаем об установлении цены на часть своей нефти, экспортируемой в КНР, в юанях, а также рассматривала возможность включения фьючерсных контрактов, номинированных в юанях (известных как нефтьюани), в модель ценообразования нефтедобывающей компании Saudi Arabian Oil Co или Aramco. По мнению экспертов саудовской компании, «Если в результате этих активных переговоров удастся установить цену на часть продаваемой Саудовской Аравией нефти в Китай в юанях, то это станет шагом, который уменьшит доминирование доллара на мировом нефтяном рынке, а разрешение производить платежи за нефть в юанях может открыть путь к созданию параллельной системы международных платежей, в которой китайский юань будет иметь такое же значение и силу, как доллар США»⁷⁹.

В декабре 2022 г. один из последних успехов был достигнут в китайском Иу (пров. Чжэцзян), где, согласно сообщению китайской финансовой газеты Securities Times, местная компания через «Yiwu Pay» получила трансграничный платеж в юанях от клиентов из Саудовской Аравии, что свидетельствовало о прогрессе в использовании юаней⁸⁰ в двусторонней торговле⁸¹.

После того, как в начале марта 2023 г. Экспортно-импортный банк Китая заключил первое кредитное соглашение в юанях с Национальным банком Саудовской Аравии, 28 марта 2023 г. была завершена первая трансграничная сделка Китая по поставке сжиженного природного газа в юанях⁸². Чжу Мин, заместитель председателя Китайского центра международных экономических обменов (China Center for International Economic Exchanges) отметил, «эта сделка отражает глобальную тенденцию

стремления большего количества стран использовать юань в клиринговых расчетах и платежах, что является «значительным шагом» в деле интернационализации китайской валюты и отражает растущее доверие к ней со стороны международного сообщества»⁸³.

Для Китая арабские страны предоставили стабильные энергетические гарантии для экономического двигателя Китая и долгое время были крупнейшим зарубежным поставщиком сырой нефти в Китай. В настоящее время Китай является крупнейшим торговым партнером арабских стран. Поэтому, участие в китайской инициативе «Пояс и путь» способствовало расширению сотрудничеству между Китаем и ССАГПЗ от традиционной энергетики до высокотехнологичных и развивающихся отраслей.

3.3. Энергетика стран ЛАК

В своем первом политическом документе по Латинской Америке и Карибскому бассейну (ЛАК), опубликованном в 2008 г., китайское правительство заявило, что «рассматривает свои отношения с регионом как имеющие стратегическое значение». С момента вступления в должность, Председатель КНР Си Цзиньпин посетил Латинскую Америку пять раз, причем первый визит Си Цзиньпина в качестве главы государства в несколько стран Латинской Америки состоялся в 2013 г. В 2014 г. он принял участие в шестом саммите БРИКС в Форталезе (Бразилия), а 2015 г. стал важной вехой в отношениях между Китаем и ЛАК, когда в Пекине состоялся Первый Форум Китай—СЕЛАК (Сообщество стран Латинской Америки и Карибского бассейна/Community of Latin American and Caribbean States)⁸⁴. В ходе мероприятия Председатель КНР выступил с предложением об увеличении к 2025 г. объема торговли между двумя сторонами до 500 млрд долл. и объема китайских прямых иностранных инвестиций в страны Латинской Америки до 250 млрд долл. В 2016 году Си Цзиньпин посетил Чили, Эквадор и Перу и принял участие в 24-й встрече лидеров стран Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества в Лиме, Перу — это была третья поездка Си Цзиньпина в Латинскую Америку. В ноябре того же года китайское правительство опубликовало второй документ о политике Китая в отношении ЛАК, в котором выразило свою решимость вывести двустороннее сотрудничество на новый уровень.

В январе 2018 г. по случаю Второго форума Китай—СЕЛАК, состоявшегося в Сантьяго, Чили, Председатель КНР пригласил страны Латинской Америки принять участие в инициативе «пояс и путь» и отметил, что «Китай сотрудничает с более чем 80 проектами развития в регионе». Среди документов, одобренных на этом мероприятии, была Специальная декларация об инициативе «пояс и путь», где было отмечено, что Китай рассматривает страны ЛАК как часть естественного продолжения «Мор-

ского Шелкового пути 21 в.». В 2021 г. на Третьем форуме China-CELAC было укреплено сотрудничество с акцентом на инфраструктуру, что результативалось в одобрении «Совместного плана действий Китая и CELAC по сотрудничеству в ключевых областях (2022—2024 гг.)» («China-CELAC Joint Action Plan for Cooperation in Key Areas (2022—24)»). В рамках инициативы «пояс и путь», кроме реализации совместных проектов в области развития транспортной инфраструктуры и энергетики, между Китаем и странами ЛАК бурно развивается внешнеторговое и инвестиционное сотрудничество — к началу 2023 г. 21 страна ЛАК подписала соглашение о совместном строительстве «пояса и пути», при этом масштабы сотрудничества при реализации этого китайского мегапроекта продолжают расширяться⁸⁵.

В Южной Америке к китайской инициативе присоединились Аргентина (февраль 2022 г.), Боливия, Чили, Эквадор, Гайана, Перу, Суринам, Уругвай и Венесуэла, а Бразилия, Колумбия и Парагвай формально не участвуют, но являются бенефициарами значительных объемов китайских прямых иностранных инвестиций (ПИИ). По данным China Global Investment Tracker, поддерживаемого Американским институтом предпринимательства и Фондом наследия (American Enterprise Institute and the Heritage Foundation), объем накопленных китайских ПИИ в странах ЛАК с 2005 по 2023 г. составил 140 млрд долл., при этом Бразилия⁸⁶ была страной с крупнейшим объемом накопленных китайских ПИИ в объеме 100 млрд долл. (Бразилия занимает первое место среди по показателю объема накопленных китайских ПИИ в развивающихся странах⁸⁷)⁸⁸. У Китая есть двусторонние соглашения о свободной торговле с рядом стран ЛАК — стоит упомянуть соглашения с Чили, Коста-Рикой и Перу, странами, граничащими с Тихим океаном, которые были подписаны соответственно в 2005, 2009 и 2010 гг. Китайское правительство ведет переговоры о заключении соглашений о свободной торговле с Колумбией, Эквадором и Уругваем. Китай имеет стратегические партнерские отношения с Аргентиной, Бразилией, Чили, Эквадором, Мексикой, Перу и Венесуэлой. Аргентина, Бразилия, Чили, Эквадор, Перу и Уругвай являются членами Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (Asian Infrastructure Investment Bank), созданного по инициативе Китая многостороннего финансового института развития, причем Боливия и Венесуэла являются потенциальными членами⁸⁹. С другой стороны, Китай является членом Межамериканского банка развития (Inter-American Development Bank/IADB) и Карибского банка развития (Caribbean Development Bank) с правом голоса⁹⁰.

Выступая по видеосвязи на седьмом саммите СЕЛАК (24 января 2023 г., Буэнос-Айрес, Аргентина), Председатель КНР Си Цзиньпин подчеркнул, что «Мы высоко ценим наши отношения с Сообществом госу-

дарств Латинской Америки и Карибского бассейна (СЕЛАК) и считаем СЕЛАК нашим ключевым партнером в укреплении солидарности между развивающимися странами и развитии сотрудничества Юг—Юг. Вот почему Китай работает со странами ЛАК над неуклонно укреплять форум Китай—СЕЛАК и вывести отношения Китай—ЛАК в новую эру, характеризующуюся равенством, взаимной выгодой, инновациями, открытостью и пользой для людей». Китай и страны ЛАК, занимающие одну пятую часть всей территории планеты и насчитывающие одну треть населения мира, являются одними из важнейших драйверов роста мировой экономики, причем объем их взаимной торговли постоянно увеличивается⁹¹.

Китай является ведущим торговым партнером Бразилии, Чили, Перу и Уругвая и вторым по величине партнером для большинства других стран Латинской Америки. Объем китайских ПИИ в страны Латинской Америки в 2022 г. составил более 18,5 млрд долл. и был сосредоточен в отраслях энергетики и транспорта⁹². Китайский банк развития и Экспортно-импортный банк Китая совместно предоставили правительствам стран Латинской Америки около 140 млрд долл., главным образом для финансирования энергетических и инфраструктурных проектов, причем китайские коммерческие банки также увеличили свое присутствие в странах ЛАК. К началу 2022 г. количество транзакций с участием китайских ПИИ в страны ЛАК составило 524, в результате чего было получено 171,9 млрд долл. и создано более 584 тыс. рабочих мест. Китайские ПИИ существенно диверсифицировались по странам ЛАК. Бразилия, по-прежнему, является основным получателем ПИИ из Китая в страны Латинской Америки⁹³, но такие страны, как Чили (21,15% в 2015—2021 гг.), Мексика (17,85%) и Перу (16,43%) становятся важными реципиентами китайских ПИИ в регионе. Происходит диверсификация китайских ПИИ и по отраслям экономики стран ЛАК. Если в период с 2000—2005 гг. подавляющая часть китайских ПИИ направлялась в сырьевые отрасли стран ЛАК (шесть сделок, которые привлекли 81,39% китайских ПИИ в экономику стран ЛАК), то в период с 2015 по 2022 гг. эта доля снизилась до 45,69%⁹⁴. В этот период энергетика стран ЛАК была основным получателем китайских ПИИ в страны ЛАК — было заключено 52 сделки на сумму 36,3 млрд долл. и создано более 22 тыс. новых рабочих мест, а доля китайских ПИИ в энергетике стран ЛАК составила 44,97% от общего объема китайских ПИИ в регионе, причем активное участие в строительстве энергетических объектов в странах ЛАК принимали такие китайские компании, как China Three Gorges Corporation, State Power Investment Corporation and Sinohydro Corporation, Envision Energy, Risen Energy, JA Solar. и Trina Solar Energy⁹⁵. Согласно отчету, опубликованному Red ALC-China в сентябре 2022 г., к началу 2023 г. Китай всего реализовал 192 энергетических проекта в странах ЛАК с общим объемом инве-

стиций 98,4 млрд долл., что обеспечило создание более 673 тыс. новых рабочих мест⁹⁶.

Объем торговли Китая с государствами Латинской Америки вырос с 180 млрд долл. в 2010 г. до 450 млрд долл. в 2021 г., при этом положительное сальдо Китая составляло 7 млрд долл. Согласно данным Главного таможенного управления КНР, в 2022 г. общий объем торговли Китая со странами ЛАК достиг рекордной отметки в 485,8 млрд долл., увеличившись на 7,7% по сравнению с 2021 г.⁹⁷ Китай является крупнейшим торговым партнером Бразилии с 2009 г., причем, по данным China Global Investment Tracker, в 2022 г. Бразилия стала страной, получившей наибольший объем китайских ПИИ в мире, с долей около 14% от общего объема китайских ПИИ⁹⁸. Международные аналитики прогнозируют, что к 2035 г. объем торговли между Китаем и странами ЛАК может превысить 700 млрд долл., а Китай может превзойти США в качестве основного торгового партнера стран региона⁹⁹.

Форум высокого уровня по международному сотрудничеству в рамках инициативы «пояса и путь», прошедший в Пекине в мае 2017 г., заложил основы плодотворного взаимодействия КНР и стран ЛАК, позволившей последним еще больше ускорить темпы роста своих экономик за счет сотрудничества в области инфраструктурного строительства и развития энергетики¹⁰⁰. Китайские экономисты подчеркивают, что «страны ЛАК заинтересованы в сотрудничестве с Китаем, поскольку участие в инициативе «пояс и путь», включающее реализацию двусторонних и региональных проектов, отвечает приоритетам этих стран. Китайская инициатива сыграла важнейшую роль в региональной борьбе с эпидемией COVID-19, а также в укреплении сотрудничества в экономической и социальной сферах»¹⁰¹.

14 декабря 2022 г. в эквадорском портовом городе Гуаякиль открылся 15-й Деловой саммит Китая и стран Латинской Америки и Карибского бассейна. На открытии саммита Президент Эквадора Г. Лассо отметил, что «Регион Латинской Америки и Карибского бассейна с населением более 660 млн человек тесно связан с КНР, а объем товарооборота между двумя сторонами в 2021 г. достиг 450 млрд долл.¹⁰², что отражает масштаб и вес этих отношений для наших стран»¹⁰³. В марте 2022 г. Китай и Эквадор официально вступили в переговоры по заключению соглашения о создании зоны свободной торговли «с целью использования торгового потенциала двух стран, оптимизации цепочек создания стоимости, содействия либерализации торговли и инвестиций, а также содействия и продвижения устойчивого и диверсифицированного развития двусторонней торговли»¹⁰⁴. После завершения в декабре 2022 г. переговоров между Китаем и Эквадором о создании зоны свободной торговли (ЗСТ), официальный представитель МИД КНР Мао Нин заявил, что в 2023 г. «две страны могут подписать соглашение о создании ЗСТ»¹⁰⁵. Соглашение обеспечит

преференциальный доступ 99% экспортной сельскохозяйственной продукции Эквадора к огромному китайскому рынку¹⁰⁶ и, ожидается, что после подписания соглашения все больше китайских компаний будут расширять инвестиции в Эквадор»¹⁰⁷. Ранее Китай подписал соглашения о свободной торговле с Чили, Коста-Рикой и Перу. В октябре 2006 г. вступило в силу соглашение о ЗСТ между Китаем и Чили, первое соглашение о зоне свободной торговли, подписанное между Китаем и латиноамериканской страной. Впоследствии в марте 2010 г. вступило в силу соглашение о ЗСТ Китая и Перу, а в августе 2011 г. — соглашение о ЗСТ между Китаем и Коста-Рикой¹⁰⁸. По данным Министерства финансов КНР с тех пор, как соглашения вступили в силу, ежегодный объем экспорта трех стран в Китай демонстрировал двузначные цифры роста. Другие страны региона, которые в настоящее время ведут переговоры о ЗСТ с Китаем, включают Уругвай¹⁰⁹ и Сальвадор¹¹⁰.

В Бразилии активно развивается сотрудничество с Китаем в области охраны окружающей среды. Сегодня в этой латиноамериканской стране происходит вторая революция в области чистой энергетики — первая произошла несколько десятилетий назад, когда Бразилия построила свои гидроэлектростанции. В этой второй волне значительную роль сыграли китайские технологии и инвестиции — 76,4% от общего объема китайских инвестиций в Бразилию в период с 2007 по 2022 гг. были направлены в энергетический сектор (электроэнергетика, добыча нефти и газа)¹¹¹, причем большая часть китайских ПИИ были использованы для финансирования роста числа возобновляемых источников энергии в Бразилии¹¹². По данным Международного агентства по возобновляемым источникам энергии (International Renewable Energy Agency/IRENA), с 2012 по 2022 гг. темпы роста увеличения числа объектов на возобновляемых источниках энергии в Бразилии в среднем ежегодно составлял около 6% — Например, по темпам роста объектов ветроэнергетики Бразилия в 2022 г. заняла 3-е место в мире (первым был Китай, за ним следовали США). Резко увеличился объем продаж электромобилей — в 2022 г. количество проданных электромобилей в стране выросло на 41%, причем китайские бренды составили более 80% объема продаж¹¹³. 3 апреля 2023 г. состоялась церемония открытия нового грузового авиамаршрута, соединяющего южно-китайский город Шэньчжэнь с бразильским Сан-Паулу, который, как ожидается, будет стимулировать торговлю электронной продукцией между двумя странами. Воздушный маршрут был запущен международным аэропортом Баоань (Shenzhen Bao'an International Airport, г. Шэньчжэнь) и грузовой авиакомпанией Cainiao Network (логистическим подразделением китайского гиганта электронной торговли Alibaba Group), причем рейсы будут выполняться грузовым самолетом Atlas Air Boeing 747 дважды в неделю¹¹⁴.

30 марта 2023 г. Китай и Бразилия достигли соглашения об осуществлении двусторонней торговли в своих национальных валютах, отказавшись от доллара США в качестве посредника в рамках растущего глобального использования китайского юаня — соглашение позволит Китаю и Бразилии проводить свои крупные торговые и финансовые операции напрямую, снизив риск колебаний обменного курса и обменивая юани на реалы и наоборот, а не через доллар США. Соглашение о клиринговых операциях в национальных валютах было среди примерно 20 соглашений о сотрудничестве, подписанных между Китаем и Бразилией в ходе Бразильско-китайского экономического семинара, проведенного в Пекине¹¹⁵. Согласно заявлению руководства ведущего банка Бразилии Banco BOCOM BBM, «использование китайской межбанковской платежной системы (CIPS), которая является китайской альтернативой SWIFT, позволит снизить стоимость коммерческих транзакций благодаря прямому обмену между бразильским реалом и китайским юанем». Banco BOCOM BBM станет первым непосредственным участником этой системы в Южной Америке, а бразильский филиал Промышленно-коммерческого банка Китая будет местным расчетным банком юаня в Бразилии¹¹⁶. По утверждению Бразильского агентства по содействию торговле и инвестициям (Brazilian Trade and Investment Promotion Agency), «ослабление ограничений на использование юаня направлено на дальнейшее развитие двусторонней торговли и облегчение инвестиций с использованием юаня»¹¹⁷. Соглашение было заключено после того, как в феврале 2023 г. Народный банк Китая (Центральный банк страны) заявил о подписании меморандума о сотрудничестве со своим бразильским партнером по установлению клиринговых механизмов расчетов в юанях в Бразилии. По словам руководства НБК, «ожидается, сделка что это снизит затраты при проведении транзакций, будет способствовать еще большему расширению двусторонней торговли и облегчит инвестиционное сотрудничество»¹¹⁸.

30 марта 2023 г. Центральный Банк Бразилии объявил, что китайская валюта юань превзошла евро и стала второй по величине международной резервной валютой страны. Согласно «Отчету об управлении международными резервами», опубликованному Центральным Банком на его официальном сайте, «увеличение доли юаня в международных валютных резервах Бразилии отражает углубление экономических связей между Бразилией и ее крупнейшим торговым партнером — Китаем». В отчете было отмечено, что к концу 2022 г. доля юаня в международных валютных резервах Бразилии достигла 5,37%, превысив долю евро в 4,74% (в 2019 г. юань стал одной из международных валютных резервных валют Бразилии). В начале 2023 г. доллар США по-прежнему доминировал в валютных резервах Бразилии, составляя 80,42%. Центральный Банк также отметил в отчете, что совокупные международные резервы Бразилии

сократились с 362,2 млрд долл. в 2021 г. до 324,7 млрд долл. в 2022 г. вследствие потерь доходности портфеля на фоне повышения ставок Федеральной резервной системой США и укрепления доллара¹¹⁹.

В 2016 г. была запущена в эксплуатацию крупнейшая в Эквадоре гидроэлектростанция Coca Codo Sinclair (CCS), расположенная на реке Амазонка (пров. Напо), которую на протяжении шести лет возводила китайская компания Sinohydro, причем на ее открытие присутствовал Председатель КНР Си Цзиньпин¹²⁰. Гидроэлектростанция Coca Codo Sinclair является крупнейшей гидроэлектростанцией, когда-либо построенной китайской компанией в Эквадоре, а также знаковым проектом в двустороннем энергетическом сотрудничестве Китая и Эквадора. ГЭС CCS с установленной мощностью 1,5 млн кВт и при стоимости контракта строительства на сумму 1,98 млрд долл. была построена китайскими компаниями Sinohydro, являющаяся дочерней компанией China Hydro-power Group, и Power Construction Corp of China (PowerChina), причем реализация проекта была обеспечена за счет льготного кредита Экспортно-импортного банка Китая¹²¹. По утверждению разработчика проекта китайской компании Power Construction Corp of China, к началу 2023 г. совокупный объем выработки электроэнергии электростанцией превысил 42 млрд кВт-ч, что составило более 25% объема национальной выработки электроэнергии в Эквадоре¹²². Работа ГЭС Coca Codo Sinclair не только эффективно снизила спрос на электроэнергию, но и оптимизировала структуру энергообеспечения в стране, а также помогла Эквадору превратиться из страны-импортера электроэнергии в страну-экспортера и получать значительные валютные поступления¹²³.

К началу 2023 г. лишь 12% электроэнергии на территории Аргентины поступало из возобновляемых источников, включая гидроэнергетику. Этот показатель был намного ниже, чем в среднем по Латинской Америке, и от ниже национальной цели в 20%, определенной правительством Аргентины к 2025 г. Аргентина и Китай объединяют усилия для завершения строительства двух плотин на юге Патагонии, что позволит реализовать «энергетическую мечту» Аргентины о меньшей зависимости от импорта энергии¹²⁴. Гидроэлектростанции на реке Санта-Крус состоят из гидроэнергетического проекта по одновременному строительству двух плотин и, после завершения строительства, его водохранилища затопят 50% русла реки. Это крупнейший инфраструктурный проект в Аргентине за последние десятилетия, крупнейший проект плотины, строящийся китайскими компаниями за пределами Китая, и самая южная мега-плотина на планете с оценочной стоимостью 4,5 млрд долл., 85% которых было обеспечено за счет льготного кредита Китайского банка развития (China Development Bank). После строительства общая установленная мощность плотин составит 1310 МВт при среднегодовой выработке электростан-

циями примерно 5 тыс. ГВт-ч электроэнергии, что составит 5—6,5% от максимального пикового национального потребления электроэнергии в Аргентине. Обе плотины представляют собой каменно-набросную плотину с бетонным покрытием типа rockfill dam (CFRD). Плотина Кондор Клифф—Нестор Киршнер (Condor Cliff — Nestor Kirchner dam/СС-НК), более крупная из двух плотин имеет высоту 68 м от ее гребня до дна канала и будет содержать 5,3 куб. км воды. Вторая плотина, Ла Барранкоса—Хорхе Чеперник (La Barrancosa — Jorge Cerpernic), которая находится ниже по течению от СС-НК, имеет высоту 41 м и образует водохранилище объемом 3,5 куб. км¹²⁵. Строительство двух плотин на реке Санта-Крус (примерно в 180 км к западу от города Пуэрто-Санта-Крус в провинции Санта-Крус) началось в 2013 г., когда китайская строительная компания Gezhouba Group Corporation и аргентинские компании сформировали китайско-аргентинский консорциум UTE Represas Patagonia. с целью улучшения энергетической инфраструктуры страны и удовлетворения потребностей в электроэнергии более 1 млн семей¹²⁶. После завершения работ и введения ГЭС в эксплуатацию среднегодовая выработка электроэнергии достигнет 4,95 млрд кВт-ч, а это означает, что вырабатываемая гидроэлектростанциями электроэнергия сможет обеспечивать ежедневное потребление электроэнергии 1,5 млн аргентинских домохозяйств, ежегодно сокращать расходы на импорт нефти и газа почти на 1,1 млрд долл. и даже обеспечивать экспорт электроэнергии в соседние страны, такие как Бразилия и Парагвай¹²⁷.

В связи с 50-летием установления дипломатических отношений между Китаем и Аргентиной, в феврале 2022 г. Аргентина официально присоединилась к предложенной Китаем инициативе «пояс и путь» — официальные лица Китая и Аргентины подписали Меморандум о взаимопонимании (MoU) о сотрудничестве в рамках китайской инициативы, а месяцем ранее подобный меморандум с Китаем подписала Никарагуа¹²⁸. Результатом китайско-аргентинского меморандума о сотрудничестве в рамках китайской инициативы «пояс и путь» стало подписание в конце февраля 2022 г. соглашения между китайским ядерным гигантом China National Nuclear Corp (CNNC) и компанией в Аргентине о строительстве атомной электростанции (АЭС) Атуча III (Atucha III) с водо-водяным энергетическим реактором (ВВЭР)¹²⁹ третьего поколения по технологии CNNC Hualong One в провинции Буэнос-Айрес¹³⁰, что стало второй моделью экспорта китайской ядерной технологии после АЭС Karachi Nuclear Power Plant (KANUPP) в Пакистане¹³¹. Ядерный реактор Hualong One в Аргентине имеет установленную мощность около 1,2 млн кВт и, ожидается, будет ежегодно вырабатывать около 10 млрд кВт/ч электроэнергии, что позволит удовлетворить потребности в электроэнергии более 1 млн человек¹³². ВВЭР Hualong One является «зеленой» альтернати-

вой угольным, водным и другим типам генерации и обеспечит сокращение выбросов углекислого газа на 8,16 млн т и потребление угля на 3,12 млн т¹³³. Китай профинансирует 85% стоимости строительства атомной электростанции для производства чистой энергии, а в проекте «под ключ» участвуют Промышленный и коммерческий банк Китая (Industrial and Commercial Bank of China/ICBC) и Китайская национальная ядерная корпорация (China National Nuclear Corporation/CNNC)¹³⁴.

Китайская корпорация PowerChina активизирует свое присутствие на энергетическом рынке Аргентины. В мае 2021 г. компания PowerChina подписала контракт с аргентинской компанией Juju Provincial Energy and Mineral Co. на строительство фотоэлектрической электростанции мощностью 200 МВт. В дополнение к строительству новой СЭС проект включает расширение солнечной фотоэлектрической станции Каучари (Cauchari Solar Power Project) в провинции Жужуй (Juju province) в северо-западной части Аргентины, на границе с Чили и Боливией — крупнейшей и самой высокой СЭС в Южной Америке, расположенной на высоте более 4 тыс. м над уровнем моря и на территории с богатыми солнечными ресурсами. Контракт на этот проект был заключен китайскими компаниями PowerChina и Shanghai Electric Power Construction Co Ltd, финансирование строительства было обеспечено за счет кредита Экспортно-импортного банка Китая (Export-Import Bank of China), а работы начались в 2017 г.¹³⁵ Проект СЭС Каучари включает в себя фотоэлектрические проекты Cauchari I, II, III и подстанцию 345 кВ с общей проектной установленной мощностью 315 МВт. Занимающий площадь около 700 га, проект, по оценкам, сократит ежегодные выбросы углекислого газа на 325 тыс. т, а срок службы составит 25 лет. Ожидается, что после завершения строительства СЭС Каучари внесет вклад в энергетическую трансформацию и устойчивое развитие энергосистемы Аргентины, ее годовая выработка составит 480,3 тыс. МВт-ч, причем она обеспечит чистой энергией около 170 тыс. домохозяйств¹³⁶. Проект также будет ежегодно приносить провинции Жужуй около 50 млн долл. дохода от производства электроэнергии, заложив прочную основу для экономического развития провинции. Компания PowerChina вышла на рынок Аргентины еще в 2011 г. и с тех пор подписала более 20 проектов, а к началу 2022 г. аргентинский филиал компании продолжал реализовывать 14 проектов, в основном в сфере солнечной и ветроэнергетики¹³⁷.

Согласно заявлению официального представителя министерства торговли КНР Шу Цзюэтина, «Китай является крупнейшим торговым партнером Кубы, а Куба является вторым по величине торговым партнером Китая в Карибском регионе и стала активным участником инициативы «пояс и путь», при этом две страны тесно сотрудничают в таких областях, как транспортная инфраструктура, энергетика, возобновляемые источники энергии, сельское

хозяйств, информация и связь¹³⁸. В 2021 г. объем двусторонней торговли между Китаем и Кубой составил 1,022 млрд долл., увеличившись на 7,2% по сравнению с 2020 г.¹³⁹ В 2018 г. Китай и Куба подписали Меморандум о взаимопонимании о сотрудничестве в рамках китайской инициативы «пояс и путь», а спустя три года обе стороны подписали план сотрудничества по совместному продвижению строительства «пояса и пути», в котором детализировали ключевые направления сотрудничества¹⁴⁰.

Сталкиваясь с проблемами старения энергетической инфраструктуры, с целью укрепления своих мощностей по производству электроэнергии и отказа от ископаемого топлива и с помощью инициативы «пояс и путь» Куба ищет новые источники энергии. В октябре 2022 г. латиноамериканская страна присоединилась к программе «Энергетическое партнерство в рамках инициативы «пояс и путь», нацеленной на укрепление взаимосвязанности инвестиций в инфраструктуру и энергетику, а также на продвижение более чистой энергетики¹⁴¹. Для энергетической системы Кубы участие в проекте «пояс и путь» может стать важным спасательным кругом, поскольку энергетическая инфраструктура страны стареет, а 95% электроэнергии вырабатывается на ископаемом топливе, в основном на восьми термоэлектрических станциях, которым уже более 30 лет¹⁴². Куба — одна из многих стран региона, стремящихся перейти на чистую энергетику с помощью Китая. Цель страны состоит в том, чтобы к 2030 г. 37% энергоснабжения Кубы поступало из возобновляемых источников энергии, для чего требуются значительные объемы инвестиций, причем китайские частные и государственные компании становятся крупнейшими и основными партнерами в этом начинании¹⁴³.

По словам Д. Кастрильона, профессора в области международных отношений Колумбийского университета Экстернадо, «Китай может сыграть свою роль в оказании помощи стране в энергетическом переходе в качестве мирового лидера отрасли в области новой энергетики. например, производство фотоэлектрической энергии. Китай не только обладает опытом и экспертизой в разработке этих высококачественных источников энергии, но и готовностью работать рука об руку с другими странами». Профессор кафедры в Университете Сучжоу (пров. Цзянсу) Чжэнь Гао отмечал, что «Китай обладает значительным опытом в области новых и возобновляемых источников энергии, таких как ветряная и солнечная энергия. И в этом отношении Китай определенно может поделиться своим опытом с Кубой во многих отношениях, в том числе очень интересным в разведке и добыче нефти и газа. Куба географически расположена в центре Мексиканского залива, и мы считаем, что эта страна на самом деле обладает большими запасами нефти и газа, но новые и возобновляемые источники энергии будут иметь большее значение из-за последствий изменения климата».

В мае 2015 г. Китайский экспортно-импортный банк одобрил предоставление Кубе кредита в размере 60 млн долл. на строительство завода по производству биомассы, который китайская компания Shanghai Electric приобрела в 2017 г. Завод уже подключен к национальной электросети, что явилось маленьким, но важным шагом на пути к чистой энергетике в стране. В 2020 г. компания Shanghai Electric и ее партнер по совместному предприятию компания Nive Energy также получили 160 млн долл. от Экспортно-импортного банка для реализации проекта фотоэлектрического парка на Кубе с установленной новой мощностью в 2,2 МГв, где электричество вырабатывается фотоэлектрическими батареями из солнечной энергии¹⁴⁴.

Ветряная электростанция (ВЭС) Пунта-Сьерра (Punta Sierra wind farm), расположенная в городе Кокимбо (Coquimbo, Чили) была введена в коммерческую эксплуатацию в августе 2018 г. ВЭС общей стоимостью 150 млн долл. и установленной мощностью 82 МВт была совместно разработана и построена китайской корпорацией China State Power Investment Corporation и чилийской компанией Pacific Hydro. Ежегодно ВЭС Пунта-Сьерра, являющаяся первая ветряной электростанцией, построенной Китаем в южноамериканских странах, производит около 280 ГВтч электроэнергии и может удовлетворить потребности в электроэнергии 130 тыс. домашних хозяйств и сократить ежегодный объем выбросов углерода на 157 тыс. т. Поставщиком турбин для ВЭС в Чили была определена китайская компания Xinjiang Goldwind Science & Technology (СУАР), которая предоставила проекту 32 турбины, причем мощность каждой турбины составляет 2,6 МВт¹⁴⁵.

В 2015 г. все страны ЛАК присоединились к Парижскому Соглашению, направленному на существенное сокращение глобальных выбросов парниковых газов, и тем самым согласились взять на себя добровольные обязательства по противодействию глобальному изменению климата, причем большинство государств стран региона готовы стать климатически-нейтральными странами к 2050 г.¹⁴⁶ С точки зрения глобальной климатической политики, по мнению большинства стран ЛАК, стратегически важно сокращение эмиссии CO₂ на транспорте, являющимся одним из основных «загрязнителей» окружающей среды. Например, Бразилия, Уругвай и Чили приняли обязательство к 2035 г. довести долю электромобилей (ЭМ) до 60% от общего размера автомобильного парка страны, а правительство Аргентины в 2021 г. приняло закон, направленный на запрет продажи в стране автомобилей с двигателями внутреннего сгорания с 2041 г.¹⁴⁷ В рамках программы помощи странам ЛАК в области сокращения объемов выбросов углекислого газа ведущие китайские автопроизводители активно входят на автомобильный рынок стран ЛАК, оказывая неоценимую помощь в создании парка автомобилей, использующих

альтернативные источники энергии. В феврале 2023 г китайский автомобильный гигант Chery объявил, что инвестирует 400 млн долл. в строительство завода по производству ЭМ в Аргентине, который к 2030 г. ежегодно будет производить до 100 тыс. ЭМ и создаст более 6 тыс. новых рабочих мест¹⁴⁸. Компания Chery стремится превратить предприятие в региональный центр производства ЭМ, который будет охватывать латиноамериканский рынок вместе с заводом Chery в Бразилии, который уже запущен в эксплуатацию в 2021 г. Китайский производитель аккумуляторных батарей компания Gotion High-tech согласился поставлять аккумуляторные батареи для завода Chery со своего завода на севере Аргентины, построенного совместно с местной горнодобывающей компанией. Помимо поставок аккумуляторов на завод Chery в Аргентине, компания Gotion High-tech также будет поставлять аккумуляторы на зарубежные рынки, включая Германию, Индию, США, Испанию и Вьетнам. Приток инвестиций китайских компаний, в том числе компании Chery, имеет важное значение для как для выполнения плана электрификации Аргентины, так и пополнения бюджета страны, поскольку Аргентина обладает одними из крупнейших в мире запасами лития, необходимого для производства аккумуляторных батарей, которые насытят внутренний рынок и станут источником роста объемов экспорта в западные и развивающиеся страны¹⁴⁹. Другой крупнейший китайский производитель внедорожников компания Great Wall Motors (GWM), также выходит на рынок Южной Америки — в начале 2023 г. руководство компании заявило, что к 2025 г. выпустит 10 моделей ЭМ в Бразилии. Компания Great Wall Motors завершила технологическую модернизацию своего завода в городе Ирасемаполис (Iracemaopolis) в Бразилии, который она приобрела у Daimler, материнской компании концерна Mercedes, в 2021 г. Президент GWM Brazil Ян Вэйци отмечал, что «Great Wall Motors в течение 10 лет инвестирует 1,68 млрд долл. в свою производственную базу в Бразилии, что обеспечит массовое производство в стране экологичных «зеленых» автомобилей»¹⁵⁰.

3.4. Развитие энергетики с европейскими странами в рамках инициативы «Пояс и путь»

В рамках сопряжения инициативы «пояс и путь» и стратегии развития Турции «Средний коридор» («Middle Corridor») Китай и Турция осуществили ряд проектов в таких областях, как энергетика, транспорт, цифровые технологии и финансы. Среди них выделяется тепловая электростанция Хунутлу (Hunutlu Thermal Power Plant), введенная в эксплуатацию в октябре 2022 г. в городе Адана (Adana) на севере Турции недалеко от города Искендерун. Проектирование и строительство ТЭС Хунутлу, которое было начато в сентябре 2019 г., было осуществлено китайской

компанией China Energy Engineering Corp (Energy China), причем льготное финансирование в размере 1,7 млрд долл. было обеспечено Экспортно-импортным банком Китая. Сегодня ТЭС Хунутлу является крупнейшей ТЭС в Турции с двумя установками мощностью 660 МВт, которые обеспечивают ежегодные поставки электроэнергии в энергосистему страны в объеме 9 млрд кВт-ч, что составляет около 4% объема годовой выработки электроэнергии Турции.

По признанию инженеров Energy China, ТЭС Хунутлу является экологически чистым проектом, поскольку, применяемая на ТЭС система денитрации дымовых газов SCR, поставленная китайской компанией, обеспечивает сокращение объемов выбросов. 7 февраля 2023 г. руководство китайской компании China Energy Engineering Corp заявило, что, «благодаря надежной конструкции здания и качественному оборудованию ТЭС Хунутлу не пострадало во время гигантского землетрясения, произошедшего в Турции. Электростанция продолжает вырабатывать электроэнергию, что является надежной гарантией работы по оказанию помощи в пострадавшем от землетрясения районе, даже несмотря на то, что две близлежащие электростанции были отключены из-за землетрясения и перебоев с электроснабжением в регионе». Запуск в декабре 2017 г. солнечной электростанции в городе Адьяман (Adiyaman) мощностью 10,85 МВт, стал первым энергетическим проектом китайской компании State Power Investment Corporation (SPIC) в Турции. Китайская инженерная корпорация Tianchen (China Tianchen Engineering Corporation) совместно с турецкой государственной трубопроводной компанией Petroleum Pipeline Corporation (BOTAS) в конце 2021 г. построила в Турции газовое хранилище объемом 1 млрд куб. м под озером Туз (Lake Tuz).

В декабре 2022 г. в Будапеште китайская компания Shanghai Kuaibu New Energy Technology (KBVIP) подписала соглашение о своем первом пилотном проекте PBCD (фотоэлектрические электростанции, аккумуляторные электростанции, зарядка высокой мощности и диагностика аккумуляторов) с венгерской компанией Intretech Hungary, ознаменовав запуск своего первого зарубежного энергетического проекта в Венгрии, инициировав тем самым создание первого в Европейском союзе отраслевого альянса PBCD. По словам представителя KBVIP в Венгрии Лю Цзэкуня, «проект будет способствовать продвижению политики и стандартов в области зеленой энергетики и играть важную роль в расширении сотрудничества между Китаем и ЕС в области электрификации». На церемонии запуска отраслевого альянса компания KBVIP также представила интеллектуальную микросетевую систему Sunnic с компьютерным управлением для PBCD, которая представляет собой решение для совершенствования сетей электроразрядки электромобилей с нулевым выбросом углерода.

16 апреля 2023 г. китайский производитель солнечных элементов Aikosolar и австрийская энергетическая компания Burgenland Energie подписали соглашение о строительстве инновационного центра разработки технологий в области солнечной энергетики в австрийской земле Бургенланд (Austrian state of Burgenland). Компания Burgenland Energie со штаб-квартирой в столице земли Бургенланд городе Айзенштадт (Eisenstadt) является ведущим производителем солнечной и ветровой энергии в Австрии.

По сообщению Министерства торговли КНР, на встрече китайских и французских предпринимателей 6 апреля 2023 г. 36 китайских и французских предприятий подписали 18 соглашений о расширении сотрудничества в таких областях, как новая энергетика, экологическое развитие и инновации. В частности, представители таких компаний, как Bank of China, BNP Paribas, Китайская национальная ядерная корпорация и французский концерн Electricite de France, обсудили актуальные вопросы расширения китайско-французского сотрудничества в области ядерной энергетики. В рамках инициативы «пояс и путь» Китай и Турция реализовали ряд проектов практического сотрудничества в таких областях, как инфраструктура, энергетика, транспорт, цифровые технологии и финансы, которые принесли ощутимую пользу обеим странам, причем энергетика была ключевой сферой сотрудничества. Государственная энергетическая инвестиционная корпорация (State Power Investment Corporation/SPIC) является одной из пяти основных компаний по производству электроэнергии в Китае и крупнейшим предприятием по производству солнечной энергии в мире, деятельность которого охватывает 46 стран и регионов, включая Турцию.

Стремясь создать экологически чистую энергетическую и конкурентоспособную на мировом уровне компанию, SPIC активизировала усилия по продвижению зеленого и низкоуглеродного развития — в 2022 г. общая установленная мощность компании по выработке электроэнергии превысила 200 млн кВт, из которых 62,56% приходится на экологически чистую энергию. Среди основных энергетических проектов китайской корпорации в Турции, следует выделить фотоэлектрический проект Adiyaman мощностью 10,835 МВт, который является первым инвестиционным проектом SPIC развития солнечной энергетики в Турции¹⁵¹. Еще одним крупным проектом является тепловая электростанция Hunutlu (Hunutlu Thermal Power Plant), крупнейшая угольная электростанция в Турции, построенная при помощи Китая и введенная в эксплуатацию в сентябре 2019 г. Управление и эксплуатация этой современной электростанции осуществляется китайскими инженерами, станция состоит из двух блоков энергетического оборудования мощностью 660 МВт. Более 90% энергетического оборудования станции было произведено в Китае,

причем проект был спланирован, спроектирован и построен в соответствии с китайскими стандартами. Угольная электростанция общей мощностью 1320 МВт ежегодно предоставляет турецким потребителям 9 млрд кВт час электроэнергии, что составляет около 3% объема годового производства электроэнергии в Турции¹⁵².

Помимо энергоснабжения, проект является экологически чистым — на станции используется оборудование для десульфурации дымовых газов и денитрации, благодаря чему объемы выброса углерода на электростанции не превышают норму выбросов, принятой странами ЕС. Усовершенствованная система защиты окружающей среды позволяет удалять загрязняющие вещества из сточных вод и преобразовывать их в пригодную для повторного использования воду, которую можно применять для различных целей, например, для сельскохозяйственного орошения, а испытания, проведенные в контрольных скважинах, показали, что подземные воды вблизи завода не загрязняют окружающую среду. Станция Hunutlu расположена в заливе Искендерун в северо-восточной части Средиземного моря, который является местом размножения находящихся под угрозой исчезновения зеленых и головоногих черепах. С целью создания нетронутой среды обитания для черепах, китайская компания Energy China разработала меры по контролю состояния водных ресурсов и уровню шума, чтобы защитить район нереста черепах от антропогенного ущерба.

Например, через зону защиты ареала черепах построили эстакаду для перевозки угля, причем во время строительства было запрещено сильное освещение в ночное время. Кроме того, ежедневно волонтеры убирали мусор на пляже, чтобы расчистить места для размножения и возвращения черепах в море¹⁵³.

3.5. Электростанция Лаквиджая (Южная Азия)

Таджикистан в течение многих лет страдал от острой нехватки электроэнергии в зимнее время, поскольку, в основном, полагался на гидроэнергетику, производство электроэнергии на которой резко сокращалась в засушливый сезон. В 2011 г. правительство Таджикистана и китайская энергетическая компания ТВЕА совместно приступили к строительству тепловой электростанции «Душанбе-2» — комбинированной теплоэлектростанции общей установленной мощностью 400 МВт и стоимостью строительства в 350 млн долл., причем 95% финансирования строительства ТЭС было обеспечено за счет льготного кредита Экспортно-импортного банка Китая (China Exim Bank). Введенная в эксплуатацию 8 декабря 2016 г. ТЭС обеспечивает производство около 15% общего объема вырабатываемой в стране электроэнергии, что позволило значительно улучшить центральное отопление домов жителей г. Душанбе, обеспе-

чивая более 80% ежесуточной потребности Душанбе в электроэнергии, которая составляет около 10 млн кВт·ч¹⁵⁴.

Электростанция Лаквиджая (также известная как электростанция Нороччолай (Norochcholai coal power plant) была построена за счет льготного кредита Экспортно-импортного банка Китая, а главным подрядчиком проекта выступила Китайская машиностроительная корпорация (Chinese Mechanical Engineering Corporation)¹⁵⁵. Первая фаза электростанции была открыта 22 марта 2011 г. и была передана государственному управлению электроснабжения страны (National Electricity Board). После завершения последних этапов в 2014 г. Norochcholai coal power plant общей мощностью в 900 МВт по высоковольтным линиям электропередачи была подключена к национальной электросети и стала крупнейшей электростанцией в Шри-Ланке¹⁵⁶. Электроэнергия на станции вырабатывается с помощью трех паровых турбины, способных производить 300 МВт каждая, а уголь, который импортируется из Индонезии, России и Южной Африки, используется в качестве топлива для производства пара, который затем обеспечивает вращения турбины со скоростью 3 тыс. оборотов в минуту¹⁵⁷. В 2016 г. угольная электростанция обеспечила более 50% всего объема выработки электроэнергии всей страны, причем стоимость электроэнергии в Шри-Ланке была снижена на 25%. По данным национальной энергетической компании Ceylon Electricity Board, электростанция ежедневно приносила правительству Шри-Ланки около 1,5 млн долл. прибыли¹⁵⁸.

3.6. Энергетическое сотрудничество в рамках экономического коридора «Китай—Индокитай»

Во время государственного визита в Китай в ноябре 2022 г. президент Лаоса Т. Сисулит заявил, что «Китайско-лаосское сотрудничество в области энергетики открыло новые возможности для развития отдаленных деревень в горных районах, оказывая помощь Лаосу в деле использования своих водных ресурсов и стимулируя увеличение экспорта электроэнергии. Китайские инвестиции, на долю которых приходится примерно 70% инвестиций в развитие лаосских гидроэлектростанций, являются ярким свидетельством того, как две страны укрепляют сотрудничество в рамках инициативы «пояс и путь», строительства Экономического коридора «Китай—Индокитай» (China-Indochina Peninsula economic corridor/CICPEC) и развития субрегиона «Ланьцанцзян—Меконг» (sub-region «Lancang-Mekong»)¹⁵⁹. В ноябре 2022 г. китайская корпорация Power Construction Corp of China (PowerChina) подписала контракт с лаосской компанией, предусматривающий создание ветряной электростанции мощностью 600 МВт на юге Лаоса. Это стало первым ветроэнергетическим проектом в Лаосе, который позволит экспортировать электро-

энергию во Вьетнам, и впервые Лаос будет участвовать в трансграничной передаче экологически чистой и возобновляемой электроэнергии. Сделка с PowerChina даст возможность Лаосу использовать потенциал реки Меконг, которая протекает в основном по границе Лаоса, а на самом юге и северо-западе страны непосредственно по территории Лаоса, и стать «батареей Юго-Восточной Азии», задействовать свой гидроэнергетический потенциал общей мощностью 26 тыс. МВт¹⁶⁰. По данным Международного агентства по возобновляемым источникам энергии, в 2021 г. лаосские гидроэлектростанции произвели 8349 МВт электроэнергии, что составляет треть его потенциальной мощности. В сентябре 2021 г. к сети был подключен еще один знаковый проект «пояса и пути» — гидроэлектростанция на реке Нам Оу (Nam Ou или «река рисовой чаши»), возведенная при помощи PowerChina¹⁶¹. Общая мощность проекта составляет 1,272 млн кВт, а среднегодовая генерирующая мощность — 5 млрд кВт·ч. Проект включает в себя семь каскадных ГЭС вдоль реки Нам Оу, крупнейшего притока реки Меконг в Лаосе протяженностью 448 км. По мнению инженеров PowerChina, план строительства был разработан таким образом, чтобы исключить переселение местных жителей из районов возводимых ГЭС, кроме того он минимизировал воздействие на окружающую среду¹⁶². Также на реке Меконг Лаос планирует построить новую ГЭС Санакхам (Sanakham) мощностью 684 МВт, причем осуществлять реализацию проекта строительства ГЭС стоимостью 2,1 млрд долл. будет китайская энергокомпания Datang Sanakham Hydropower (филиал китайской государственной энергокомпании Datang International Power).

Лаос представил проект строительства ГЭС Санакхам в Комиссию по освоению ресурсов реки Меконг (Mekong River Commission/MRC), которая дала положительное экспертное заключение по проекту. Члены MRC, в которую входили представители Лаоса, Таиланда, Камбоджи и Вьетнама, оценили, как сам проект, так и предоставляемые им возможности для трансграничной торговли электроэнергией¹⁶³. Строительство ГЭС Санакхам началось в 2020 г., а в эксплуатацию гидроэлектростанцию планируется ввести в 2028 г., причем Лаос готов экспортировать до 20 ГВт мощности своим соседям к 2030 г. В настоящее время в Лаосе на р. Меконг уже построены ГЭС Хаябури (Xayaburi) мощностью 1285 МВт и ГЭС Дон Сахонг (Don Sahong) мощностью 260 МВт, а также запланировано строительство еще 9 ГЭС. Кроме того, планируется построить 49 ГЭС на притоках Меконга, из них в Лаосе — 30, во Вьетнаме — 14, в Камбодже — 3 и в Таиланде — 2¹⁶⁴. Экспорт электроэнергии стал важной движущей силой экономики Лаоса — в течение многих лет на долю электроэнергии приходилось более 10% ВВП страны и 30% объема экспорта, а основными направлениями экспортных поставок электроэнергии являются страны ЮВА, такие как Таиланд, Вьетнам, Камбоджа и Сингапур¹⁶⁵.

China Southern Power Grid, одна из двух крупнейших энергетических компаний Китая, наращивает сотрудничество со странами ЮВА в области торговли электроэнергией. 9 марта 2022 г. ее дочерняя компания China Southern Power Grid Yunnan International Co Ltd (YNIC) подписала соглашение с лаосской энергетической компанией Electricite du Laos (EDL) Соглашение по проекту межсетевое соединения (Agreement of 115 kilovolt Power Interconnection Project), предусматривающее строительство новой линий воздушной электропередачи напряжением 115 кВ, призванных обеспечивать передачу электроэнергии между Китаем и Лаосом. Согласно соглашению, Китай ежегодно в период с июня по октябрь (когда наблюдается избыток гидроэнергетические ресурсов в Лаосе) может импортировать и потреблять избыточную гидроэнергию из Лаоса, и наоборот, в период сухого сезона Китай, в свою очередь, может обеспечивать стабильное энергоснабжение северных районов Лаоса. В качестве пилотного проекта двусторонней торговли электроэнергией старая линия электропередачи 115 кВ, протянувшаяся из китайской провинции Юньнань в лаосскую провинцию Удомсай (Oudomxay Province), эксплуатируется уже 12 лет и передала более 1 млрд кВт-ч электроэнергии в северные районы Лаоса, что существенно ускорило развитие этой части страны. Обе страны постепенно наращивают объемы торговли электроэнергией, способствуя достижению глобальной цели сокращения выбросов углерода. Аналитики рынка электроэнергии исследовательской компании BloombergNEF отмечают, что строительство новой линий воздушной электропередачи напряжением 115 кВ между Китаем и Лаосом «обеспечит увеличение использования потенциала гидроэнергетики Лаоса, а увеличение объема импорта электроэнергии Китаем из Лаоса не только дополнит электроснабжение провинции Юньнань, которой не хватает электроэнергии во время засушливого периода, но и принесет значительный доход бюджету Лаоса»¹⁶⁶. В перспективе, часть электроэнергии из Лаоса через провинцию Юньнань может передаваться в провинцию Гуандун для увеличения энергетического потенциала ведущего китайского технологического и финансового центра — Большого залива Гуандун—Сянган—Аомэнь. Ранее руководство компании China Southern Power Grid, бизнес которой охватывает провинции Гуандун, Юньнань, Гуйчжоу и Хайнань, а также Гуанси-Чжуанский автономный район, заявило, что в период 2021—2025 гг. инвестирует 670 млрд юаней (105,2 млрд долл.) в строительство электросетей годов для обеспечения стабильности электроснабжения и увеличения потребления экологически чистой энергии. Являясь дочерней компанией China Southern Power Grid и платформой для осуществления международного энергетического сотрудничества в Южной и Юго-Восточной Азии, China Southern Power Grid Yunnan International установила международное энергетическое сотрудничество в

области объединения сетей, трансграничной торговли электроэнергией, зарубежных инвестиций, заключения контрактов на зарубежные проекты, управленческого и технического консалтинга со странами АСЕАН, включая Вьетнам, Лаос, Мьянму, Таиланд, Камбоджу, а также Бангладеш, которое продолжается уже более 10 лет¹⁶⁷.

В 2022 г. компания Southern Power Grid Yunnan International присоединила свои новые мощности к электрическим сетям Вьетнама, Мьянмы и Лаоса посредством воздушных линий электропередачи напряжением 110 кВ и выше, а всего с начала присоединения линий электропередач китайской компании к сетям стран АСЕАН и начала международной торговли электроэнергией в 2004 г., общий объем потребленной электроэнергии в странах субрегиона «Ланьцанцзян—Меконг» превысил 64 ТВт (тераватт, 1 тераватт равен 1 млн мегаватт/МВт)¹⁶⁸.

С запуском 15 и 30 апреля 2022 г. двух линии электропередач напряжением 220 кВ между Китаем и Вьетнамом расширилась торговля электроэнергией между двумя странами. Воздушные линии проходят: между автономной префектурой «Вэньшань Чжуан и автономная префектура Мяо»¹⁶⁹ в провинции Юньнань и вьетнамской провинцией Хазанг (Ha Giang) (15.04.2022 г.) и между Хунхэ-Хани-Ийским автономным округом провинции Юньнань и вьетнамской провинцией Лаокай (Lao Cai) (30.04.2022 г.) и, по оценкам инженеров компании China Southern Power Grid, одного из двух крупнейших поставщиков электроэнергии в Китае, до 2025 г. в северный Вьетнам будет экспортировано около 4 млрд кВт-ч электроэнергии. По данным China Southern Power Grid Yunnan International Co., дочерней компании China Southern Power Grid, в течение 16 лет, с момента запуска линии электропередачи напряжением 110 кВ между Хэкоу-Яоским автономным уездом¹⁷⁰ и вьетнамской провинцией Лаокай в 2004 г., не было ни одного сбоя в работе сетей и, в общей сложности, было передано 40 млрд кВт-ч электроэнергии, а расширение торговли электроэнергией между Китаем и Вьетнамом активизирует сотрудничество двух стран в энергетическом секторе и оптимизирует распределение энергоресурсов в субрегионе «Ланьцанцзян—Меконг»¹⁷¹.

22 декабря 2020 г. солнечная электростанция Лок Нинь (Loc Ninh 500 MW Solar Power Plant) мощностью 500 МВт во Вьетнаме была полностью подключена к национальной сети для выработки электроэнергии и официально введена в коммерческую эксплуатацию 26 декабря 2020 г. строительство станции осуществляла китайская компания POWER-CHINA Zhongnan Engineering Corporation Limited, а солнечные модули были поставлены китайской компанией JA Solar это крупнейший проект одиночной фотоэлектрической электростанции во Вьетнаме и странах Юго-Восточной Азии¹⁷². По оценкам, к 2025 г. спрос на электроэнергию во Вьетнаме будет расти со скоростью 8,5% в год и достигнет 90 тыс.

МВт. Проект Loc Ninh обеспечивает более 800 млн кВт-ч экологически чистой электроэнергии и сокращает объем выбросов углекислого газа более чем на 800 тыс. т, что существенно уменьшает нехватку электроэнергии в провинциях страны, улучшает энергетическую структуру и оказывает мощную поддержку местному зеленому развитию. Разработанный Министерством промышленности и торговли Вьетнама национальный план развития энергетики до 2030 г. предполагает дополнительную выработку 80 ГВт электроэнергии, из которых около 40% будет приходиться на ветровую и солнечную энергию, причем объем инвестиций для строительства новых электростанций и расширения сети для полного удовлетворения растущего спроса на электроэнергию может превысить 140 млрд долл¹⁷³.

Ярким примером сотрудничества Китая и Камбоджи в развитии национальной энергетики стала введенная в эксплуатацию в 2008 г. крупнейшая в Камбодже гидроэлектростанция Lower Sesan 2 Hydro Power Station, которая была построена и управляется китайской компанией China Huaneng Group и обеспечивающая ежегодную выработку 20% электроэнергии в стране. Строительство ГЭС обеспечило создание более 2 тыс. новых рабочих мест и способствовало переселению 840 домохозяйств из окрестностей электростанции, позволив им переехать в новые районы страны с лучшими условиями жизни¹⁷⁴. 16 декабря 2022 г. тепловая электростанция Huadian Preah Sihanouk (Huadian Preah Sihanouk coal-fired power plant) в Камбодже успешно прошла пуско-наладочные испытания и была официально введена в эксплуатацию, став крупнейшим энергетическим проектом в стране. Строительство ТЭС мощностью 700 МВт, расположенной на юго-западе Камбоджи, в провинции Преа-Сианук (Preah Sihanouk province), заняло 27 месяцев — с августа 2020 г. по ноябрь 2022 г., причем руководство основного исполнителя проекта — строительной компании Huadian Sihanoukville Power Generation Co Ltd (HSPGC), входящая в состав китайской компании Huadian Overseas Investment Co Ltd заявило, что «при строительстве ТЭС Huadian Preah Sihanouk были использованы китайские стандарты, технологии и оборудование, а сама ТЭС является тепловой электростанцией с самой большой установленной мощностью, самыми передовыми показателями и самым высоким уровнем защиты окружающей среды в Камбодже»¹⁷⁵. Представитель администрации провинции Преа-Сианук заявил, что электроэнергия, вырабатываемая ТЭС Huadian Preah Sihanouk, расположенной примерно в 14 км к северо-востоку от города Сиануквиль (Sihanoukville), будет снабжать и другие населенные пункты за пределами юго-западной прибрежной провинции¹⁷⁶. Согласно данным Управления электроэнергетики Камбоджи (ЕАС), спрос на электроэнергию в Камбодже в 2021 г. вырос до 4014 МВт, что на 1% больше, чем 3972 МВт в

2020 г.¹⁷⁷ По данным ЕАС, в 2021 г. около 3033 МВт было выработано в Камбодже гидроэлектростанциями, ТЭС, дизельными электростанциями, солнечными электростанциями и электростанциями, работающими на биомассе, а 981 МВт электроэнергии было импортировано из соседних Таиланда, Лаоса и Вьетнама¹⁷⁸.

В 2023 г. китайская компания China Energy Engineering Group Co Ltd (Energy China) планирует увеличить объем инвестиций для увеличения своей доли на рынке экологически чистой энергетики Сингапура. В декабре 2022 г. китайская компания запустила проект по хранению энергии на острове Джуронг в Сингапуре, мощность которого составляет 200 МВт-ч, что стало крупнейшим проектом подобного типа в Юго-Восточной Азии, который также обеспечит городу-государству достижение цели по сокращению выбросов углерода, намеченных в «Зеленом плане Сингапура до 2030 г.»¹⁷⁹.

В 2022 г. половина из 10,88 млн домохозяйств в Мьянме испытывали нехватку электроэнергии, а более 43 тыс. деревень не были подключены к национальной энергосети. С целью смягчения проблемы с электроснабжением в стране 1 марта 2023 г. в столице Мьянмы г. Нейпидо Министерство энергетики Мьянмы (Myanmar's Ministry of Electric Power/МОЕР) и китайская компания Yunnan Machinery & Equipment Import & Export Co подписали контракт о строительстве первого в Мьянме ветроэнергетического проекта с участием китайской энергетической компании, что стало важным шагом в развитии сотрудничества двух стран в области новой энергетики в рамках инициативы «пояс и путь». Контракт предусматривает строительство трех объектов в городах Энн (Ann, проект мощностью 150 МВт), Гва (Gwa, проект мощностью 100 МВт) и Тандве (Thandwe, проект мощностью 110 МВт), которые расположены в штате Ракхайн (Rakhine state)¹⁸⁰. Ранее другая китайская компания уже внесла свой вклад в обеспечение страны необходимыми энергоресурсами — 18 января 2023 г. первая солнечная фотоэлектрическая станция (СФЭС) Jingda в Мьянме мощностью 160 МВт, финансируемая и построенная компанией Power Construction Corp of China, была подключен к национальной энергосети¹⁸¹. По оценке инженеров компании Power Construction Corp of China, СФЭС Jingda будет ежегодно вырабатывать 342 млн кВт-ч электроэнергии¹⁸².

В 2021 г. консорциум, состоящий из китайских энергетических компаний China Southern Power Grid и Power Construction Corporation of China (PowerChina), подписал с правительством Филиппин контракт на строительство высоковольтной линии электропередачи постоянного тока Минданао—Висайяс (Mindanao-Visayas). Проект включает в себя строительство двух тяговых станций мощностью 350 КВт с защитными электролитическими заземляющими электродами постоянного тока, а также

реконструкцию и расширение пяти трансформаторных подстанций переменного тока. По словам представителя PowerChina на Филиппинах Чжао Чжихао, этот проект является первым в своем роде, в котором используются конструкции, способные противостоять землетрясению магнитудой 9 баллов по шкале Рихтера и значительным порывам ветра. Ожидается, что проект будет способствовать подключению страны к национальной электросети и обеспечит создание более 2 тыс. новых рабочих мест для местного населения и, кроме того, планируется закупить у местных компаний оборудование и строительные материалы на общую сумму более 35 млн долл.¹⁸³.

В 2022 г. китайская компания PowerChina и индонезийская компания PT PLN Nusantara Power (дочка государственной энергораспределительной компании Persero) приступили к строительству в Индонезии фотоэлектрической электростанции на водохранилище Cirata мощностью 145 МВт и стоимостью 130 млн долл. в провинции Западная Ява, которая должна стать крупнейшей плавучей солнечной электростанцией в регионе Юго-Восточной Азии¹⁸⁴. Также китайские компании PowerChina и SDIC Group вместе с индонезийской компанией PT North Sumatra Hydro Energy (PT NSHE) участвуют в строительстве крупнейшей в Индонезии гидроэлектростанции Батанг Тору (Batang Toru hydropower plant) стоимостью около 300 млн долл. и расположенной на реке Батанг Тору в провинции Северная Суматра (West Java province)¹⁸⁵.

3.7. Энергетика в развитии Китайско-Пакистанского экономического коридора (КПЭК, Южная Азия)

В 2022 г. в Бангладеш местная компания Bangladesh China Renewable Energy Company (Pvt) Limited (BCRECL), дочерняя компания North-West Power Generation Company Limited и китайская компания China National Machinery Import and Export Corporation учредили совместное китайско-бангладешское совместное предприятие, которое 10 января 2023 г. подписало соглашение с правительством Бангладеш о строительстве солнечной электростанции мощностью 68 МВт в районе Сираджгандж, в 134 км к северо-западу от столицы Бангладеш г. Дакки. Кроме того, созданное СП подписало с государственной компанией Bangladesh Power Development Board (BPDB) соглашение о покупке электроэнергии, согласно которому компания BPDB будет покупать электроэнергию у завода в течение 20 лет. По сообщениям пакистанских СМИ, спрос на электроэнергию в Пакистане составляет около 26 тыс. МВт, а предложение составляет всего около 19,5 МВт¹⁸⁶. В Карачи, крупнейшем городе Пакистана, жители некоторых районов могут испытывать ежедневные перебои в подаче электроэнергии в течение 8—10 часов, а в некоторых сельских районах этот показатель может достигать 16 часов в день. Китайская

корпорация China Energy Engineering Corp (Energy China)¹⁸⁷, одна из крупнейших китайских строительных и инжиниринговых компаний, специализирующаяся на строительстве электростанций и производстве оборудования к ним, обеспечивает строительство и модернизацию системы электроснабжения в Пакистане, а при помощи других китайских энергетических компаний в Пакистане несколько ключевых проектов недавно были реализованы¹⁸⁸.

На первом этапе строительства китайско-пакистанского экономического коридора (КПЭК) Китай оказал неоценимую помощь Пакистану в деле создания энергетической инфраструктуры. Одна из ведущих строительных компаний Китая, основанная в 1978 г. и специализирующаяся на реализации зарубежных энергетических проектов, China Machinery Engineering Corporation (СМЕС) за последние 40 лет внесла значительный вклад в китайско-пакистанское сотрудничество в области развития энергетики Пакистана, участвуя в таких крупных национальных проектах, как строительство тепловых электростанций (ТЭС) и гидроэлектростанций (ГЭС). Одним из примеров является тепловая электростанция Гудду (Guddu Thermal Power Plant), первый международный совместный энергетический проект Китая и Пакистана, финансируемый Экспортно-импортным банком Китая. В 1983 г. компания поставила 4-й энергоблок станции, работающий на топливе, мощностью 210 МВт. Строительство ТЭС Гудду, расположенной в провинции Синд на юго-востоке Пакистана, началось в феврале 1983 г., а через три года ТЭС, оборудованная четырьмя турбогенераторами и четырьмя парогазовыми турбинами общей мощностью 1040 МВт была запущена в эксплуатацию¹⁸⁹. Построенная компанией СМЕС в 2011 г. ГЭС комбинированного цикла Saif стала первой в мире электростанция с двухтопливной газотурбинной установкой 6FA¹⁹⁰. Другие проекты в области развития энергетики Пакистана, построенные китайской компанией СМЕС, включают ТЭС Джамшоро (Jamshoro power plant), построенную в 1991 г., ТЭС Музаффарабад (Muzaffargarh power plant) общей мощностью 320 МВт, запущенную в эксплуатацию в 1995 г., и ГЭС Гази-Барота (Ghazi-Barotha hydropower plant), построенную в 2002 г.¹⁹¹ Компания также построила крупнейшую в стране ГЭС Нилум-Джелум (Neelum-Jhelum Hydropower Plant), которую в Пакистане называют «пакистанской плотиной Трех ущелий» («Three Gorges Dam of Pakistan»).

Строительство плотины высотой 60 м и длиной 125 м, а также электростанции, общей мощностью 1040 МВт, расположенной в 42 км к югу от города Музаффарабад, началось в 2008 г., а весь проект был завершен в августе 2018 г, и ежегодно ГЭС Нилум-Джелум производит 5,2 тыс. ГВт-ч электроэнергии, причем подземные сооружения и уравнильный резервуар ГЭС являются крупнейшими в Азии¹⁹². Другие энергетические проекты, которые были завершены китайскими компаниями, включают

следующие объекты: ТЭС Sahiwal Thermal Power Plant (мощностью 1320 МВт в г. Сахивал (Пенджаб), ТЭС Порт Касиме (Port Qasim Coal-fired Power Plant (Карачи), ТЭС Хабе (Белуджистан), ТЭС Engro Thar мощностью 660 МВт; ТЭС K-Electric Bin Qasim (BQPS)¹⁹³, ТЭС Thar Coal Block-I, а также фотоэлектрическая электростанция Каид-и-Азам (Quaid-e-Azam Solar Park) в городе Бахавалпур (Пенджаб) мощностью 1 тыс. МВт (проект мощностью 400 МВт завершен, а проект мощностью 600 МВт находится в стадии реализации), завершен проект линии электропередачи постоянного тока высокого напряжения протяженностью 878 км от г. Матияри (пров. Синд)¹⁹⁴.

ТЭС в пакистанском порту Касим (Port Qasim Coal-fired Power Plant/PQEPP), принадлежащая пакистанской государственной компании Port Qasim Electric Power Co (Pvt) Ltd (PQEPC), была построена китайской компанией Power Construction Corp (PowerChina) при помощи китайских инвестиций и введена в эксплуатацию в апреле 2018 г. Несмотря на ограничения, связанные с пандемией COVID-19, в 2021 г. объем выработки электроэнергии ТЭС Port Qasim Coal-fired Power Plant составил рекордные 9 млрд кВт-ч, а с момента запуска в 2018 г. общий объем выработанной электроэнергии превысил 34,4 млрд кВт-ч, причем объем ежегодного производства электроэнергии составляет около 8% от общего объема производства электроэнергии государственной энергосистемой Пакистана¹⁹⁵. К началу 2022 г. компания Port Qasim Electric Power Co (Pvt) Ltd перечислила в бюджет Пакистана почти 400 млн долл. налогов и рассчитывает ежегодно выплачивать налоги в размере почти 70 млн долл. Проект является одной из крупнейших зарубежных инвестиций PowerChina и входит в первую группу проектов по производству электроэнергии, введенных в эксплуатацию в рамках Китайско-пакистанского экономического коридора. Электростанция состоит из двух современных угольных генераторов, которые соответствуют стандартам и нормативам Всемирного банка по охране окружающей среды, причем с целью сокращения потребления пресной воды в производстве, на станции используется опресненная морская вода¹⁹⁶.

В начале февраля 2023 г. в пустыне Тар в провинции Синд (юг Пакистана) была введена в коммерческую эксплуатацию ТЭС Thar Coal Block-I общей установленной мощностью 1320 МВт¹⁹⁷. Строительство станции началось в 2019 г., что стало первым крупномасштабным зарубежным проектом по производству тепловой энергии, спроектированным и построенным китайской компанией Shanghai Electric Group¹⁹⁸. Руководитель компании Мэн Дунхай отметил, что «электростанция будет ежегодно поставлять около 9 млрд кВт-ч электроэнергии в пакистанскую национальную сеть, что позволит удовлетворить потребности почти 4 млн домохозяйств, причем проект снизит стоимость электроэнергии и смяг-

чит кризис, связанный с импортом энергии, одновременно укрепив энергетическую безопасность Пакистана»¹⁹⁹. Проект тепловой электростанция Thar Coal Block-I, реализованный в рамках КПЭК, включает в себя угольный карьер с годовой добычей 7,8 млн т лигнита (разновидность бурого угля) и угольную электростанцию с двумя отдельными тепловыми энергоблоками со сверхкритическими параметрами пара мощностью 660 МВт²⁰⁰. В декабре 2022 г. были введены в коммерческую эксплуатацию Каротская гидроэлектростанция (Karot hydropower project) на реке Желум (Jhelum River) в восточной пакистанской провинции Пенджаб мощностью 720 МВт, первый гидроэнергетический проект в рамках КПЭК²⁰¹, вторая фаза электростанции Thar Block II, парогазовая электростанция (электростанция с комбинированным циклом/ПГЭС) Jhang (Power Plant Jhang)²⁰², что позволило обеспечить Пакистан чистой и дешевой электроэнергией²⁰³.

Блок К-3 АЭС Карачи (Karachi) в Пакистане, в котором используется китайский ядерный реактор Hualong One²⁰⁴, был в пробном режиме подключен к сети 4 марта 2022 г.²⁰⁵ Второй блок атомной станции К-2 Hualong-Karachi, разработанный Китаем, в мае 2021 г. был официально введен в коммерческую эксплуатацию в Карачи, став первым китайским усовершенствованным ядерным генератором третьего поколения, установленным за рубежом — строительство атомной электростанции в Карачи дало ощутимый импульс развитию местной экономики²⁰⁶. В результате реализации проекта напрямую было создано более 10 тыс. рабочих мест, а еще 40 тыс. рабочих мест были созданы в сопредельных отраслях промышленности Пакистана²⁰⁷. 3 февраля 2023 г. в Пакистане состоялся официальный ввод в эксплуатацию атомного энергоблока К-3 Hualong мощностью 1,1 тыс. МВт АЭС «Карачи» в провинции Синд, что ознаменовало собой первую передачу Китаем собственной ядерной энергетической технологии третьего поколения иностранному государству.

Построенные Китайской национальной ядерной корпорацией (China National Nuclear Corporation/CNNC)²⁰⁸ атомные энергоблоки К-2 и К-3 Hualong в пакистанском портовом городе Карачи позволили создать крупнейшую атомную электростанцию в Пакистане²⁰⁹. Энергоблок К-2 был введен в промышленную эксплуатацию в мае 2021 г., а энергоблок К-3 — в апреле 2022 г., и к февралю 2023 г. объем накопленной электроэнергии, выработанной АЭС достиг почти 20 млрд кВт-ч, что обеспечивает снабжение электроэнергией 2 млн местных жителей²¹⁰. Ежегодный объем вырабатываемой блоками К-2 и К-3, эквивалентен мощности, вырабатываемой при сжигании 6,24 млн т угля, что позволило сократить объемы выбросов CO₂ на 16,32 млн т, оптимизировав энергетическую структуру Пакистана и минимизировав загрязнение воздушной среды²¹¹. Кроме того, за весь период строительства блоков К-2 и К-3 было создано более 60 тыс. новых рабо-

чих мест для местного населения, а также подписано множество контрактов с местными строительными компаниями. С момента начала китайско-пакистанского сотрудничества в области ядерной энергетики в 1991 г. с помощью китайских компаний было построено две атомные электростанции с шестью атомными энергоблоками²¹².

Согласно заявлению руководства китайской государственной энергетической строительной компании PowerChina, «проект строительства КПЭК предусматривает развитие экологически чистой ветроэнергетики в Пакистане, привлекающей китайских инвесторов». К началу 2023 г. компания PowerChina завершила строительство 22 ветряных электростанций в Пакистане с общей установленной мощностью 1,14 млн кВт и долей рынка в 60%²¹³. Во время строительства ветряных электростанций в Пакистане компания PowerChina построила 22 трансформаторные подстанции на 110 и 132 кВ, завершила установку и обеспечила ввод в эксплуатацию 583 ветряных турбин, проложила почти 300 км кабелей среднего напряжения. Построенные китайской компанией 22 ветряные электростанции ежегодно будут вырабатывать более 2 млрд кВт-ч «зеленой» энергии для энергосистемы Пакистана, обеспечивая сокращение объема выбросов углекислого газа примерно на 2 млн т²¹⁴.

В отчете китайской инвестиционной холдинговой компании China Three Gorges South Asia Investment Ltd (CSAIL), опубликованном в конце 2022 г., отмечается, что к 2030 г. Китай планируется завершить еще по меньшей мере 63 проекта в рамках КПЭК с инвестициями в объеме 35,2 млрд долл.²¹⁵, включая гидро- и ветроэлектростанции, разрабатываемые в рамках программы CPEC Framework: ГЭС Кохала (Kohala hydropower project/HPP) мощностью 1124 МВт, ГЭС Махл (Mahl HPP) мощностью 640 МВт и ветроэлектростанцию МВТ TGF мощностью 49,5 МВт²¹⁶. По словам председателя Национального комитета по вопросам электроэнергетики (National Electric Power Regulatory Authority/NEPRA) Т. Х. Фаруки, благодаря помощи китайских специалистов, общая установленная мощность энергетических проектов КПЭК, включая угольную, ветровую, солнечную и гидроэнергетику, в 2022 г. составляла 6570 МВт, причем в период 2020—2021 гг. и 2021—2022 гг. они обеспечили выработку электроэнергии в объеме 28549,94 ГВт-ч и 25772,48 ГВт-ч соответственно, что составило 22,03% и 18,37% от общего объема производства электроэнергии в Пакистане²¹⁷. В среднем энергетические проекты КПЭК ежегодно добавляли 20% к общей мощности национальной энергосистемы, что позволило ликвидировать случаи отключения и ослабить нагрузку на электросеть внутри страны, стимулировать развитие экспортно-ориентированных отраслей промышленности Пакистана²¹⁸.

Что касается стоимости производства электроэнергии, то в октябре 2021 г. энергетические проекты КПЭК, использующие импортный уголь,

производили электроэнергию по цене 8,0 рупий за кВт-ч, в то время как стоимость производства электроэнергии пакистанских проектов составляла 21,5 рупий/кВт-ч, что было в два раза дороже, чем проекты КПЭК. В 2022 г. стоимость производства электроэнергии выросла вследствие резкого роста цен на топливо на международном рынке. Тем не менее, энергетические проекты КПЭК, по-прежнему, обеспечивали конкурентоспособные ставки — в конце 2022 г. себестоимость производства электроэнергии по проектам КПЭК на импортном угле составляла 18,5 рупий/кВт-ч, а по отечественным проектам на основе — 34,0 рупий/кВт-ч. Что касается тарифов на электроэнергию, то тарифы на электроэнергию, вырабатываемой проектами КПЭК, основанными на использовании угля, в среднем составляют 22,13 рупий за кВт-ч, а проекты, не относящиеся к КПЭК, основанные на использовании нефти, составляли 36,61 рупий за кВт-ч, что свидетельствовало о том, что энергетические проекты КПЭК обеспечивали доступной электроэнергией миллионы пакистанских домохозяйств²¹⁹.

Реализация энергетических проектов в рамках КПЭК способствовала значительному сокращению дефицита энергии и обеспечила поступление в энергосистему страны добавочные 6369 МВт электроэнергии в рамках уже реализованных 11 энергетических проектов и 10 энергетических проектов, находящихся на разных стадиях завершения²²⁰. По заявлению руководства китайской компании PowerChina, «развитие энергетических проектов в рамках КПЭК обеспечивает Пакистану достижение его амбициозной цели по увеличению доли возобновляемых источников энергии в производстве электроэнергии с нынешних 4% до 30% к 2030 г.»²²¹.

Примечания

¹ В апреле 2023 г. Председатель совета директоров китайской корпорации в сфере строительства объектов ядерной энергетики China Nuclear Engineering & Construction Corporation (CNEC) Чэнь Баочжи отметил, «Поскольку установленная мощность атомных электростанций в Китае и масштабы строящихся объектов вышли на передовые позиции в мире, корпорация CNEC стала ведущей в Китае и мире энергетической компанией с самой высокой репутацией внутри страны и за рубежом». Чэнь Баочжи отметил, что корпорация CNEC участвовала в строительстве всех существующих и строящихся на данный момент атомных электростанций в Китае и в апреле 2023 г. в КНР насчитывалось в общей сложности 83 атомных энергоблока, из которых 60 были введены в эксплуатацию, а 23 находились в стадии строительства (Технологии Китая в области атомной энергетики распространяются с невиданной скоростью. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2023/0413/c31518-20005574.html>). В КНР насчитывалось также 20 гражданских исследовательских ядерных реакторов и 21 гражданская платформа для производства ядерного топлива. На всех объектах сохраняется высокий уровень безопасности — 164 тыс. используемых радиоактивных источников и 267 тыс. радиологических устройств безопасны и находятся под контролем. До апреля 2023 г. не происходило аварийных событий 2-го уровня и выше по Международной

шкале ядерных событий. Согласно заявлению заместителя министра экологии и охраны окружающей среды и главы Государственного управления по делам ядерной безопасности КНР Дун Баотуна, «Планируется, что к 2030 г. Китай превзойдет США и Францию и станет державой номер один в мире по использованию атомной энергии, причем в Китае будут эксплуатироваться более ста атомных энергоблоков» (Китай вошел в число мировых лидеров по уровню операционной безопасности атомных энергоблоков. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2023/0419/c31517-20008019.html>).

² *Zheng Xin*. Nation's reactor technology making headway in overseas market. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202303/10/WS640a7f5ba31057c47ebb3722.html>.

³ China's PV products gain popularity overseas. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0222/c90000-10211465.html>.

⁴ *Zheng Xin*. Winds of change bolster China-Africa ties. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202212/27/WS63aa5229a31057c47eba65d0.html>.

⁵ *E. Mutethya*. Climate change exacts heavy toll on Africa. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202212/20/WS63a0ee47a31057c47eba528a.html>; *Zhu Weidong*. China set to boost Africa's climate fight URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202301/08/WS5fcec3ee a31024ad0ba9a676.html>.

⁶ *Cheng Yingqun*. 10 years on, BRI is humming. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0228/c90000-10214014.html>.

⁷ *O. Opali*. Sino-African collaboration aids in transition to green energy. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202211/14/WS63717be8a310491754329671.html>.

⁸ Согласно данным МПИТ, в 2022 г. из 10 ведущих мировых производителей ветряных турбин семь являются китайскими компаниями, 17 из 20 крупнейших в мире компаний, занимающихся производством солнечных батарей, также являются китайскими (*Liu Yukun, Zheng Xin*). New energy development powers ahead. URL:

⁹ *Zhang Yunbi*. FM rejects false claims on China's African loans. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202211/14/WS63717be8a310491754329671.html>.

¹⁰ *O. Opali*. Africa goes green with energy transformation. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202209/01/WS63100dfaa310fd2b29e755f8.html>.

¹¹ Financial cooperation with Africa aimed at achieving local sustainable development: FM. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1284541.shtml>.

¹² *Yang Han, Wen Zongduo*. Belt and road reaches out to the world. URL: http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2019-09/30/content_37513210.htm.

¹³ *O. Opali*. China's clean energy investments growing rapidly in Africa. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202208/30/WS630d6e5da310fd2b29e74f5e.html>.

¹⁴ *Song Mengxing*. Friend of Africa cements close bonds with giant projects. URL: http://africa.chinadaily.com.cn/weekly/2018-08/31/content_36849078.htm.

¹⁵ *M. Chedondo*. Dynamic role model. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202207/06/WS62c4d1fca310fd2b29e6a92c.html>.

¹⁶ Кроме строительства инфраструктурных и энергетических объектов в Африке, китайская компания PowerChina также активно также активно проводит политику по сокращению бедности в этих странах. Например, в ноябре 2022 г. PowerChina пожертвовала более 500 комплектов систем солнечного освещения деревне Лаутей (Lauteye village) в районе местного самоуправления Бункуре (Bunkure local government area) штата Кано на севере Нигерии (*Zhu Shaobin*). China-Africa cooperation sheds light on inclusive development. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/1118/c90000-10173495.html>).

¹⁷ *Tian Muye, Wu Chuanhua*. Translating vision into action. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202207/22/WS62d9ea46a310fd2b29e6dbd0.html>.

¹⁸ ГЭС Какуло Кабака мощностью 2172 МВт является крупнейшей гидроэлектростанцией в Анголе, построенной китайской компанией и крупнейшим энергетическим проектом в этой африканской стране, который был построен на китайские инвестиции (*Xu Weiwei*. BRI projects connect the world and improve livelihoods, forum hears. URL: https://global.chinadaily.com.cn/a/202209/28/WS633443cea310fd2b29e7a45c_2.html).

¹⁹ Компания PowerChina завершила строительство ГЭС Кариба на реке Замбези в 1959 г. ГЭС Кариба, мощность которой составляет 1,1 тыс. МВт, а объем ежегодной выработки электроэнергии достигает более 6 млрд кВт-ч, является совместным владением Зимбабве и Замбии (*M. Chedondo*. Dynamic role model. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202207/06/WS62c4d1fca310fd2b29e6a92c.html>).

²⁰ Chinese-built dam begins generating electricity in Sudan. URL: http://www.china-daily.com.cn/m/powerchina/2020-02/06/content_28661881.htm; *Xu Weiwei*. BRI projects connect the world and improve livelihoods, forum hears. URL: https://global.chinadaily.com.cn/a/202209/28/WS633443cea310fd2b29e7a45c_2.html; *Yin Yeping, Liu Yang*. China-proposed Belt and Road Initiative grows stronger against louder Western-led smears. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1284710.shtml>; Chinese-funded 300 MW unit at Zimbabwe's biggest coal-fired power plant to be operational by March. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0209/c90000-10205473.html>; *Chen Yingqun*. 10 years on, BRI is humming. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0228/c90000-10214014.htm>.

²¹ Financial cooperation with Africa aimed at achieving local sustainable development: FM. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1284541.shtml>.

²² *Zhong Nan*. PowerChina sees future in Morocco. URL: http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2016-06/23/content_25814318.htm.

²³ Мали, Сенегал, Гвинея и Мавритания являются членами Организации развития бассейна реки Сенегал (Organisation pour la mise en valeur du fleuve Sénégal/OMVS, Senegal River Basin Development Authority). (AGRIS. URL: <https://www.fao.org/agris/data-provider/organisation-pour-la-mise-en-valeur-du-fleuve-senegal>).

²⁴ *Yuan Shenggao*. Hydropower station boosts Mali's electricity supply by at least a fifth. URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202206/08/WS629ff202a3109375516eca9c.html>.

²⁵ *Zhang Zhouxiang*. China's prosperity benefits Africa, too. URL: http://www.china-daily.com.cn/world/2022-10/15/content_33317369.htm.

²⁶ В январе 2023 г. китайская корпорация China International Water & Electric Corp (CWE), дочерняя компания China Three Gorges Corp, была полностью передана China Communications Construction Co (CCCC), что по мнению китайских аналитиков, «связано с интеграцией ресурсов и направлено на усиление конкурентоспособности китайских государственных предприятий с централизованным управлением на внешних рынках. Этот шаг еще больше улучшить конкурентоспособность каждой компании, позволит им совместно укрепить отраслевые и производственно-сбытовые цепочки в энергетическом секторе, а также повысит узнаваемость и привлекательность китайских брендов. Компании CCCC и China Three Gorges за последние годы накопили богатый опыт в области интеграции ресурсов, а компания CWE была в области строительства энергетических объектов и за время своей деятельности реализовала более 800 гидроэнергетических и инфраструктурных проектов в более чем 80 странах»

(Integration of SOE assets to ratchet up competitiveness: government official. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283839.shtml>).

²⁷ Китайская компания POWERCHINA также построила несколько важных зарубежных гидроэнергетических проектов, таких как гидроэлектростанция Bui в Гане, Coca Codo Sinclair в Эквадоре и гидроэлектростанцию на реке Нам Оу в Лаосе (Hydropower Construction. URL: http://www.chinadaily.com.cn/m/powerchina/2020-08/24/content_16654759.htm).

²⁸ *Jing Shuiyu*. Construction firms plan major global infrastructure projects. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-06/06/content_29630173.htm.

²⁹ В настоящее время самой высокой плотинной этого типа является плотина из укатанного бетона (RCC) ГЭС Gilgel Gibe III — третьей по величине ГЭС в Африке с выходной мощностью около 1870 МВт на реке Омо в Эфиопии (250 м), причем китайский Export-Import Bank of China обеспечил финансирование 90% стоимости строительства линий электропередачи на сумму 34 млн долл. ((Gilgel Gibe III Hydroelectric Power Project. URL: <https://www.power-technology.com/projects/gilgel-gibe-iii-hydro-electric-power-project/>). С 2020 г. в Пакистане совместное китайско-пакистанское СП (China Power Investment Corporation (CPI Group) и Frontier Works Organization (FWO) строит ГЭС Diamer-Bhasha мощностью 4,5 тыс. МВт и с плотинной из укатанного бетона высотой 272 м, которая будет введена в эксплуатацию в 2028 г. (*K. Klasra*. Pakistan gets China's help in building dam. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202007/20/WS5f14f269a31083481725a98f.html>).

³⁰ Big POWERCHINA-built hydropower unit in Guinea generates power. URL: http://www.chinadaily.com.cn/m/powerchina/2022-11/12/content_37541355.htm.

³¹ *M. Chedondo*. Dynamic role model. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202207/06/WS62c4d1fca310fd2b29e6a92c.html>.

³² *Yang Han, Wen Zongduo*. Belt and road reaches out to the world. URL: http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2019-09/30/content_37513210.htm.

³³ *Zheng Xin*. Winds of change bolster China-Africa ties. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202212/27/WS63aa5229a31057c47eba65d0.html>.

³⁴ Interview: Chinese-funded wind power project in eastern Ethiopia starts production — official. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0218/c90000-10209540.html>.

³⁵ Chinese firm to build electrical substation in Sudan's state. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/1226/c90000-10188185.html>.

³⁶ Belt and Road projects: Past, present, future. URL: https://www.chinadaily.com.cn/a/201904/22/WS5cbcf141a3104842260b7627_17.html.

³⁷ Chinese-funded 300 MW unit at Zimbabwe's biggest coal-fired power plant to be operational by March. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0209/c90000-10205473.html>.

³⁸ Zambia's mineworkers union head invites Chinese investors in alternative energy development. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0218/c90000-10209578.html>.

³⁹ *Zhang Kaiwei, Wu Chaolan*. Namibian-Chinese joint venture to build 50 MW wind power plant. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0418/c90000-20007380.html>.

⁴⁰ По данным министерства иностранных дел КНР, до 2023 г. Китай был крупнейшим торговым партнером Габона в течение десяти лет подряд. В 2022 г. объем товарооборота между Китаем и Габоном достиг 4,55 млрд долл., увеличившись более чем на 50,8% по сравнению с 2021 г. Китай в основном импортирует нефть, марганцевую руду и древесину, а экспортирует в Габон машиностроительную и электротехни-

ческую продукцию, сталь и цемент (*Wang Qi*. Gabonese President kicks off Beijing trip for closer China-Africa cooperation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202304/1289368.shtml>).

⁴¹ POWERCHINA signs 4 more projects in Gabon. URL: http://www.chinadaily.com.cn/m/powerchina/2020-10/29/content_37540995.htm.

⁴² China to give preferential credit to Madagascar for hydroelectric power project. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0407/c90000-20002655.html>.

⁴³ *Ma Miaomiao*. China's Arab outreach adds a new chapter to time-honored relations. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202301/05/WS63b612c3a31057c47eba7bcd.html>.

⁴⁴ BRI in harmony with Saudi Vision 2030: Saudi scholar. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1281417.shtml?id=11>.

⁴⁵ Year-ender: 10 noteworthy economic stories in 2022. URL: <https://investinchina.chinadaily.com.cn/s/202212/29/WS63ad09d6498ea274927aca2b/year-ender-10-noteworthy-economic-stories-in-2022.html>.

⁴⁶ По данным Министерства иностранных дел КНР, Китай на протяжении многих лет оставался крупнейшим торговым партнером Саудовской Аравии, а в 2022 г. объем товарооборота между двумя странами вырос на 32,9% в годовом исчислении и превысил 116 млрд долл. (*Shi Jing*. China, Saudi Arabia strengthen ties. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202303/29/WS64238ff4a31057c47ebb71fb.html>).

⁴⁷ Summits set epoch-making milestone in history of China-Arab ties: Chinese ambassador to Saudi Arabia. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1281367.shtml?id=11>.

⁴⁸ *Yu Jincui, Xing Xiaojing*. As BRI integrates with Saudi Vision 2030, Chinese firms expect a new peak in cooperation following Xi's visit. Chinese firms aim at grasping opportunities by better integrating BRI, Saudi Vision 2030. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1281393.shtml?id=11>.

⁴⁹ *Yin Yeping*. From Arab-style headscarves to infrastructure, Chinese products welcomed in Arab countries. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1281432.shtml>.

⁵⁰ С 7 по 10 декабря Председатель КНР Си Цзиньпин принял участие в первом саммите китайско-арабских государств и саммите ССАГПЗ в Эр-Рияде, а также совершил государственный визит в Саудовскую Аравию. В ходе первого китайско-арабского саммита было подписано 34 инвестиционных соглашения в таких секторах, как транспорт, энергетика, логистика, информационные технологии, облачные технологии, жилье и строительство, что свидетельствует о начале новой эры сотрудничества между Китаем и Арабскими государствами (*Ma Xuejing*. Year-ender: 10 noteworthy economic stories in 2022. URL: <https://govt.chinadaily.com.cn/s/202212/29/WS63ad2818498ea274927aca46/year-ender-10-noteworthy-economic-stories-in-2022.html>).

⁵¹ По данным Министерства иностранных дел КНР, в 2021 г. объем торговли между Китаем и членами ССАГПЗ по сравнению с 2020 г. вырос на 44,1% и достиг 232,87 млрд долл. (*Xu Wei*. Cooperation blueprint mapped out. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202212/10/WS6393bb6ca31057c47eba3ae8.html>).

⁵² *Xu Wei*. Cooperation blueprint mapped out. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202212/10/WS6393bb6ca31057c47eba3ae8.html>.

⁵³ Во время проведения государственного визита в Саудовскую Аравию Председатель КНР Си Цзиньпин, выступая в Международном конференц-центре имени короля Абдель Азиза, выдвинул восемь крупных инициатив по китайско-арабскому практическому сотрудничеству, среди которых важнейшей стала «Глобальной инициативе

развития», которая предполагает реализацию Китаем проектов помощи в размере 5 млрд юаней (720 млн долл.) в рамках сотрудничества в области развития. В зависимости от потребностей арабских стран в финансировании проектов в таких областях, как производственные мощности, инфраструктура, энергетика и «зеленое» финансирование, Китай будет предоставлять им льготные кредиты, а также поддерживать Азиатский банк инфраструктурных инвестиций в предоставлении арабским странам более качественных, недорогих и устойчивых инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры. Кроме того, Китай введет режим нулевых таможенных пошлин для 98% наименований налогооблагаемой продукции из наименее развитых арабских государств, а к 2027 г. Китай намерен увеличить объем торговли с арабскими странами до 430 млрд долл. (Xi proposes eight major initiatives on China-Arab practical cooperation. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202212/10/WS639493dba31057c47eba3c4a.html>). Не менее важная «Инициатива совместных действий по энергетической безопасности» предполагает сотрудничество Китая и арабских стран в области чистой энергии, перехода на декарбонизированную энергетику за счет увеличения мощностей гидроэнергетики, солнечной и ветровой энергетики, а также участие китайских энергетических компаний и финансовых институтов в проектах по возобновляемым источникам энергии в арабских государствах с общей установленной мощностью более 5 млн кВт (Connections with Arab region gathering pace. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202301/03/WS63b38dc4a31057c47eba7636.html>). Кроме того, Председатель КНР выступил с предложением выстроить «новую парадигму энергетической безопасности и создать новую модель более объемного энергетического сотрудничества», укрепляя интеграцию с арабскими странами в нефтегазовой сфере, а также сотрудничество в разработке чистых и низкоуглеродных энергетических технологий (GT Yearender: How China ensures energy security at home, helps tackle the global energy crisis abroad. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1282844.shtml>).

⁵⁴ Full text of Xi's signed article on Saudi media. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202212/08/WS6391317da31057c47eba3418.html>.

⁵⁵ *Yu Jincui, Xing Xiaojing, Shen Weiduo*. Strengthened China-Saudi ties raise prospects for use of yuan in oil settlement. China-Saudi move helps hedge against uncertainties, weakens US dollar hegemony. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1281416.shtml>

⁵⁶ *Chi Yi*. Active participation in China's energy investment and cultural welfare. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202212/09/WS63927a80a31057c47eba380b.html>.

⁵⁷ China-Arab cooperation in numbers. URL: <https://investinchina.chinadaily.com.cn/s/202212/09/WS6392a56e498ea274927aacd6/china-arab-cooperation-in-numbers.html>.

⁵⁸ GT Yearender: How China ensures energy security at home, helps tackle the global energy crisis abroad. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1282844.shtml>.

⁵⁹ Low carbon development diversifies China-Arab energy cooperation. URL: https://www.bjreview.com/World/202108/t20210823_800256194.html.

⁶⁰ Low carbon development diversifies China-Arab energy cooperation. URL: http://www.bjreview.com/World/202108/t20210823_800256194.html.

⁶¹ Energy becomes important part of cooperation between China and Arab countries, official says. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1281143.shtml>.

⁶² За последние годы Китай и Саудовская Аравия добились значительного прогресса в создании синергии в области двустороннего сотрудничества в различных областях. В 2022 г. эта ближневосточная страна оставалась крупнейшим поставщиком

нефти в Китай, а объем двусторонней торговли достиг 116 млрд долл., что на 33,1% больше, чем в 2021 г. (Fahad Almeniaee. Points of convergence between the Belt and Road Initiative and the Saudi Vision 2030. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283466.shtml?id=11>). Согласно данным Главного таможенного управления КНР, объем импорта из страны Ближнего Востока составил 78 млрд долл., что на 37% больше, чем 2021 г. (China EximBank, Saudi National Bank achieve first loan cooperation in yuan. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287343.shtml>).

⁶³ Closer China-Arab partnership key to mutual prosperity. URL: http://www.bjreview.com/Opinion/Voice/202212/t20221222_800316569.html.

⁶⁴ Спутниковые снимки железных дорог и мостов на «Одном поясе, одном пути». URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2021/1223/c31518-9936650-2.html>.

⁶⁵ *Chi Yi*. Active participation in China's energy investment and cultural welfare. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202212/09/WS63927a80a31057c47eba380b.html>.

⁶⁶ В 2022 г. Саудовская Аравия продолжала вести активные переговоры с Китаем об установлении цены на часть своей нефти, экспортируемой в КНР, в юанях, а также рассматривала возможность включения фьючерсных контрактов, номинированных в юанях (известных как нефтеюани), в модель ценообразования нефтедобывающей компании Saudi Arabian Oil Co или Aramco. По мнению экспертов саудовской компании, «Если в результате этих активных переговоров удастся установить цену на часть продаваемой Саудовской Аравией нефти в Китай в юанях, то это станет шагом, который уменьшит доминирование доллара на мировом нефтяном рынке, а разрешение производить платежи за нефть в юанях может открыть путь к созданию параллельной системы международных платежей, в которой китайский юань будет иметь такое же значение и силу, как доллар США». В декабре 2022 г. один из последних успехов был достигнут в китайском Иу (пров. Чжэцзян), где, согласно сообщению китайской финансовой газеты Securities Times, местная компания через «Yiwu Pay» получила трансграничный платеж в юанях от клиентов из Саудовской Аравии, что свидетельствовало о прогрессе в использовании юаней в двусторонней торговле.)

⁶⁷ Mega China-Saudi Arabia chemical project kicks off construction. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-03/30/content_85200765.htm.

⁶⁸ China and Saudi Arabia kick off major chemical project under BRI. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1288250.shtml>.

⁶⁹ *Yuan Shenggao*. Greater cooperation enhances business ties. URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202212/09/WS63929161a310777689885155.html>.

⁷⁰ *Xu Wei*. Cooperation blueprint mapped out. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202212/10/WS6393bb6ca31057c47eba3ae8.html>.

⁷¹ *Zheng Xin*. Saudi Aramco affirms support for China's energy security. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202303/27/WS6420f2cca31057c47ebb6aaf.html>.

⁷² Aramco to partner with Geely, Renault in powertrain technology. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202303/06/WS640588aea31057c47ebb2850.html>.

⁷³ К началу 2023 г. китайские компании участвовали в 47 проектах в 12 странах, входящих в портфель ACWA Power (Chu Daye. Cooperation areas between China, Saudi Arabia now beyond oil to include new-energy sectors as firms ink flurry of deals. Multiple deals signed between Chinese, Saudi companies, broadening both scale and scope. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1281606.shtml>).

⁷⁴ *Li Chengwen*. Sino-Arab cooperation highlights mutual benefits. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202302/09/WS63e44c3ca31057c47ebadc96.html>.

⁷⁵ *Chu Daye*. Cooperation areas between China, Saudi Arabia now beyond oil to include new-energy sectors as firms ink flurry of deals. Multiple deals signed between Chinese, Saudi companies, broadening both scale and scope. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1281606.shtml>.

⁷⁶ Feature: Chinese firms eye further regional partnerships via Egypt's largest oil expo. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0216/c90000-10208638.html>.

⁷⁷ *Fahad Almeniaee*. Points of convergence between the Belt and Road Initiative and the Saudi Vision 2030. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283466.shtml?id=11>.

⁷⁸ *Shi Jing*. China, Saudi Arabia strengthen ties. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202303/29/WS64238ff4a31057c47ebb71fb.html>.

⁷⁹ *Fahad Almeniaee*. Points of convergence between the Belt and Road Initiative and the Saudi Vision 2030. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283466.shtml>.

⁸⁰ В конце 2022 г. юань занимал 2,13% доли рынка глобальных платежей в стоимостном выражении, уступая японской иене (2,95%), британскому фунту стерлингов (7,85%), евро (34,43%) и доллару США (42,05%) (Yu Jincui, Xing Xiaojing, Shen Weiduo). Strengthened China-Saudi ties raise prospects for use of yuan in oil settlement. China-Saudi move helps hedge against uncertainties, weakens US dollar hegemony. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1281416.shtml>.

⁸¹ *Yu Jincui, Xing Xiaojing, Shen Weiduo*. Strengthened China-Saudi ties raise prospects for use of yuan in oil settlement. China-Saudi move helps hedge against uncertainties, weakens US dollar hegemony. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1281416.shtml>.

⁸² China EximBank, Saudi National Bank achieve first loan cooperation in yuan. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287343.shtml>.

⁸³ *Zhou Lanxu, Cheng Yu*. China, Brazil to trade in local currencies. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202303/30/WS6425b012a31057c47ebb77f2.html>.

⁸⁴ *Chen Yuanting*. China and Brazil write a new chapter of partnership. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202304/11/WS6434970ca31057c47ebb957a.html>.

⁸⁵ BRI is incomparable for the benefits it brings to Latin America in terms of perspectives, geographical coverage and funds. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1267709.shtml?id=11>.

⁸⁶ С тех пор, как 49 лет назад Китай и Бразилия установили дипломатические отношения, между двумя странами поддерживается тесный обмен на высоком уровне и прочное политическое взаимное доверие. В 1993 г. Бразилия стала первой развивающейся страной, установившей стратегическое партнерство с Китаем, а в 2012 г. это партнерство было повышено до всестороннего стратегического партнерства. С 2006 по 2022 гг. Китайско-бразильский комитет высокого уровня по координации и сотрудничеству (China-Brazil High-Level Coordination and Cooperation Committee) провел шесть заседаний, добиваясь постоянных результатов в двустороннем практическом сотрудничестве (Xiplomacy: China and Brazil — friends oceans away. URL: https://www.chinadaily.com.cn/a/202304/17/WS643c3fe9a310b6054facde43_2.html). Согласно данным ГТУ КНР, несмотря на глобальные вызовы, такие как высокая инфляция, геополитические конфликты, пандемия COVID-19 и другие факторы, в 2022 г.

объем двусторонней торговли Китая и Бразилии достиг 171,49 млрд долл., увеличившись на 4,9% по сравнению с 2021 г. Более 20% сельскохозяйственного импорта Китая в настоящее время поступает от всемирно известных производителей Бразилии, что помогает Китаю достичь своих потребностей в области продовольственной безопасности (Yin Yeping. China-Brazil economic and trade ties see deeper and wider potential for growth under BRICS ahead of presidential visit. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287848.shtml>).

⁸⁷ *Yin Yeping*. China-Brazil economic and trade ties see deeper and wider potential for growth under BRICS ahead of presidential visit. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287848.shtml>.

⁸⁸ *Liang Haiming, Feng Da Hsuan*. Joining BRI could be a boon for Brazil. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202303/25/WS641e413ba31057c47ebb6777.html>.

⁸⁹ *Jiang Xueqing*. AIB vows efforts to tackle global challenges, expand cooperation. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202301/18/WS63c74706a31057c47ebaa42e.html>.

⁹⁰ *Liang Haiming, Feng Da Hsuan*. Joining BRI could be a boon for Brazil. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202303/25/WS641e413ba31057c47ebb6777.html>.

⁹¹ Geographically apart, but same side on development. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202301/26/WS63d1cf77a31057c47ebab45e.html>.

⁹² China a dynamic partner of Latin America, Caribbean. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202302/27/WS63fc0422a31057c47ebb0f80.html>.

⁹³ В 2022 г. Китай оставался крупнейшим торговым партнером Бразилии 14-й год подряд — в 2022 г. объем экспорта Бразилии в Китай составил 89,43 млрд долл., что составило 26,8% от общего объема экспорта страны (China's international trade soars in 2022. URL: http://www.chinadaily.com.cn/a/202303/03/WS64014cd4a31057c47ebb1eb5_2.html).

⁹⁴ Cuba eyes cooperation with China on clean energy. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202112/28/WS61ca4cdba310cdd39bc7dbff.html>.

⁹⁵ *E.D. Peters*. Change for the good. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202301/03/WS63b36fc0a31057c47eba74fc.html>.

⁹⁶ Xi urges Chinese, LAC businesses to seek shared devt, as major summit eyes closer cooperation. Firms eye more opportunities in China's market. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1281979.shtml>.

⁹⁷ Int'l trade with China soars in 2022, decoupling theory crushed by real flows. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0223/c90000-10211892.html>.

⁹⁸ *Chen Yuanting*. China and Brazil write a new chapter of partnership. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202304/11/WS6434970ca31057c47ebb957a.html>.

⁹⁹ *E. Menezes de Carvalho*. How the Global Development Initiative is becoming a reality in Latin America. URL: https://www.bjreview.com/Opinion/Voice/202209/t20220923_800307575.html.

¹⁰⁰ Форум CELAC—Китай с момента своего создания в 2014 г. и его первой министерской встречи в январе 2015 г. был основной платформой сотрудничества между Китаем и странами ЛАК. Китай проявляет долгосрочный постоянный интерес и приверженность Форуму CELAC—Китай — эта региональная платформа одновременно реализуется на двусторонних, субрегиональных и многосторонних контактах с Китаем. Стратегия сотрудничества Китая в отношении ЛАК имеет форму «1 + 3 + 6», что означает: один план сотрудничества через CELAC, три движущие силы (торговое, инвестиционное и финансовое сотрудничество) и шесть ключевых областей сотруд-

ничества. (включая энергию и инфраструктурные проекты, производство и научно-технические инновации). Широкое распространение конкретных инструментов на Форуме CELAC—Китай с 2015 г. привело к разработке трех планов действий на 2015—2019 гг., 2019—2021 гг. и 2022—2024 гг., причем во всех трех планах действий все большую роль играют совместные энергетические проекты (E. D. Peters. Change for the good. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202301/03/WS63b36fc0a31057c47eba74fc.html>).

¹⁰¹ BRI is incomparable for the benefits it brings to Latin America in terms of perspectives, geographical coverage and funds. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1267709.shtml?id=11>.

¹⁰² По данным Министерства торговли КНР, в 2022 г. объем двусторонней торговли между Китаем и Эквадором достиг рекордного уровня в 13 млрд долл., что на 20% больше, чем в 2021 г., Китай оставался вторым по величине торговым партнером Эквадора (Li Xuanmin. China, Ecuador conclude FTA negotiation; both sides will strive to sign the deal as soon as possible: MOFCOM. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285669.shtml>).

¹⁰³ 15th China-LatAm, Caribbean Business Summit opens in Ecuador. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/1215/c90000-10184464.html>.

¹⁰⁴ Argentina officially joins BRI in major boost for China-Latin America cooperation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202202/1251555.shtml>.

¹⁰⁵ Согласно заявлению пресс-секретаря министерства торговли КНР Шу Цзюэтина, «после более чем 10 месяцев интенсивных переговоров в январе 2023 г. Китай и Эквадор достигли предварительного консенсуса на техническом уровне в ходе переговоров по заключению соглашения о создании зоны свободной торговли. Обе стороны активизируют усилия по завершению своих внутренних процедур, стремясь объявить о завершении переговоров как можно скорее» (Zhong Nan. China and Ecuador reach preliminary free trade agreement. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202301/06/WS63b7e781a31057c47eba82bb.html>).

¹⁰⁶ В 2022 г. Китай стал вторым по величине торговым партнером Эквадора, а Эквадор является 8-м крупнейшим торговым партнером Китая в Латинской Америке, при этом двусторонняя торговля постоянно развивается в сбалансированном и устойчивом направлении. Согласно данным Главного статистического управления КНР, в 2022 г. объем двусторонней торговли между Китаем и Эквадором достиг 13,08 млрд долл., увеличившись на 19,7% по сравнению с 2021 г., причем объем экспорта Эквадора в Китай составил 6,8 млрд долл. (рост на 24,6% в годовом исчислении). Две страны также сотрудничают в крупных инфраструктурных и энергетических проектах, реализуемых за счет китайских инвестиций (Liu Yang. China-Ecuador FTA, a strong impetus to upgrade the quality of bilateral trade: Chinese Ambassador to Ecuador. WSJ 'falling apart' smear report not full picture of BRI project: ambassador to Ecuador. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285082.shtml>).

¹⁰⁷ *Qi Xijia*. China, Ecuador proceed well on FTA negotiations. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283189.shtml>.

¹⁰⁸ *Zhao Ruinan*. China-Latin America trade reaching new heights. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202301/03/WS63b38e17a31057c47eba763b.html>.

¹⁰⁹ Согласно данным, опубликованным Главным таможенным управлением КНР, в 2022 г. объем двусторонней торговли Китая и Уругвая достиг 7,44 млрд долл., уве-

личившись на 14,9% по сравнению с 2021 г., причем объем импорта Китая из Уругвая в 2022 г. увеличился на 23% и составил 4,46 млрд долл. (Ma Jingjing. China, Uruguay expected to expand economic cooperation to investment, technology amid new climax of China-Latin America cooperation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202304/1289241.shtml>).

¹¹⁰ Xi urges Chinese, LAC businesses to seek shared devt, as major summit eyes closer cooperation. Firms eye more opportunities in China's market. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283189.shtml>.

¹¹¹ Остальная часть китайских ПИИ была направлена на развитие производства (5,5%) и строительство инфраструктуры в Бразилии (4,5%), в которой эта латиноамериканская страна больше всего нуждается (M. Fernandes. Close cooperation with China can help Brazil deal with three major challenges. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202304/1289097.shtml?tid=11>). В последние годы китайские компании в Бразилии уделяют больше внимания инфраструктуре и производству, активно реагируя на потребности экономического развития страны и растущий потенциал рынка, одного из крупнейших в Латинской Америке. От электростанций до производственных линий для производства электронных устройств, расширение и углубление участия китайских компаний в развитии инфраструктуры Бразилии является примером растущего энтузиазма среди китайских компаний, поскольку двусторонние отношения выходят на новый этап роста в связи с четырехдневным визитом Президента Бразилии Лула да Силва (Luiz Inacio Lula da Silva) в Китай в апреле 2023 г. Объем инвестиций китайских компаний в Бразилию также быстро растут — в 2022 г. объем ПИИ китайских компаний в страну вырос на 53,1% по сравнению с 2021 г. Крупная китайская инфраструктурная компания Power Construction Corp of China (PowerChina) также надеется укрепить деловые связи с Бразилией на прочном фундаменте, заложенном в последние годы. Компания играла значительную роль в стимулировании развития Бразилии с тех пор, как вышла на рынок 16 лет назад. За этот период было подписано 50 контрактов на сумму 2,48 млрд долл. и, по данным компании, к началу 2023 г. было выполнено 44 контракта, в основном по строительству линий передачи электроэнергии и тепловым электростанциям. В связи с улучшением двусторонних отношений компания PowerChina рассматривает возможность расширения своих инвестиций в развитие инфраструктуры Бразилии (Chinese companies in Brazil put more emphasis on infrastructure, manufacturing amid closer bilateral relations. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202304/1289141.shtml>).

¹¹² China a dynamic partner of Latin America, Caribbean. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202302/27/WS63fc0422a31057c47ebb0f80.html>.

¹¹³ Brazil and China: A greener and more inclusive partnership. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202303/25/WS641e2b70a31057c47ebb6731.html>.

¹¹⁴ New China-Brazil cargo air route promotes e-commerce trade. URL: http://www.bjreview.com/Latest_Headlines/202304/t20230404_800327552.html.

¹¹⁵ China, Brazil to trade in local currencies. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-03/31/content_85203263.htm.

¹¹⁶ Zhou Lanxu, Cheng Yu. China, Brazil to trade in local currencies. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202303/30/WS6425b012a31057c47ebb77f2.html>.

¹¹⁷ *Yin Yeping, Chi Jingyi*. China, Brazil can cut costs by using yuan clearing in bilateral trade instead of US dollar: analysts. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1288326.shtml>.

¹¹⁸ *Zhou Lanxu*. China, Brazil reach agreement to ditch intermediary US dollar. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202303/30/WS64252413a31057c47ebb76f7.html>.

¹¹⁹ China's RMB becomes Brazil's second-largest international reserve currency. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202304/01/WS6427c81ba31057c47ebb7d74.html>.

¹²⁰ *Yin Yeping, Liu Yang*. China-proposed Belt and Road Initiative grows stronger against louder Western-led smears. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1284710.shtml>.

¹²¹ Hydropower Construction. URL: http://www.chinadaily.com.cn/m/powerchina/2021-08/24/content_16654736.htm.

¹²² *Yin Yeping, Liu Yang*. China-proposed Belt and Road Initiative grows stronger against louder Western-led smears. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1284710.shtml?id=11>.

¹²³ *Liu Yang*. China-Ecuador FTA, a strong impetus to upgrade the quality of bilateral trade: Chinese Ambassador to Ecuador. WSJ 'falling apart' smear report not full picture of BRI project: ambassador to Ecuador. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285082.shtml>.

¹²⁴ Geographically apart, but same side on development. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202301/26/WS63d1cf77a31057c47ebab45e.html>.

¹²⁵ Brief communication: Landslides on the Argentinian Santa Cruz river mega dam works revealed by PSI DInSAR. URL: <https://nhess.copernicus.org/preprints/nhess-2022-250/nhess-2022-250.pdf>

¹²⁶ Feature: China helps fulfill Argentina's energy dream with world's southernmost hydroelectric dams. URL: https://en.ndrc.gov.cn/news/mediarusources/202109/t20210929_1298141.html.

¹²⁷ *Zou Xiaoli*. Go together. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202202/18/WS620ee8e7a310cdd39bc87654.html>.

¹²⁸ Argentina officially joins BRI in major boost for China-Latin America cooperation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202202/1251555.shtml>.

¹²⁹ ВВЭР — реактор, использующий в качестве замедлителя и теплоносителя лёгкую воду.

¹³⁰ *Zheng Xin*. Nation's reactor technology making headway in overseas market. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202303/10/WS640a7f5ba31057c47ebb3722.html>.

¹³¹ China and Argentina: a growing partnership. URL: https://www.bjreview.com/Opinion/Voice/202201/t20220121_800273599.html.

¹³² *Zou Xiaoli*. Go together. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202202/18/WS620ee8e7a310cdd39bc87654.html>.

¹³³ Chinese nuclear giant signs agreement with Argentina to establish Hualong One station. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202202/1250320.shtml>.

¹³⁴ Cuba eyes cooperation with China on clean energy. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202112/28/WS61ca4cdba310cdd39bc7dbff.html>.

¹³⁵ With China's aid, solar park in Argentina helps strengthen poverty fight. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202105/24/WS60aafdb1a31024ad0bac0e54.html>.

¹³⁶ Geographically apart, but same side on development. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202301/26/WS63d1cf77a31057c47ebab45e.html>.

¹³⁷ *Zhao Ruinan*. China-Latin America trade reaching new heights. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202301/03/WS63b38e17a31057c47eba763b.html>.

¹³⁸ Cuban leader to visit China, signals unique inter-nation, inter-party relations. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1280085.shtml?id=11>.

¹³⁹ Highlights of China-Cuba cooperation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1280388.shtml>.

¹⁴⁰ *Cao Desheng*. Xi praises friendly ties with Cuba. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202211/26/WS63814ccaa31057c47eba126f.html>.

¹⁴¹ Highlights of China-Cuba cooperation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1280388.shtml?id=11>.

¹⁴² Усиливается поддержка Кубы со стороны Китая в области энергетики, поскольку страна сталкивается с постоянными перебоями в энергоснабжении. Одним из примеров стала поставка в мае 2022 г. 5 тыс. комплектов бытовых солнечных фотоэлектрических систем производства Китая и 25 тыс. светодиодных ламп, переданных кубинский стороне Министерством экологии и окружающей среды КНР (Yin Yeping. China-Cuba relations to tap in more collaboration in green, health and digital areas under BRI: experts. Top meeting to extend cooperation in health, energy and infrastructure under BRI. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1280397.shtml>).

¹⁴³ *Yin Yeping*. China-Cuba relations to tap in more collaboration in green, health and digital areas under BRI: experts. Top meeting to extend cooperation in health, energy and infrastructure under BRI. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1280397.shtml>.

¹⁴⁴ Cuba eyes cooperation with China on clean energy. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202112/28/WS61ca4cdba310cdd39bc7dbff.html>.

¹⁴⁵ Belt and Road projects: Past, present, future. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-04/22/content_74708440_7.htm.

¹⁴⁶ China a dynamic partner of Latin America, Caribbean. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202302/27/WS63fc0422a31057c47ebb0f80.html>.

¹⁴⁷ *Ma Jingjing*. China, Uruguay expected to expand economic cooperation to investment, technology amid new climax of China-Latin America cooperation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202304/1289241.shtml>.

¹⁴⁸ Согласно статистическим данным, в 2022 г. объем продаж ЭМ в Аргентине в составил 7848 ед., что на 33% больше, чем в 2021 г. (China NEV auto brands setting up plants overseas. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-02/22/content_85120650.htm).

¹⁴⁹ Chinese automaker Chery plans to set up NEV plant in Argentina. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285743.shtml>.

¹⁵⁰ China NEV auto brands setting up plants overseas. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-02/22/content_85120650.htm.

¹⁵¹ Chinese firms facilitate green development in Turkey. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1281394.shtml>.

¹⁵² BRI projects thriving in Middle East. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202012/15/WS5fd80e6ea31024ad0ba9bd3f.html>.

¹⁵³ Largest China-invested coal-fired power plant in Turkey now operational. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202210/1277378.shtml>.

¹⁵⁴ Xiplomacy: Landlocked Central Asian countries find seas of opportunities in cooperation with China. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202302/21/WS63f3ab0ba31057c47ebafccc.html>.

¹⁵⁵ China-built power plant resumes in Sri Lanka. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2012-09/12/content_15752874.htm.

¹⁵⁶ *Yang Han, Wen Zongduo*. Belt and road reaches out to the world. URL: http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2019-09/30/content_37513210.htm.

¹⁵⁷ *Sugath Rathnayake*. A look back at China's infrastructure projects aiding Sri Lanka. URL: https://global.chinadaily.com.cn/a/202102/09/WS6022214ba31024ad0baa8528_2.html

¹⁵⁸ Belt and Road Initiative injects new vitality into traditional friendship between Sri Lanka, China. URL: http://usa.chinadaily.com.cn/business/2017-04/10/content_28860909.htm

¹⁵⁹ Субрегион «Ланьцанцзян—Меконг» («Lancang—Mekong») получил свое название по имени реки, которая протекает по территории 6 стран (Таиланд, Вьетнам, Лаос, Мьянма, Камбоджа) и КНР. Берущая начало на плато Цинхай-Тибет (хребет Тангла), река протяженностью 4880 км (площадь бассейна более 800 тыс. кв. км) протекает через территорию Китая, и здесь называется Ланьцанцзян (LMC mechanism provides blueprint for successful bilateral relations as China, Myanmar treasure friendship: Myanmar politician. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202208/1274232.shtml?id=11>). Нижний поток, вытекающий из Китая и протекающий через территорию Мьянмы, Лаоса, Таиланда, Камбоджи и Вьетнама, называется Меконг (Yang Han. Lancang-Mekong Cooperation remains key driver for regional growth. URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202204/06/WS624cd8bda3109375516eb1eb.html>). Одна из основных задач создания этой экономической зоны заключалась в развитии региональной транспортной инфраструктуры — решение этой задачи позволяет Китаю активизировать развитие приграничных городов провинции Юньнань, имеющей общую сухопутную границу с Мьянмой, Лаосом и Вьетнамом протяженностью около 4 тыс. км, и ГЧАР, являющегося единственным автономным районом КНР, имеющим общую морскую и сухопутную границу со странами ЮВА (Lancang-Mekong Cooperation platform achieves high-level development, becoming 'golden model' for regional collaboration: FM. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287756.shtml>). Субрегиональная экономическая зона (СЭЗ) «Ланьцанцзян—Меконг», являющаяся составной частью Экономического коридора Китай—полуостров Индокитай (ЭККПИК), была официально образована на встрече руководителей шести стран ЮВА (Китай, Таиланд, Камбоджа, Лаос, Мьянма и Вьетнам), расположенных вдоль реки Меконг (на китайском — Ланьцанцзян) в г. Санья (пров. Хайнань) 23 марта 2016 г. (3rd Lancang-Mekong business forum held in Cambodia. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-03/31/content_78140317.htm). Основная цель создания этой экономической зоны заключалась в развитии региональной транспортной инфраструктуры. Решение этой задачи позволяет добиться ускоренного и сбалансированного развития экономик всех стран ЮВА. В июле 2022 г. в г. Баган (Мьянма) состоялась 7-я встреча министров иностранных дел стран СЭЗ «Ланьцанцзян—Меконг», на которой был рассмотрен и одобрен Пятилетний план «Lancang—Mekong (2023—2027)», было опубликовано совместное коммюнике, а также четыре других совместных заявления (Zhao Jia. Lancang-Mekong cooperation benefits residents, Wang says. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202207/05/WS62c37b63a310fd2b29e6a524.html>). В 2021 г. объем внешней торговли Китая с пятью странами Субрегиональной экономической зоны «Ланьцанцзян-Меконг» составил почти 400

млрд долл., что стало на 23% больше, чем в 2020 г. (Lancang-Mekong Cooperation becomes sub-regional tie-up with strongest potential: Chinese FM. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202203/1256659.shtml>; Land-sea corridor key to boosting trade ties. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-07/27/content_78343214.htm). В 2022 г., несмотря на последствия пандемии COVID-19 и замедление темпов роста мировой экономики, объем товарооборота Китая со странами СЭЗ «Ланьцанцзян—Меконг» по сравнению с 2021 г. увеличился на 5% и составил 416,7 млрд долл., а общий объем импорта сельскохозяйственной продукции в Китай из пяти стран СЭЗ «Ланьцанцзян—Меконг» увеличился на 22% (Trade between China, Mekong countries hits \$416.7B in 2022. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-03/24/content_85189326.htm; LMC mechanism provides blueprint for successful bilateral relations as China, Myanmar treasure friendship: Myanmar politician. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202208/1274232.shtml?id=11>).

¹⁶⁰ ASEAN, a pilot demonstration area for BRI cooperation with China. Initiative set to stabilize supply chain, lift two economies' standings. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1279471.shtml?id=11>.

¹⁶¹ Hydropower Construction. URL: http://www.chinadaily.com.cn/m/powerchina/2020-08/24/content_16654759.htm.

¹⁶² China helps Laos tap hydropower potential, boosts electricity export. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1280715.shtml?id=11>.

¹⁶³ One year on, RCEP, CCFTA give momentum to Cambodia's trade growth in post-pandemic era. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/12/24/c90000-10187966.html>.

¹⁶⁴ В Лаосе планируется построить ГЭС мощностью 684 МВт на реке Меконг. URL: https://mobile.ruscable.ru/news/2020/5/22/V_Laose_planiruyetsya_postroityu_GES_moschnostyu_684/.

¹⁶⁵ China helps Laos tap hydropower potential, boosts electricity export. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1280715.shtml?id=11>.

¹⁶⁶ Lancang-Mekong Cooperation platform achieves high-level development, becoming 'golden model' for regional collaboration: FM. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287756.shtml>.

¹⁶⁷ Shared development opportunities for Belt and Road countries. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-03/24/content_85189993_4.htm.

¹⁶⁸ Zheng Xin. China Southern Power Grid stepping up trade. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202203/22/WS62392a6ea310fd2b29e526dc.html>.

¹⁶⁹ Автономная префектура на юго-востоке провинция Юньнань и самая восточная административная единица уровня префектуры, которая на востоке граничит с городским округом Байсэ в Гуанси-Чжуанском автономном районе, а на юге — с Хунхэ-Хани-Ийским автономным округом провинции Юньнань и провинцией Хазанг на севере Вьетнама.

¹⁷⁰ Хэкоу-Яоский автономный уезд является автономным уездом в Хунхэ-Хани-Ийского автономного округа.

¹⁷¹ Li Yingqing, Ye Zizhen. Electricity trading resumes with Vietnam. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202205/06/WS6274e6cba310fd2b29e5b1a5.html>.

¹⁷² Согласно данным Министерства промышленности и информатизационных технологий (МПИТ) КНР, в 2022 г. из 10 ведущих мировых производителей ветряных турбин семь являются китайскими компаниями, 17 из 20 крупнейших в мире компаний, занимающихся производством солнечных батарей, являются китайскими (Liu

Yukun, Zheng Xin. New energy development powers ahead. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202301/12/WS63bf5f47a31057c47eba91d2.html>).

¹⁷³ Vietnam Loc Ninh Solar Power Plant begins operation. URL: http://www.chinadaily.com.cn/m/powerchina/2020-12/30/content_37542192.htm.

¹⁷⁴ Cambodia, China to push cooperation further with PM's visit, with infrastructure in focus. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285149.shtml>.

¹⁷⁵ GDI helps Cambodian infrastructure, promotes trade links among countries. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202210/25/WS63574f22a310fd2b29e7e697.html>.

¹⁷⁶ M. Kumakara. China-backed 700MW coal power station online: HSPGC. URL: <https://www.phnompenhpost.com/business/china-backed-700mw-coal-power-station-online-hspgc>.

¹⁷⁷ Chinese-invested largest power generation project in Cambodia launches operation. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/1217/c90000-10185237.html>.

¹⁷⁸ Chinese-invested largest power generation project in Cambodia launches operation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1282058.shtml?id=11>.

¹⁷⁹ China, Singapore enhance biz, trade ties. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-04/04/content_85210199.htm.

¹⁸⁰ Myanmar, China sign agreement on wind power projects. URL: http://www.china.org.cn/world/2023-03/02/content_85139350.htm.

¹⁸¹ Lancang-Mekong Cooperation platform achieves high-level development, becoming 'golden model' for regional collaboration: FM. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287756.shtml>.

¹⁸² Yin Yeping. Myanmar's first wind power project cooperation signed, new step under BRI. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1286532.shtml>.

¹⁸³ Yuan Shenggao. Stronger ties to boost countries' development. URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202301/06/WS63b76b14a310777689885bf5.html>.

¹⁸⁴ Китайская компания PowerChina также занимается проектированием и строительством энергетических объектов в Камбодже, Малайзии Индонезии, Лаосе, Вьетнаме, на Филиппинах и Индонезии, причем, общая стоимость контрактов на строительство объектов энергетики, которые компания PowerChina реализует в Индонезии, превышает 3 млрд долл. (ASEAN, a pilot demonstration area for BRI cooperation with China. Initiative set to stabilize supply chain, lift two economies' standings. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1279471.shtml?id=11>).

¹⁸⁵ ASEAN, a pilot demonstration area for BRI cooperation with China. Initiative set to stabilize supply chain, lift two economies' standings. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1279471.shtml?id=11>.

¹⁸⁶ Coal-fired power plant under CPEC in Pakistan starts operation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1284986.shtml>.

¹⁸⁷ В интервью агентству Синьхуа во время ежегодной конференции Боаоского азиатского форума в провинции Хайнань (март 2023 г.) Председатель правления и исполнительный директор China Energy Engineering Group Co., Ltd. (Energy China) Сун Хайлян (Song Hailiang) отметил, что «В 2023 г. исполняется 10 лет инициативе «пояс и путь» и в течение всего этого периода компания Energy China, предоставляющая комплексные услуги в таких областях, как энергетика и инфраструктура, активно реализовывала проекты зеленого и низкоуглеродного развития, а также строила объекты инфраструктуры, такие как плотины, дороги и мосты в странах-участницах китайской

инициативы». Он также отметил, что в 2023 г. компания осуществляла свою деятельность в более чем в 140 странах, а более 100 тыс. сотрудников компании обеспечивали реализацию инфраструктурных контрактов в странах-участницах китайской инициативы на общую сумму более 500 млрд юаней (около 72,76 млрд долл.), причем, для примера, он перечислил несколько крупномасштабных инфраструктурных проектов, таких как гидроэлектростанция в Аргентине, завод по опреснению морской воды в Объединенных Арабских Эмиратах, газовую электростанцию комбинированного цикла и проект ветряной электростанции мощностью 1 ГВт в Узбекистане (Interview: Chairman of Energy China hails win-win potential of Belt and Road. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0403/c90000-20000538.html>).

¹⁸⁸ К началу 2023 г. китайская компания PowerChina завершила строительство 22 ветроэлектростанций в Пакистане с общей установленной мощностью 1,14 млн кВт и долей рынка 60% (CPEC moves to second phase of high-level development, with focus on capacity, tech cooperation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1278640.shtml>).

¹⁸⁹ *Zhao Shijun*. Chinese group powers ahead as world leader in engineering projects. URL: http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2018-01/30/content_35607705.htm.

¹⁹⁰ *Khalid Rahman*. Out to consolidate an all-weather friendship indeed. URL: http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2013-05/22/content_16518177.htm.

¹⁹¹ CSEEC boosts connectivity with building infrastructure in Pakistan. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202211/02/WS6361cf9ca310fd2b29e7fd58.html>.

¹⁹² CMEC fosters partnerships with Pakistan. URL: http://europe.chinadaily.com.cn/epaper/2013-05/31/content_16550590.htm.

¹⁹³ ТЭС BQPS, работающая на природном газе и мазуте, расположена недалеко от порта Bin Qasim (Карачи, пров. Синд) с инвестициями в размере более 650 млн долл. также является флагманским проектом в рамках КПЭК, который способен добавить 900 МВт электроэнергии для обеспечения растущего спроса в Карачи. в середине марта 2022 г. был завершен запуск энергоблока мощностью 450 МВт, что обеспечит электроэнергией около 150 тыс. домов в городе Карачи (Wu Yiyao. Shanghai Electric Power bids on Pakistani utility. URL: http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2021-09/02/content_26676494.htm).

¹⁹⁴ Phase-II of CPEC, flagship BRI project, much broader in scope: Pakistan Ambassador to China. Phase-II much broader in scope: Ambassador. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202201/1246043.shtml>; CPEC to serve as framework for regional connectivity. URL: http://www.bjreview.com/Latest_Headlines/202211/t20221103_800312546.html;

Zheng Xin. Nuclear plant delivery in Pakistan signals bright future for Hualong One. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202302/04/WS63dd9271a31057c47ebacdca.html>; Спутниковые снимки свидетельствуют о достижениях сотрудничества Китая и арабских стран. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2022/12/12/c31518-10183013.html>; China 'willing to work with Pakistan' to accelerate energy development under CPEC. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1280907.shtml?id=11>.

¹⁹⁵ *Yang Han, Wen Zongduo*. Belt and road reaches out to the world. URL: http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2019-09/30/content_37513210.htm.

¹⁹⁶ *Yuan Shenggao*. PQEPC benefits Pakistani economy and sustainable development. URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202202/08/WS62019699a3109375516e9992.html>

¹⁹⁷ *Xie Wenting*. CPEC being carried out in phases without slowing down: special assistant to Pakistani PM. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202304/1289436.shtml>.

¹⁹⁸ CPEC provides connectivity and power needed for industrialization: Coordinator to Pakistani PM. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-02/10/content_85099624.htm.

¹⁹⁹ Pakistani PM inaugurates coal power plant under CPEC. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287903.shtml?id=11>.

²⁰⁰ Coal-fired power plant under CPEC in Pakistan starts operation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1284986.shtml>.

²⁰¹ Согласно заявлению официального представителя МИД Китая Чжао Лицзяня, «Ожидается, что флагманский энергетический проект, реализованный в рамках КПЭК, улучшит энергетическую структуру Пакистана и будет способствовать устойчивому развитию страны, а после полного ввода в эксплуатацию он обеспечит стабильное и доступное энергоснабжение Пакистана и удовлетворит потребности в электроэнергии примерно 5 млн местных жителей (China 'willing to work with Pakistan' to accelerate energy development under CPEC. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1280907.shtml>).

²⁰² 26 мая 2022 г. первая газовая турбина ПГЭС Jhang в штате Пенджаб была подключена к электросети. ПГЭС Jhang мощностью 1263 МВт была построена дочерней компанией Energy China и, по мнению пакистанских энергетиков, крупнейшая ПГЭС в Пакистане обеспечит дополнительную поставку 1,3 ГВт электроэнергии в энергосистему страны.

²⁰³ China 'willing to work with Pakistan' to accelerate energy development under CPEC. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1280907.shtml>; China 'willing to work with Pakistan' to accelerate energy development under CPEC. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1280907.shtml?id=11>; CPEC provides connectivity and power needed for industrialization: Coordinator to Pakistani PM. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-02/10/content_85099624.htm.

²⁰⁴ Hualong One, ядерный реактор третьего поколения китайской разработки с установленной мощностью 1,16 млн кВт способен ежегодно вырабатывает почти 10 млрд кВт электроэнергии, что позволяет удовлетворить годовую потребность в электроэнергии 1 млн человек. При этом это эквивалентно сокращению условного потребления угля на 3,12 млн т и уменьшению объема выбросов углекислого газа на 8,16 млн т (Cao Siqi, Leng Shumei, Fan Wei. China's nuclear power plants have world-leading safety record: political advisor. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287217.shtml>).

²⁰⁵ Cooperation on BRI infrastructure, high-tech and nuclear energy take center stage amid two sessions. Cooperation on infrastructure, high-tech and nuclear energy take center stage. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202203/1254529.shtml>.

²⁰⁶ *Zheng Xin*. Nuclear plant delivery in Pakistan signals bright future for Hualong One. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202302/04/WS63dd9271a31057c47ebaccda.html>.

²⁰⁷ *Zheng Xin*. China's third-generation nuclear power technology delivery to foreign country successful. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202302/03/WS63dca3b2a31057c47ebacc73.html>.

²⁰⁸ Китайская национальная ядерная корпорация (CNNC) является крупнейшей китайской корпорацией, работающей в области атомной энергетики. Кроме производства электроэнергии, корпорация занимается проектированием и строительством атомных электростанций в КНР и за рубежом, а также разработкой и производством ядерных реакторов и различных видов энергетического оборудования. В начале 2023 г. корпорация CNNC обнародовала свой инвестиционный план на 2023 г. в объеме

80,02 млрд юаней (11,58 млрд долл.), который превысил инвестиционный план 2022 г. (50,63 млрд юаней) на 60%, что стало самым большим годовым объемом инвестиций с тех пор, как компания была зарегистрирована на шанхайской фондовой бирже. Согласно заявлению руководства корпорации, в конце 2022 г. у CNNC было 25 действующих АЭС мощностью 23,75 млн кВт и 8 строящихся АЭС с прогнозной мощностью 8,88 млн кВт. В 2022 г. объем выработки электроэнергии корпорацией CNNC составил 199,29 млрд кВт-ч, что на 16,65 млрд кВт-ч больше уровня 2021 г. Руководство корпорации CNNC поставила годовую цель по производству электроэнергии в 2023 г. на уровне 205 млрд кВт-ч, включая 183,5 млрд кВт-ч за счет атомной энергетики и 21,5 млрд кВт-ч за счет новой энергии (CNNC announces largest ever annual investment plan on nuclear power, new energy. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287123.shtml>).

²⁰⁹ Pakistan power project using China's Hualong One connected to grid. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202203/1253974.shtml>.

²¹⁰ *Zheng Xin*. Nuclear plant delivery in Pakistan signals bright future for Hualong One. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202302/04/WS63dd9271a31057c47ebacda.html>.

²¹¹ *Zheng Xin*. China's third-generation nuclear power technology delivery to foreign country successful. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202302/03/WS63dca3b2a31057c47ebacc73.html>.

²¹² China completes export of Hualong No.1 nuclear power project to Pakistan. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1284749.shtml>.

²¹³ CPEC moves to second phase of high-level development, with focus on capacity, tech cooperation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1278640.shtml>.

²¹⁴ PowerChina Wind power clusters have generated 1888.29 GWh in Jhimpir, Pakistan. URL: http://www.bjreview.com/Latest_Headlines/202302/t20230202_800319857.html.

²¹⁵ Connections with Arab region gathering pace. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202301/03/WS63b38dc4a31057c47eba7636.html>.

²¹⁶ CSAIL Projects. URL: <https://www.ctgsail.com/>.

²¹⁷ Chinese companies strive to help alleviate Pakistan's power shortages. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1268900.shtml>.

²¹⁸ China 'willing to work with Pakistan' to accelerate energy development under CPEC. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1280907.shtml?id=11>.

²¹⁹ *Zhao Xiaopeng*. CPEC energy projects offer low-cost electricity for Pakistan: NEPRA Chairman. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202211/30/WS6386ab2ea31057c47eba1ccf.html>.

²²⁰ *Farhan Ahmad, Muhammad Zamir Assadi*. China opening set to boost global growth. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202302/13/WS63e99325a31057c47ebae629.html>.

²²¹ Companies play major role in boosting sustainable development in Belt, Road. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202101/13/WS5ffe5406a31024ad0baa23ce.html>.

Глава 4

РОЛЬ ФИНАНСОВЫХ ИНСТИТУТОВ КНР В ФИНАНСИРОВАНИИ ПРОЕКТА «ПОЯС И ПУТЬ»

Основным участником внешней инвестиционной активности Китая является Национальный инвестиционный фонд Китая (НИФК), созданный в 2007 г. и призванный стимулировать размещением китайских прямых зарубежных инвестиций (ПИИ). Фондом распоряжается Инвестиционная корпорация Китая (China Investment Corporation Ltd, ИКК), являющаяся государственным суверенным фондом. Финансовые активы ИКК были сформированы путем передачи ей 200 млрд долл. из валютных запасов страны, а механизм капитализации предусматривал выпуск Министерством финансов КНР специального десятилетнего облигационного займа в размере 1,55 трлн юаней и использовании этих средств для выкупа указанной части национальных валютных запасов — в результате, ИКК превратилась в крупнейший суверенный инвестиционный фонд, чьи финансовые активы в 2019 г. увеличились до 940 млрд долл., а доля зарубежного портфеля ИКК сегодня составляет около 45% общего объема активов корпорации. ИКК сотрудничает с более 130 странами, а объемы ее финансовой мощи позволяют ей финансировать развитие крайне капиталоемкой транспортной инфраструктуры¹.

ИКК добивается получение максимальной прибыли для своих акционеров в пределах допустимого диапазона допустимого риска — в 2019 г. он достиг рекордного уровня в 19,65% чистой прибыли от объема зарубежных инвестиций ИКК. ИКК входит в число акционеров Фонда Шелкового пути, который в основном обеспечивает инвестиционную и финансовую поддержку реализации проектов создания «пояса и пути». Доля ИКК в уставном капитале Фонда Шелкового пути (размер которого составляет 40 млрд долл. и 100 млрд юаней (14,9 млрд долл.) оценивается в 17%. В марте 2019 г. ИКК Китая объявила о намерении создать целевой инвестиционный фонд, который займется финансированием инфраструктурных проектов в рамках проекта создания маршрута «пояса и пути», а новая финансовая структура с рабочим названием «Фонд сотрудничества «пояса и пути» будет привлекать как международных, так и китайских

инвесторов для обеспечения финансирования крупных инфраструктурных проектов в странах, прилегающих к маршруту мегапроекта.

Инициатива Си Цзиньпина о создании «пояса и пути» предусматривает и активное привлечение отечественных и иностранных инвесторов — во время встречи с предпринимателями во время проведения Боаоского азиатского экономического форума в 2019 г. глава правительства КНР Ли Кэцян заявил, что Китай будет прилагать еще большие усилия для создания более благоприятной среды для китайских и зарубежных инвесторов, участвующих в реализации инициативы строительства «пояса и пути»². В 2020 г. правительство Китая создало несколько фондов с объемом капитала в размере около 50 млрд юаней (7,6 млрд долл.), основная цель которых заключается в финансировании проектов инфраструктурного строительства в рамках реализации мегапроекта в провинции Юньнань, ГЧАР и странах ЮВА. Фонды были учреждены дочерней компанией Китайского банка развития и Гуанси-Чжуанской инвестиционной корпорацией (Guangxi Investment Group). Помимо учреждения фондов, Китайский банк развития намерен оказать больше финансовой поддержки местным властям провинции Юньнань и ГЧАР посредством выделения целевых кредитов и эмиссии ценных бумаг, направляемых на развитие местных транспортных сетей и региональной инфраструктуры стран ЮВА³. Активное участие в финансировании развития инфраструктуры в странах, прилегающих к маршруту «пояса и пути», принимают другие крупнейшие государственные и коммерческие банки КНР.

С 2013 г. крупнейший китайский коммерческий банк «Промышленный и коммерческий банк Китая» (Industrial and Commercial Bank of China, входящий в «Большую четвёрку» крупнейших государственных банков Китая (наряду с Bank of China, Agricultural Bank of China и China Construction Bank), открыл 32 отделения в 20 странах, прилегающих к маршруту «пояса и пути», и 26 отделений в центральном и западном регионах КНР и, покрывающая более 50% маршрутов «пояса и пути» банковская сеть, позволяет финансировать крупные инвестиционные проекты в области развития региональной инфраструктуры. В апреле 2019 г. руководство Экспортно-импортного банка Китая (Эксимбанк Китая) заявило, что объем предоставленных кредитов на более 1,8 тыс. проектов в рамках реализации инициативы строительства «пояса и пути» превысил 1 трлн юаней (около 149 млрд долл.)⁴.

В конце 2019 г. 9 китайских банков имели 86 отделений в 34-х странах, прилегающих к маршруту «пояса и пути». За 7 лет после выдвижения инициативы Председателя КНР Промышленный и коммерческий банк Китая предоставил преференциальные и синдицированные кредиты на общую сумму около 25 млрд долл. китайским компаниям, участвующим в реализации 110 проектов «пояса и пути» в 33-х странах Азии, Ев-

ропы и Африки, а Китайский банк развития профинансировал более 600 проектов на общую сумму в 105,9 млрд долл., что составило около 34% всего объема зарубежных кредитов банка, причем при финансировании строительства транспортной инфраструктуры за рубежом китайские компании могли получать револьверную кредитную линию на срок до 20—25 лет⁵. К началу 2019 г. Банк Китая (Bank of China Ltd) учредил зарубежные филиалы в 24-х странах, прилегающих к маршрутам «пояса и пути», принял участие в осуществлении более 600 крупных инфраструктурных проектов и предоставил кредиты на общую сумму более 130 млрд долл. странам, участвующим в мегапроекте (в текущие проекты банк инвестировал более 455 млрд долл.). Как было отмечено в рамках 2-го Форума высокого уровня по международному сотрудничеству в рамках строительства «пояса и пути», за период с момента выдвижения инициативы Председателя КНР и до начала 2020 г. китайские банки в общей сложности предоставили кредиты на развитие инфраструктурных проектов в рамках строительства ЭПШП и МШП XXI в. в размере около 440 млрд долл.⁶.

Для привлечения дешевого финансирования среднесрочных и долгосрочных инфраструктурных проектов в рамках реализации мегапроекта, 11 апреля 2019 г. Банк Китая завершил эмиссию партии мультивалютных облигаций на сумму 3,8 млрд долл. Облигации были выпущены в 5-и валютах, а именно: доллар США, евро, юань, доллар САР Сянган и патака САР Аомэнь в филиалах Банка Китая в Люксембурге, Франкфурте, Сиднее, САР Сянган и Аомэнь. Все выпущенные облигации прошли процедуру листинга на фондовой бирже Сянгана, а некоторые виды облигаций прошли эту процедуру на Шанхайской фондовой бирже и фондовых биржах Франкфурта и Люксембурга⁷.

С 2015 г. Банк Китая (4-й по величине активов китайский банк) 5 раз выпускал облигации, связанные с инфраструктурным строительством в рамках проекта «пояс и путь» в 7-и валютах на общую сумму 14,6 млрд долл., причем за последние несколько лет интерес международных инвесторов, особенно европейских, к этим облигациям Банка Китая значительно вырос — в 2019 г. европейские инвесторы составили 83% числа покупателей облигаций «пояса и пути», выпущенных в рамках последней эмиссии, что стало на 47% больше по сравнению с 1-й эмиссией этих облигаций Банка Китая в 2015 г.⁸ 27 февраля 2020 г. Банк Китая объявил, что, с целью расширения объемов финансирования инфраструктурного развития в рамках реализации мегапроекта, он намерен привлечь 2,82 млрд долл. за счет оффшорной эмиссии привилегированных акций с доходностью 3,6%. Привлечение средств, которые в том числе были использовано для пополнения дополнительного капитала банка 1-го уровня и повышения коэффициента достаточности капитала, было завершено 4

марта 2020 г. Привилегированные акции банка, наряду с простыми акциями, представляют собой два основных типа акций, которые банк предлагал национальным и зарубежным инвесторам. Привилегированные акционеры имеют приоритетные права перед обыкновенными акционерами в распределении прибыли и остаточных активов, финансовые средства на выплату дивидендов выделяются привилегированным акционерам в первоочередном порядке, причем большинство этих ценных бумаг имели фиксированные дивиденды.

В конце апреля 2019 г. крупнейший кредитор КНР Китайский торговно-промышленный банк через свой сингапурский филиал выпустил первые «зеленые облигации» межбанковского регулярного сотрудничества в рамках инициативы «пояс и путь» в объеме эквивалентном 2,2 млрд долл., которые были предложены в 3-х валютах, а именно: в китайских юанях, долларах США и евро. По сообщению руководства банка, выпуск облигаций был направлен на поддержку развития «зеленых» инфраструктурных проектов в рамках плана строительства «пояса и пути» и стимулирование регулярного межбанковского сотрудничества в азиатском регионе. Созданный в 2017 г. механизм регулярного сотрудничества между банками в рамках мегапроекта насчитывает более 80 членов из 46 стран, поэтому около 80% из 22 андеррайтеров «зеленых облигаций», эмитированных в рамках инициативы Председателя КНР, были участниками проекта «пояс и путь»⁹. В области международного финансового сотрудничества к началу 2019 г. Китай заключил двусторонние соглашения о валютном свопе с 20-ю странами, прилегающими к маршруту «пояса и пути», а с 7-ю странами подписал клиринговые соглашения для расчетов в юанях. По состоянию на начало 2019 г. китайская страховая компания Sinosure обеспечило страховой защитой стран-участниц мегапроекта на общую сумму, превышающую 600 млрд долл.

23 февраля 2020 г. вступил в силу «Пересмотренный закон Китая о ценных бумагах», принятый в конце 2019 г. высшим законодательным органом КНР (Всекитайским собранием народных представителей), что является важной вехой в реформе рынка капитала страны. В пересмотренном Законе о ценных бумагах, состоящем из 14 глав, изложены подробности регулирования выпуска и торговли ценными бумагами, подробно регламентирована процедура проведения сделок по «слиянию и поглощению», детализированы положения о защите инвесторов, в первую очередь иностранных. Новый закон выдвигает на первый план правила для недавно созданного Совета по науке и технологиям, который будет контролировать систему первичного публичного размещения акций (IPO) на основе регистрации на китайских фондовых рынках. В соответствии с действующей системой IPO новые акции должны быть одобрены Комис-

сией по регулированию ценных бумаг Китая, прежде чем они будут внесены в список для размещения на фондовых рынках¹⁰.

Эпидемия COVID-19 заставила скорректировать планы развития мегапроекта «пояс и путь», но с начала 2020 г. Китай стал расширять объемы инвестирования проектов в области строительства дорог в странах пострадавших от эпидемии COVID-19 и участвующих в реализации китайской инициативы. С целью оказания финансовой поддержки странам, прилегающим к маршруту «пояса и пути», в марте 2020 г. Государственный комитет по делам развития и реформе (ГКРР), Министерство коммерции КНР и Банк развития Китая (находящийся по прямой юрисдикцией Госсовета КНР, являющийся одним из стратегических банков в КНР и отвечающий за привлечение средств для крупных инфраструктурных проектов) опубликовали совместное руководство, в котором перечислены ряд финансовых стимулов, включая возобновляемые (револьверные) и контонкоррентные кредитные линии, специальные займы, продление срока погашения займов, а также всестороннюю кредитную поддержку. По просьбе руководства Банка зарубежные партнеры должны сообщить о своих условиях и спросе на финансирование в период вспышки эпидемии¹¹. В начале марта 2020 г. руководство Народного банка Китая призвало финансовые институты стран, участвующих в реализации инициативы Председателя КНР, внести свой вклад в глобальную борьбу с новой коронавирусной эпидемией и обеспечить устойчивый экономический рост за счет расширения инфраструктурного строительства. Механизм регулярного сотрудничества между банками в рамках инициативы Председателя КНР был создан по инициативе Китайского торгово-промышленного банка в 2017 г., а в 2020 г. он уже объединял 94 финансовых института из 52 стран.

Нарастивая свои капиталовложения в строительство автодорожной инфраструктуры соседних стран, Китай дает дополнительный импульс к интенсивному развитию своей национальной и региональной экономики. Расширение транспортной сети западных провинциях Китая преследует цель усиления интеграции КНР в региональную и мировую экономическую систему, а также повышения эффективности ее участия в региональных инфраструктурных проектах. При этом, развитая приграничная транспортная сеть западных провинций КНР, объединенная с транспортными коридорами сопредельных стран, позволит не только повысить потенциал сотрудничества западного региона с соседними странами, но и обеспечит имплементацию политики «выхода за рубеж», реализуя задачи наращивания экспорта капитала и значительного увеличения объемов экспорта. В международном аспекте планы создания «одного пояса и одного пути» призваны обеспечить увеличение объемов китайских ПИИ, которые будут направляться на расширение строительства автомагистралей за рубежом, увеличение экспорта китайской инновационной продук-

ции автомобильной отрасли с высокой добавленной стоимостью и передовых технологий в области автодорожного строительства. На первый взгляд крайне выгодные для сопредельных стран практически беспроцентные китайские кредиты на развитие автодорожной инфраструктуры, на самом деле, в первую очередь, приносят баснословные экономические дивиденды самому Китаю и позволяют китайским компаниям монополизировать евразийский рынки строительства автомобильных дорог и закупки автомобилей. Строительство Китаем за рубежом автомобильных дорог создает мультипликативный эффект в сопряженных отраслях экономики центральных и западных административных единиц провинциального уровня КНР, являющихся основными поставщиками материалов и оборудования для зарубежных автодорожных проектов. Китайские ПИИ, опирающиеся на государственную поддержку руководства КНР¹², и направляемые на создание и модернизацию автодорожных сетей сопредельных стран, позволяют Китаю развивать свои производственные мощности и загружать долгосрочными заказами свой машиностроительный и строительный комплексы, одновременно найдя применение избыточным мощностям, например, по производству стали и цемента.

Инвестиции в развитие инфраструктуры приграничных стран предоставляются Китаем на исключительно льготных условиях¹³ и только под обязательство использовать китайские материалы и оборудование, технологии и технику, китайские стандарты¹⁴ при строительстве автомобильных дорог с привлечением для их проектирования, обслуживания и эксплуатации квалифицированных специалистов из КНР. Ведущие китайские банковские структуры предпочитает выдавать кредиты под обеспечение государственных гарантий стран-заемщиков, контргарантий первоклассных банков и государственных компаний, участников проектного кредитования и, при этом, проводится юридическая экспертиза технико-экономического обоснования кредита и его соответствия основным требованиям, разработанным МВФ. Активную поддержку инициативе Председателя КНР оказывает Комиссия по контролю над ценными бумагами Госсовета КНР (China Securities Regulatory Commission, CSRC) — с ее помощью в 2019 г. на биржах в Шанхае и Шэньчжэне было реализовано 6 выпусков облигаций «пояса и пути», которые принесли мегапроекту 6,7 млрд юаней (около 996 млн долл.). По заявлению главы Комиссии Лю Шиюя, регулятор и далее будет активно развивать фьючерсный рынок и рынок облигаций для обеспечения финансирования проекта «пояса и пути»¹⁵.

Сегодня в мире ускоряется процесс усиления экономической взаимозависимости национальных экономик, увеличения скорости движения и объемов товаров, услуг, технологий и капиталов через государственные границы (западные экономисты называют этот процесс «экономической глобализацией»). Именно инфраструктурная взаимосвязь обеспечивает

процесс усиления экономической интеграции между странами, приводит к слиянию отдельных национальных рынков в один всемирный рынок. Согласно оценкам аналитиков Всемирного банка, около 60% мирового ВВП производится в прибрежных районах, расположенных в пределах 100 км от береговой линии. Некоторые государства, особенно страны, не имеющие выхода к морю, находятся в невыгодном, с точки зрения вовлечения в экономическую интеграцию, положении, что, в свою очередь, препятствует их сбалансированному и поступательному экономическому развитию. Между тем, по оценкам некоторых экспертов, развитие мировой инфраструктурной интеграции может способствовать увеличению темпов роста мировой экономики до 5%.

При реализации китайского мегапроекта граничащие с Китаем страны смогут в полной мере использовать свое географическое положение и стать важным звеном транзитных грузовых перевозок между крупнейшими мировыми экономическими центрами. При этом помимо преодоления относительной географической изоляции, усиления связности территорий, приграничные государства получают возможность интегрировать свои магистрали в международную транспортную сеть, увеличивать объемы внешней торговли, диверсифицировать источники доходов бюджета, создавать новые отрасли промышленности, увеличивать количество новых рабочих мест, что будет приводить к улучшению общей мировой экономической ситуации. Сопредельные с Китаем страны охотно отзываются на предложение Китая участвовать в реализации плана строительства маршрутов «пояса и пути» в обмен на финансовую помощь КНР в деле строительства и модернизации своих транспортных сетей.

В рамках строительства «пояса и пути» были достигнуты позитивные результаты в сфере инвестиционного и финансового сотрудничества. В 2017 г. общий объем ПИИ китайских компаний, направленный в страны, прилегающие к маршрутам «пояса и пути», составил 14,4 млрд долл. (рост на 14,5% по сравнению с 2016 г.), в 2018 г. — 15,64 млрд долл. (рост на 8,9% по сравнению с 2017 г.)¹⁶, что составило 13% всего объема ПИИ КНР (120,5 млрд долл.), а объем контрактов на выполнение подрядных работ, подписанных с этими странами в 2018 г. равнялся 16,12 млрд долл.¹⁷ Всего, по данным Министерства коммерции КНР, за период с 2013 по 2018 гг. общий объем двусторонних инвестиций между КНР и странами, прилегающими к маршрутам «пояса и одного пути» составил 130 млрд долл., причем объем китайских ПИИ в эти страны превысил 90 млрд долл. (среднегодовой прирост составил 5,2%), а объем привлеченных Китаем прямых иностранных инвестиций (ПИИ) из этих стран равнялся 40 млрд долл.¹⁸

По данным Министерства коммерции, объем китайских ПИИ в страны, расположенные вдоль маршрута «пояса и пути» за первые 11 месяцев

2019 г достиг 12,78 млрд долл., составив 12,5% от общего объема ПИИ КНР за этот период. Объем зарубежных контрактных проектов, подписанных китайскими предприятиями в этих странах, составил 127,67 млрд долл., увеличившись на 41,2% по сравнению с аналогичным периодом 2018 г., объем завершенных зарубежных контрактных проектов в странах «пояса и пути» составил 74,61 млрд долл., что было на 1,3% больше, чем за 11 месяцев 2018 г, а страны — участницы этого мегапроекта инвестировали 7,02 млрд долл. в экономику КНР (рост на 5% по сравнению с аналогичным периодом 2018 г.) и создали 4964 предприятия в Китае¹⁹.

В 2018 г. около 100 крупных государственных компаний и корпораций КНР имели около 8,5 тыс. филиалов и отделений в 150 стран мира, из них около 80 китайских государственных компаний открыли свои подразделения в странах, расположенных вдоль маршрута «пояса и пути»²⁰. К началу 2019 г. Китай уже подписал двусторонние инвестиционные соглашения с 58 странами-участниками мегапроекта, китайские предприятия создали 113 зон торгово-экономического сотрудничества в 46 странах, которые, главным образом сосредоточены в ЮВА и Европе — количество задействованных китайских компаний составило 4,52 тыс., а общий объем китайских инвестиций — 34,87 млрд долл.

4.1. Азиатский баанк инфтраструктурных инвестиций (АБИИ)

В наши дни уже более 110 стран и международных организаций согласились принять участие в реализации инициативы «пояс и путь». Для успешной реализации инициативы Председателя КНР Си Цзиньпина в период 2014—2015 гг. были учреждены специальные финансовые институты, призванные обеспечить выполнение проекта «пояс и путь» — Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ), Фонд Шелкового пути (создан в декабре 2014 г. и к началу 2023 г. одобрил и профинансировал инфраструктурные проекты в рамках этого мегапроекта в объеме около 85 млрд юаней) и различные фонды финансирования инфраструктурного строительства в рамках китайской инициативы²¹.

На 21-й встрече глав стран АТЭС (2014 г., о. Бали) Си Цзиньпин выступил с предложением о создании АБИИ и в конце июня 2015 г. в Пекине 50 стран подписали «Соглашение об учреждении АБИИ»²². В начале 2017 г. количество стран-членов равнялось 57, из которых 2/3 были представителями азиатского региона. В конце 2017 г. эта цифра возросла до 78 государств, к концу 2018 г., количество стран-участников АБИИ увеличилось до 85, в январе 2019 г. АБИИ насчитывал уже 93 члена, 22 апреля 2019 г. руководство АБИИ утвердило членство еще 4-х стран — Кот-д'Ивуар, Гвинея, Тунис и Уругвай, в результате чего общее число утвержденных членов банка достигло 97. 3 потенциальных члена офици-

ально присоединились к АБИИ после того, как только они завершили необходимые процедуры и внесли первый взнос в капитал банка.

После принятия в члены банка Бенина, Джибути и Руанды на четвертом ежегодном заседании совета управляющих банка, проходившем в Люксембурге в июле 2019 г., к началу 2020 г. общее количество государств-членов АБИИ возросло до 100, а к маю 2021 г. число стран — членов АБИИ увеличилось до 103²³. 9 января 2023 г. АБИИ объявил, что совет управляющих банка одобрил заявку Мавритании, увеличив число утвержденных членов до 106²⁴. Мавритания является 55-м внерегиональным членом АБИИ, 21 из которых из Африки. Банк начал свою деятельность в Пекине в январе 2016 г. с 57 членами-учредителями, а к началу 2023 г. он стал вторым по величине многосторонним институтом развития в мире, который уступает лишь Всемирному банку по количеству членов. Ее утвержденные члены представляют 81% мирового населения, а на их долю приходится 65% объема мирового ВВП.

По словам президента АБИИ Цзинь Лицюня (Jin Liqun), «АБИИ твердо придерживается принципа многосторонности и всегда держит свои двери открытыми для стран и регионов, стремящихся содействовать экономическому и социальному развитию в Азии». С целью совместного решения проблем глобального развития, в 2022 г. банк создал отдел оперативного партнерства, а также подписал меморандумы о сотрудничестве с финансовыми институтами, такими как Фонд международного развития ОПЕК и Банк развития Латинской Америки. Помимо поддержки устойчивого развития своих региональных членов в Азии, в 2022 г. АБИИ также активизировал усилия по предоставлению финансирования нерегинальным членам, одобрив свой первый проект в Бразилии и свой первый проект в Кот-д'Ивуаре. Всего к началу 2023 г. банк разработала портфель из 202 проектов в 33 странах общей стоимостью 38,8 млрд долл. в таких отраслях, как энергетика, транспорт, водоснабжение, связь, образование и общественное здравоохранение. С целью расширения глобального присутствия, в конце 2022 г. АБИИ начал подготовку к открытию своего первого зарубежного офиса в Абу-Даби в Объединенных Арабских Эмиратах, а также намерен в 2023 г. расширить свой инвестиционный бизнес в таких регионах, как Ближний Восток, Центральная Азия, Африка и Латинская Америка. В июне 2022 г. АБИИ эмитировал облигации panda на сумму в 1,5 млрд юаней (221,6 млн долл.) на межбанковском рынке облигаций Китая, что явилось первыми облигациями устойчивого развития, выпущенные международным финансовым институтом в Китае²⁵.

ВС 2017 по 2022 гг. 3 крупнейших международных рейтинговых агентства (Standard&Poor's, Moody's и Fitch) присваивали АБИИ кредитный рейтинг самого высокого уровня — «AAA», а Базельский комитет по

банковскому надзору допустил использование банками нулевого весового коэффициента риска в отношении приемлемых обязательств АБИИ. В 2016 г. АБИИ выдал кредитов на общую сумму 1,75 млрд долл. на реализацию 9-ти инфраструктурных проектов в 7 азиатских странах, включая Индонезию, Бангладеш, Казахстан, Пакистан, Узбекистан, Мьянму, Таджикистан. В 2017 г. общий объем кредитов банка превысил 3,5 млрд долл., а в 2018 г. руководство АБИИ инвестировало около 4 млрд долл. в развитие транспортных сетей стран, прилегающих к маршруту «поояса и пути». Позднее банк открыл кредитную линию для реализации еще 35 инфраструктурных проекта в 13-и странах, включая Индонезию, Пакистан, Киргизстан, Азербайджан, Оман, Турцию и Египет²⁶. Выступая на 16-й выставке «China-ASEAN» (Наньнин, ГЧАР, сентябрь 2019 г.) президент АБИИ Цзинь Лицунь заявил, что за последние четыре года АБИИ инвестировал в общей сложности 1 млрд долл. в 10 инфраструктурных проекта в шести странах АСЕАН, а в период 2020—2023 гг. банк намерен инвестировать еще 1,09 млрд долл. в реализацию десяти проектов в области развития автодорожного и железнодорожного строительства в этих странах²⁷.

В начале 2019 г. совет директоров АБИИ одобрил выделение 500 млн долл. для кредитного портфеля, который будет инвестирован в корпоративные облигации с целью финансирования инфраструктурного развития, а управляемый АБИИ портфель будет состоять из корпоративных облигаций, выпущенных эмитентами, занимающимися строительством транспортной инфраструктуры, включая квазисуверенные облигации и «зеленые облигации»²⁸, доходы от которых будут направляться в развитие транспортной сети стран, участвующим в строительстве «поояса и пути». С целью облегчения временных ограничений ликвидности, вызванных сокращением дальнемагистральных пассажирских перевозок вследствие пандемии коронавируса, в конце 2021 г. АБИИ принял решение о предоставлении ОАО «РЖД» рублевого кредита, эквивалентного сумме в 300 млн долл.²⁹.

К началу 2023 г. АБИИ одобрил 53 проекта инвестиционного сотрудничества с 24 странами на общую сумму более 12 млрд долл., причем совет директоров банка одобрил портфель заказов, состоящий из 191 проекта в 33 странах на общую сумму 36 млрд долл.³⁰ (см. рис. 1)).

16 апреля 2023 г. руководство АБИИ объявило о предоставлении кредита в размере 140 млн евро (около 153 млн долл.) оператору аэропорта Анталы в Турции для улучшения пропускной способности взлетно-посадочной полосы и модернизации терминальной инфраструктуры. В заявлении многостороннего банка развития, базирующегося в Пекине, было отмечено, что «этот кредит будет способствовать расширению трансграничных связей между Европой, Азией и другими регионами мира»³¹.

Примечания

¹ *Xie Jun*. BRI calls for focus on strategy by firms. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1143683.shtml> (Source: Global Times Published: 2019/3/27); *Zhou Wa*. New China Investment Corp. Chair. URL: http://www.bjreview.com/Nation/201904/t20190408_800164246.html.

² Chinese premier meets members of BFA board of directors. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-03/28/content_74620014.htm.

³ In challenging times, SE Asia steps forward. URL: https://www.chinadaily.com.cn/a/202212/29/WS63acc8c4a31057c47eba6ad0_4.html.

⁴ China Exim Bank's B&R loans surpasses 1 trln yuan. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-04/22/content_74707207.htm.

⁵ Memorable quotes from Boao forum. URL: http://www.chinadaily.com.cn/a/201903/29/WS5c9d4d41a310484226032b4_8.html; Investment spurs BRI countries' growth. URL: http://www.china.org.cn/business/2020-04/23/content_74711231.htm.

⁶ *Chen Jia*. Leveraging private funds prioritized in BRI projects. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201904/26/WS5cc20b24a3104842260b868c.html>; *Zhang Liying*. Multi-lateral development banks key to connectivity: VP of AIIB. URL: http://www.china.org.cn/business/2020-02/26/content_74725509.htm.

⁷ Bank of China lists US\$ 500M BRI bond in Luxembourg. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-04/25/content_74720180.htm; Numbers of the Week May 2-9, 2019. URL: http://www.bjreview.com.cn/Business/201905/t20190506_800166901.html.

⁸ Bank of China issues BRI-related bonds. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-04/12/content_74673497.htm.

⁹ Андеррайтинг на рынке ценных бумаг (underwriting) — организация выпуска и распределение ценных бумаг на финансовом рынке. Финансовые институты, которые осуществляют андеррайтинг, называется андеррайтерами, которые возлагают на себя полную ответственность за размещение ценных бумаг (облигаций). Это означает, что они выкупают весь выпуск ценных бумаг за свой счет, а уже после продают его профессиональным участникам рынка ценных бумаг и инвесторам, поэтому на андеррайтеров ложится весь риск, и они взимают соответствующий уровень комиссии (ICBC issues first green BRI inter-bank regular cooperation bonds. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-04/18/content_74695658.htm).

¹⁰ China's landmark Securities. URL: http://www.china.org.cn/business/2020-02/29/content_75758352.htm; *Li Xiang*. Securities Law set to boost capital market. URL: http://www.chinadaily.com.cn/a/202002/25/WS5e548c30a31012821727a1c8_2.html.

¹¹ China ramps up efforts in supporting B&R projects, enterprises. URL: <https://www.globaltimes.cn/content/1181424.shtml> (Source: Xinhua Published: 2020/3/3).

¹² В Китае предусмотрены определённые меры поддержки производителей автомобилей и подвижного состава, которые экспортируют свою продукцию, а именно возмещении затрат на сертификацию, логистику, омологацию (подгонку продукции под стандарты стран-импортеров), а также применение нулевой экспортной пошлины на зарубежные комплектующие для продукции транспортной отрасли. Благодаря мерам государственной поддержки в части компенсации транспортно-логистических затрат китайские автотранспортные компании способны предоставить партнёрам конкурентоспособные цены, а государственное субсидирование процентной ставки по кредитам со связанным финансированием в значительной степени обеспечивает при-

влекательность конкурентных предложений китайских производителей автомобилей, которые максимально используют потенциал государственной поддержки в части поддержки локализации предприятий и создания гарантийных и сервисных центров в других странах.

¹³ К началу 2019 г. Китай предоставил Пакистану льготные кредиты в размере 5,874 млрд долл. для крупных пакистанских транспортных проектов, причем правительство Пакистана должно выплатить КНР сумму в размере 6,017 млрд долл., которая включает лишь символические проценты (*Hu Weijia*. Indian media shouldn't distort CPEC facts, goals. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1134238.shtml> (Source: Global Times Published: 2019/5/20).

¹⁴ 22 декабря 2017 г. Государственный комитет по стандартизации КНР утвердил «План действий по унификации стандартов при совместном строительстве транспортных маршрутов «пояса и пути» на период 2018—2020 гг.», где отмечалась «необходимость углубления сотрудничества по стандартизации в области проектирования и строительства транспортной инфраструктуры и применения в странах, прилегающих к маршруту «пояса и пути», китайских государственных стандартов и технологий» (*Zhang Liying*. China signs cooperation agreements with 86 entities under Belt and Road. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201712/23/WS5a3dbf9da31008cf16da306e.html>).

¹⁵ China issues six new Belt and Road bonds by November. URL: <https://www.globaltimes.cn/content/1176459.shtml> (Source: Xinhua Published: 2020/1/12).

¹⁶ B&R industrial parks yield remarkable achievements: report. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-03/19/content_74588152.htm.

¹⁷ *Zhou Wa*. Highlights of Premier Li's news conference. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201903/15/WS5c8afedca3106c65c34eebd3.htm>.

¹⁸ Investment spurs BRI countries' growth. URL: http://www.china.org.cn/business/2020-04/23/content_74711231.htm.

¹⁹ China's investment in B&R countries exceeds 12 billion USD. URL: <https://www.globaltimes.cn/content/1176512.shtml> (Source: Xinhua Published: 2020/1/12).

²⁰ *Deng Yaqing*. Exploring Belt and Road Opportunities. Localization helps a Chinese SOE make inroads into overseas markets. URL: http://www.bjreview.com/Business/201801/t20180109_800084922.html.

²¹ К началу 2019 г. в КНР было учреждено около 30 фондов, которые осуществляли финансирование строительства инфраструктуры в странах, прилегающих к маршруту «одного пояса и одного пути». Крупнейшим из них стал созданный в конце 2014 г. Фонд ЭПШП с размером активов в 100 млрд юаней (около 15 млрд долл.). 2 центральных банка Китая намерены дополнительно инвестировать 380 млрд юаней в развитие транспортной инфраструктуры маршрута «пояса и пути» (Экспортно-импортный банк Китая намерен вложить 130 млрд юаней, а Государственный банк развития Китая готов предоставить 250 млрд юаней.). Правительство КНР заявило о готовности в период до 2021 г. предоставить странам Азии кредиты в размере 60 млрд юаней (около 9 млрд долл.) для реализации инициативы Председателя КНР. По состоянию на начало 2019 г. контрактные инвестиции в рамках Фонда ЭПШП достигли 11 млрд долл., а фактически предоставленный объем инвестиций составил 7,7 млрд долл. (*Silk Road Fund sustainable, 100 billion RMB funding not aimed at buying influence*. URL: <http://en.people.cn/n3/2019/0515/c90000-9215835.html>; Belt and Road Initiative

provides financing platforms for cooperation. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-04/23/content_74710909.htm).

²² В состав членов АБИИ входят не только страны азиатского региона, но и государства, расположенные за его пределами. В «Соглашении о создании АБИИ» в общей сложности насчитывается 11 глав и 60 статей, детализирующие режим работы АБИИ, принципы распределения акций среди государств-учредителей, механизм избрания руководящего состава и т.д. В соответствии с «Соглашением», все права банка принадлежат Совету управляющих, который правомочен избирать директора банка, определять и принимать в банк новых стран-участниц (AIB Chief Rules Out China Veto Power. URL: http://www.bjreview.com/Business/201601/t20160127_800047775.html). Распределение долей стран-участниц происходит в первую очередь с учетом географических различий между членами. В соответствии с принятым порядком, доля азиатских стран и неазиатских распределяется в пропорции 75% и 25% соответственно. А затем на этой основе дальнейшее распределение акций АБИИ происходит согласно размеру ВВП страны-участника. В соответствии с «Соглашением о создании АБИИ», уставной капитал АБИИ составляет 100 млрд долл. и делится на 1 млн акций стоимостью 100 тыс. долл. каждая (Exploring AIB's Inner Mechanisms. URL: http://www.bjreview.com/Business/201601/t20160125_800047608.html). Для формирования своего уставного капитала Китай закупил акций на сумму 29,7804 млрд долл., что составило 30,34% от общей суммы — таким образом, Китай стал крупнейшим владельцем акций АБИИ, а на его долю приходится 26,06% голосов (Во Всемирном Банке доля США составляет 16,3%, Китая — 4,9%; в МВФ доля США равна 16%, КНР — 6%; а в АБР доля Японии составляет 12,8%, США — 12,7%, Китая — 5,5%). Если КНР не поддержит какой-либо проект, то он не будет принят. «Соглашение о создании АБИИ» предусматривает, что при голосовании по особо важным вопросам необходимо набрать 75% голосов, и поэтому, КНР обладает правом вето. За Китаем следуют Индия (уставной капитал определен в 8,367 млрд долл.), Россия (уставной капитал — 6,536 млрд долл.), Германия (4,484 млрд долл.), РК (3,739 млрд долл.). Другими значительными соучредителями АБИИ являются Австралия (3,691 млрд долл.), Франция (3,376 млрд долл.), Индонезия (3,361 млрд долл.), Великобритания (3,055 млрд долл.), Бразилия (3,181 млрд долл.). За ними следовали: Турция (2,610 млрд долл.), Италия (2,572 млрд долл.), Саудовская Аравия (2,545 млрд долл.), Испания (1,762 млрд долл.), Иран (1,581 млрд долл.), Таиланд (1,428 млрд долл.), Объединенные Арабские Эмираты (1,861 млрд долл.), Пакистан (1,034 млрд долл.), Нидерланды (1,031 млрд долл.), остальные (12,832 млрд долл.) (Exploring AIB's Inner Mechanisms. URL: http://www.bjreview.com/Business/201601/t20160125_800047608.html; China's legislature ratifies AIB agreement. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2018-11/04/content_22370377.htm; Zhou Wa. The Tale of a Bank. New multilateral financial institution initiated by China shoulders high expectations. URL: http://www.bjreview.com.cn/Current_Issue/Editor_Choice/201901/t2016_0125_800047548.html; AIB is recharging globalization. URL: http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2020-03/30/content_28732393.htm).

²³ Top ten business news in 2019. URL: http://www.bjreview.com/Business/201912/t20191223_800188238.html.

²⁴ AIB's achievements over past seven years. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202301/17/WS63c6354fa31057c47ebaa197.html>.

²⁵ *Jiang Xueqing*. AIIB vows efforts to tackle global challenges, expand cooperation. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202301/18/WS63c74706a31057c47ebaa42e.html>.

²⁶ Belt and Road Initiative provides financing platforms for cooperation. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-04/23/content_74710909.htm.

²⁷ AIIB to invest \$1.09B in ASEAN countries to boost interconnectivity. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-09/22/content_75233037.htm.

²⁸ Квазисуверенные и «зеленые облигации» представляют собой долговой инструмент с фиксированным доходом, которые предназначены, в частности, и для инфраструктурных проектов.

²⁹ Кредит от Азиатского банка. URL: <https://gudok.ru/newspaper/?ID=1541914&archive=2021.11.10>.

³⁰ AIIB sets out ambitious expansion plan. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202210/1278058.shtml>.

³¹ *Zhang Kaiwei, Wu Chaolan*. AIIB extends 140 mln-euro loan for Türkiye's Antalya airport expansion. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0418/c90000-20007343.html>.

Глава 5

ПЛАН РАЗВИТИЯ КЛЮЧЕВЫХ НАПРАВЛЕНИЙ КИТАЙСКО-РОССИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА ДО 2030 г.

По итогам китайско-российских переговоров на высшем уровне, состоявшихся в Москве в рамках государственного визита Председателя КНР Си Цзиньпина в Российскую Федерацию, совершенного 20—22 марта 2023 г. по приглашению Президента РФ В. Путина, главы государств КНР и РФ, проведя обстоятельный обмен мнениями по актуальным вопросам двустороннего практического сотрудничества и развития китайско-российских отношений всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия в новую эпоху, твердо придерживаясь принципов взаимного уважения и равноправия, суверенного развития двух стран на взаимовыгодной и долгосрочной основе, стремясь придать дополнительный импульс всестороннему углублению двустороннего взаимодействия путем продвижения высококачественного развития китайско-российского торгово-экономического сотрудничества, руководствуясь намерением сохранить тенденцию динамичного роста торговли товарами и услугами между двумя странами и стремлением обеспечить существенное увеличение ее объемов к 2030 г., заявляют о нижеследующем:

Двустороннее экономическое сотрудничество РФ и КНР, далее именуемых Сторонами, планируется выстраивать по следующим восьми ключевым направлениям:

1. Увеличение масштабов и оптимизация структуры торговли, в том числе за счет развития электронной торговли и иных инновационных инструментов.

2. Всемирное развитие взаимосвязанной логистической системы. Обеспечение быстрого перемещения грузов и пассажиров в двустороннем сообщении всеми видами транспорта: железнодорожным, автомобильным, воздушным, речным и морским.

3. Повышение уровня финансовой кооперации, в том числе за счет расширения в соответствии с потребностями рынка практики использования национальных валют и поступательного увеличения их доли в двусторонней торговле, инвестициях, кредитовании и других сферах торгово-экономического взаимодействия.

4. Укрепление всеобъемлющего партнерства в сфере энергетики.

5. Обеспечение координации в целях развития долгосрочных отношений сотрудничества в области взаимовыгодного снабжения на основе рыночных принципов базовыми товарами и минеральными ресурсами, включая металлы, химические удобрения и продукцию химической промышленности.

6. Продвижение обменов и качественное расширение сотрудничества в сферах технологий и инноваций в целях обеспечения технологического лидерства Китая и России.

7. Достижение более высокого качественного уровня промышленной кооперации.

8. Существенное повышение уровня сотрудничества в сельском хозяйстве в целях обеспечения продовольственной безопасности двух стран.

Стороны также намерены продолжать углубление сотрудничества в гуманитарной сфере, последовательно расширять обмены в области образования, науки и техники, культуры, туризма, спорта, здравоохранения и в других сферах; раскрывать потенциал регионального и приграничного сотрудничества двух стран, повышать его практическую отдачу, развивать взаимовыгодную кооперацию между Северо-Востоком Китая и Дальним Востоком России¹.

5.1. Российско-китайское сотрудничество в газовой сфере

В 2022 г. объем добычи сырой нефти в Китае вырос до 205 млн т, объем импорта превысил 500 млн т². — при этом общий объем мощности страны по переработке нефти составил 924 млн т — Китай по-прежнему сохранял свои позиции крупнейшей в мире нефтеперерабатывающей страны³. В наши дни собственная добыча углеводородов не может обеспечить потребности внутреннего рынка Китая, что определяет высокую степень зависимости КНР от зарубежных поставок нефти и газа, которая в 2022 г. составляла: по нефти — 71,2% и природному газу — 40,2%⁴. По официальным китайским данным, в 2022 г. Китай закупил у России более 6,5 млн т сжиженного природного газа и 86,25 млн т сырой нефти⁵. Китай намерен импортировать больше российской нефти в 2023 г., и объемы экспорта российской нефти в перспективе может значительно увеличиться. Согласно данным ГТУ КНР, за первые два месяца 2023 г. Россия обошла Саудовскую Аравию и стала крупнейшим поставщиком нефти в

Китай, при этом объем импорта российской нефти достиг 1,94 млн баррелей в день, а общий объем российского экспорта сырой нефти в Китай вырос до 15,68 млн т, увеличившись на 24% в годовом исчислении. Саудовская Аравия была крупнейшим поставщиком нефти в Китай с 2019 г., при этом объем экспорта в КНР в 2022 г. составил 87,49 млн т, или 1,76 млн баррелей в день. Объем экспорта сырой нефти Саудовской Аравии в Китай за первые два месяца 2023 г. сократился на 4,7% по сравнению с аналогичным периодом 2022 г. до 13,92 млн т, или 1,73 млн баррелей в день. Согласно данным ГТУ КНР, в 2022 г. объем импорта российской сырой нефти в Китай увеличился на 8%, что эквивалентно 1,72 млн баррелей в день, что сделало Россию вторым по величине поставщиком нефти в Китай⁶. По данным ГТУ КНР, в январе и феврале 2023 г. Россия стала крупнейшим поставщиком нефти в Китай, поставив во вторую по величине экономику мира около 15,68 млн т сырой нефти⁷.

В соответствии с российско-китайским межправительственным соглашением о сотрудничестве в нефтяной сфере, достигнутым 21 апреля 2009 г. в Пекине, В конце апреля 2009 г. российская компания «Транснефть» приступила к прокладке нефтепровода из России в Китай, обеспечив прокладку российской части нефтепровода, строительство магистральных насосных станций, приемо-сдаточного пункта нефти, а также прокладку через р. Амур подводного перехода трубопровода. В 2011 г. состоялся ввод в эксплуатацию нефтепровода от Сковородино (РФ) до китайского г. Дацин (через пограничный пункт Мохэ) с ежегодной пропускной мощностью в 15 млн т нефти⁸. Протяженность российского участка нефтепровода составила около 65 км, а китайского — свыше 960 км⁹. Во время работы Международного экономического форума в Санкт-Петербурге (2013 г.) главы Китайской национальной нефтегазовой корпорация (China National Petroleum Corporation/CNPC) и российской компании «Роснефть» пришли к соглашению об увеличении в течение 25 лет объема прокачки нефти по российско-китайскому нефтепроводу до 360 млн т¹⁰. Во время проведения 22-го саммита АТЭС (Пекин, 2014 г.) было подписано соглашение по временному изменению объемов поставки российской нефти в КНР на период 2015—2017 гг., которое предусматривало увеличение ежегодных объемов перекачки нефти на 5 млн т.

В январе 2017 г. компания «Роснефть» и CNPC подписали соглашение о продлении пятилетнего контракта на поставку нефти от 2013 г. еще на пять лет и увеличении объемов поставок нефти на 30% до 10 млн т в год¹¹. В 2018 г. вторая нитка китайско-российского нефтепровода была запущена в эксплуатацию с общим объемом 30 млн т нефти в год¹². В начале февраля 2022 г. компания «Роснефть» и CNPC достигли соглашения о поставках в течение 10 лет (до 31 декабря 2033 г.) 100 млн т нефти для нефтеперерабатывающих заводов северо-запада Китая, которая будет

поставляться через казахстанский нефтепровод с ежегодной мощностью перекачки нефти в 10 млн т (действовавший с 2014 г. транзитный контракт заканчивался в 2022 г.). В конце марта 2022 г. Россия и Казахстан договорились создать рабочую группу по вопросу увеличения объемов транзита нефти в КНР через территорию Казахстана с увеличением мощности трубопровода до 15—17 млн т, для чего потребуется расширение трубопровода Туймазы—Омск—Новосибирск¹³. Сегодня экспорт российской нефти в КНР поступает преимущественно по российско-китайскому нефтепроводу, транзитом через территорию Казахстана, танкерами из порта Козьмино и других российских морских портов. В 2017 г. компания «Роснефть» и CNPC заявили о намерении построить в Тяньцзине нефтеперерабатывающий завод мощностью 16 млн т, из которых около 10 млн т нефти будет поставляться российской компанией по нефтепроводу «Восточная Сибирь—Тихий океан». В будущем СП компания «Роснефть» планирует получить 49% акций нефтеперерабатывающего завода, причем глубина переработки планируется на уровне более 90%¹⁴.

Согласно данным Государственного статистического управления КНР (ГСУ КНР), общий объем добычи природного газа в стране по сравнению с 2021 г. увеличился на 6,4% и достиг 217,8 млрд куб. м¹⁵, при этом объем импорта природного газа снизился¹⁶ на 9,9% до 152,07 млн куб. м (включая 63,44 млн т СПГ¹⁷)¹⁸. С принятием правительством КНР решения о достижении пика выбросов углерода до 2030 г. и достижении углеродной нейтральности до 2060 г. («цели 30/60») в Китае началась гонка за переход на чистое топливо. Некоторые из крупнейших энергетических компаний страны увеличили инвестиции в разведку природного газа. Например, китайская национальная нефтяная корпорация (CNOOC), крупнейший производитель нефти и природного газа в стране, объявила, что к 2025 г. на газ будет приходиться 30% ее добычи, а к 2035 г. объем добычи газа вырастет до 50%¹⁹. В «Национальном отчете о развитии рынка газа», подготовленного в 2021 г. Государственным комитетом по развитию и реформам КНР (ГКРР) спрогнозировано, что к 2025 г. потребность Китая в газе достигнет 430—450 млрд куб. м, к 2030 г. — 550—600 млрд куб. м²⁰, после чего, по оценкам, примерно к 2040 г. объем потребления природного газа выйдет на плато²¹. По оценкам аналитиков S&P Global Platts Analytics и ученых Китайской академии общественных наук, «к 2025 г. объем добычи природного газа в стране превысит объем добычи нефти, а увеличение спроса на природный газ на 50 млрд куб. м будут стимулировать приток 1,2 трлн юаней (185 млрд долл.) в основные отрасли промышленности Китая»²².

Данные отчета Исследовательского центра развития Государственно-го совета КНР свидетельствуют, что в настоящее время Китай импортирует природный газ и СПГ из 30 стран (6 и 24 страны соответственно), из

которых Туркменистан (трубопроводный природный газ)²³ и Австралия (СПГ) занимают первое место, но на СПГ приходится большая доля в общем объеме импорта газа, поскольку транспортировка газа требует строительства дорогостоящих трубопроводов²⁴. В 2022 г. на СПГ приходилось более 60% объема потребления газа Китаем, а остальное приходилось на поставки газа по трубопроводам, цены на которые были более стабильны. В 2022 г. объем импорта СПГ в КНР увеличился на 22% и Китай стал крупнейшим в мире рынком СПГ.²⁵

В пятерку основных поставщиков импортируемого трубопроводного газа входят Туркменистан²⁶, Узбекистан, Казахстан, Мьянма и Россия, причем в 2022 г. на РФ пришлось более 15% общего объема импортированного трубопроводного газа (в соответствии с 30-летним контрактом на сумму 400 млрд долл., подписанным российским газовым холдингом «Газпром» и Китайской национальной нефтяной корпорации China National Petroleum Corporation (CNPC) в 2014 г.)²⁷. По данным аналитической компании BloombergNEF, в 2021 г. США превзошли Катар, став вторым по величине поставщиком сжиженного природного газа в Китай после Австралии, и ожидается, что в ближайшие годы эта тенденция будет еще более усиливаться по мере увеличения спроса Китая на экологически чистую энергию, особенно такую, как СПГ. Замыкают пятерку экспортеров СПГ в КНР Малайзия, Россия и Индонезия Россия²⁸. По данным BloombergNEF, в последние годы Россия значительно увеличила поставки СПГ²⁹ в Китай — в 2018 г. она экспортировала 1,1 млн т, в 2019 г. — 2,8 млн т, 2020 г. — 4,8 млн т³⁰, 2021 г. — 5,1 млн т и 2022 г. — 6 млн т СПГ³¹ соответственно³². В начале 2023 г. китайская газета Economic Daily со ссылкой на посла Китая в РФ Чжан Ханьхуэйя сообщила, что в 2022 г. Китай закупил у России сжиженный природный газ на 45,45 млрд юаней (6,6 млрд долл.) и природный газ на 26,73 млрд юаней³³.

По данным Главного таможенного управления КНР, в январе 2023 г. Россия вышла на первое место по поставкам природного газа в Китай — по сумме экспорта по газопроводу и в сжиженном виде. Общий объем экспорта российского углеводородного сырья составил 2,7 млрд куб. м — Россия с большим отрывом обошла других крупных поставщиков природного газа — Туркменистан и Катар (по 2,2 млрд куб. м) и Австралию (1,9 млрд куб. м). Все поставщики газа из Центральной Азии сокращали объемы экспорта природного газа, направляя объемы на покрытие потребностей внутреннего рынка. Туркмения поставила 2,2 млрд куб. м газа, что является минимальным значением за последние 27 месяцев. Почти прекратил поставки Казахстан, полностью остановил экспорт природного газа Узбекистан³⁴.

В 2016 г. начала свою работу Шанхайская биржа нефти и природного газа (SHPGX) — первый национальный центр торговли энергоресурсами

в Китае. В 2017 г. с целью повышения эффективности и конкурентоспособности нефтегазовой отрасли правительство КНР объявило о плане ее реформирования, за которым последовало учреждение в начале 2020 г. PipeChina (China Oil & Gas Pipeline Network Corp., Китайская корпорация нефтегазовой трубопроводной сети оператора трубопроводов), государственный оператор трубопроводного транспорта, отвечающий за эксплуатацию национальными сетями газопроводов и нефтепроводов, газовых и нефтяных терминалов и хранилищ³⁵, а с конца 2020 г. SHPGX начала использовать свою онлайн-платформу для международной торговли СПГ³⁶.

5.2. Китай активно развивает свой флот для перевозки СПГ

Крупнейшие энергетические компании КНР, включая China National Petroleum Corp, China Petroleum and Chemical Corp и China National Offshore Oil Corp постоянно диверсифицирует маршруты импорта СПГ и наращивают объемы импорта СПГ из других стран — для чего Китаю необходимо активно наращивать флот газовозов для транспортировки СПГ. Еще в конце 2018 г. Государственный комитет по делам развития и реформе при Госсовете КНР принял постановление «Об ускорении развития 9-ти ключевых отраслей промышленности, обеспечивающих превращение Китая в мировую инновационную державу». Одной из ведущих отраслей промышленности должно стать судостроение, производственные мощности которого позволят обеспечивать строительство крупнейших в мире китайских газовозов для транспортировки СПГ и контейнеровозов, работающих на СПГ, способных перевозить более 22 тыс. контейнеров.

В начале 2021 г. крупнейшее в мире контейнеровоз CMA CGM Jacques Saade³⁷, работающее на сжиженном природном газе (СПГ) в дополнение к мазуту, было передано китайскими производителями французскому покупателю на острове Чансин в Шанхае, что доказывает, что судостроительная отрасль Китая завоевала «лидерство» в производстве крупных контейнеровозов и судов для круизов по Арктике³⁸. С палубой площадью около 24 тыс. кв. м, что примерно соответствует размеру трех с половиной стандартных футбольных полей, самый большой и современный двухтопливный контейнеровоз в мире может быть загружен 23 тыс. контейнерами. Самостоятельно спроектированный Институтом № 708 Китайской государственной судостроительной корпорации и произведенный судостроительными компаниями Hudong-Zhonghua Shipbuilding (Group) Co и Jiangnan Shipyard (Group) Co, двухтопливный контейнеровоз с максимальной мощностью в мире способен плавать как в открытом море, так и на шельфе. Это первый в мире проект, в котором

СПГ используется в качестве основного топлива в двухтопливных двигателях на сверхбольших контейнеровозах (ULCS). Его главное преимущество заключается в том, что он соответствует самым строгим мировым стандартам выбросов. По сравнению с традиционными контейнеровозами, работающими на мазуте, он может значительно снизить количество выбросов в окружающую среду за счет сокращения выбросов углерода на 25%, оксида азота на 85%, диоксида серы и взвешенных частиц на 100%. Его общая длина составляет 399,9 м, что на 60 м больше, чем у крупнейшего в мире авианосца класса «Джеральд Р. Форд» ВМС США. Обладая шириной 61,3 м и глубиной грузового склада 33,5 м, он может вместить 220 тыс. т груза, сложенного на высоту 24 этажа, что эквивалентно высоте 22-этажного здания. Контейнеровозы этого типа стали излюбленным типом заказов крупных судоходных компаний, и в дополнение к уже построенному и переданному французскому заказчику судну, в течение 4 лет еще 8 подобных судов будут построены на верфях компаний Hudong-Zhonghua и Jiangnan³⁹.

В конце февраля 2022 г. первый в мире двухтопливный танкер для перевозки сырой нефти класса Suezmax LNG, который может работать как на сжиженном природном газе, так и на сырой нефти, был доставлен китайскому судоходному гиганту COSCO Shipping. По данным COSCO Shipping, судно будет приписано к порту Янпу (пров. Хайнань), что увеличит количество зарегистрированных в порту судов для международных рейсов до 32. Судно длиной 333 м и шириной 60 м использует СПГ в качестве основного топлива, причем танкер оснащен двухтопливным главным двигателем на сжиженном газе, генератором и котлом. При использовании газового режима максимальное расстояние, которое может пройти танкер без дозаправки топливом, составляет 12 тыс. морских миль, а в двухтопливном режиме может достигать 24 тыс. морских миль. По сравнению с современными нефтяными танкерами, использование СПГ в судоходстве может помочь сократить выбросы оксида серы на 99% и твердых частиц на 98%⁴⁰.

Крупнейший в мире контейнеровоз, работающий на СПГ вместимостью 23 тыс. контейнеров был доставлен в Шанхай в сентябре 2020 г. Производитель — китайская судостроительная корпорация China State Shipbuilding Corp получила заказ на 13 подобных контейнерных судов стоимостью более 10 млрд юаней (1,53 млрд долл.) от базирующейся в Женеве Mediterranean Shipping Company S.A. (MSC) — второй в мире после A.P. Moller-Maersk судоходной компании по вместимости контейнеровозов). Суда длиной около 366 м и шириной 51 м каждое спроектированы Морским проектно-исследовательским институтом Китая при China State Shipbuilding Corp. и предназначены для обслуживания всех основных международных морских водных путей, включая пере-

возки между Китаем и Европой⁴¹. 20 ноября 2021 г. в порту Мацунь округа Чэнмай (пров. Хайнань) был введен в строй первый в Китае прибрежный заправочный терминал для судов, использующих СПГ в качестве топлива⁴².

В 2021 г. Китай впервые стал крупнейшим в мире импортером СПГ и в 2022 г. США, Австралия, Катар, Малайзия и Россия являлись основными экспортерами СПГ в КНР. По сообщению *Securities Times*, в связи с растущим спросом на сжиженный природный газ в последнее время значительно увеличились новые заказы на танкеры для СПГ. Согласно данным одной из ведущих мировых компаний *Clarksons Research* (Великобритания), занимающейся сбором, проверкой и анализом данных о мировом торговом судоходстве, к концу 2022 г. размер мирового флота газозовозов увеличился с 642 в 2021 г. до 700, а мировой портфель заказов на новые танкеры СПГ достиг рекордного уровня — 128 (в период с 2018 по 2021 гг. объем торгов новыми газозовозами в мире достиг 77, 60, 53 и 86 соответственно), причем в 2022 г. китайские судостроители получили 59 заказов на танкеры для перевозки СПГ⁴³, что составляет более 50% от общего количества заказов в мире (по сравнению с менее чем 7% в 2021 г.), что является рекордным показателем для страны⁴⁴. В конце 2022 г. размер ежедневной ставки фрахта для крупногабаритных газозовозов в Азиатско-Тихоокеанском и Атлантическом регионах подскочила до более чем 105 тыс. долл. по сравнению с примерно 70 тыс. долл. в начале года⁴⁵. В целом на рынке газозовозов существуют структурные противоречия между спросом и предложением, и в конце 2022 г. дата поставки новых газозовозов от ведущих мировых судостроителей была запланирована на 2027 г., т.е. спрос на рынке перевозок СПГ еще какое-то время будет превышать предложение⁴⁶. Недостаток предложения также вызвал скачок цен на танкеры СПГ. По данным центра экономических исследований *China State Shipbuilding Corp Ltd*, в конце 2022 г. стоимость нового танкера для СПГ составила 245 млн долл., что стало самым высоким показателем с 2014 г., или на 14,5% больше, чем в начале 2022 г. Строительство танкеров СПГ считается очень сложным делом из-за высоких требований к технологии, сложности строительства и высокой добавленной стоимости⁴⁷. До 2022 г. только одна верфь в Китае, а именно *Hudong-Zhonghua Shipbuilding of China*, могла строить крупнотоннажные газозовозы с долей рынка менее 10%, а оставшаяся доля доставалась трем южнокорейским — *Hyundai Heavy Industries*, *Samsung Heavy Industries* и *Daewoo Shipbuilding*⁴⁸. К концу 2022 г. китайские верфи последовательно добились больших успехов в области строительства газозовозов — в качестве основного конкурента рыночная доля китайских судостроителей быстро росла, увеличившись до 18,9%⁴⁹. К концу 2022 г. в общей сложности пять китайских судостроителей получили заказы на строительства газозовозов

от китайских⁵⁰ и зарубежных судоходных компаний⁵¹, причем портфель заказов судостроительных компаний Jiangnan Shipyard и Dalian Shipbuilding Industry вырос до 36 судов, а судостроительные компании Hudong-Zhonghua Shipbuilding, Yangzijiang Shipbuilding Group и China Merchants Heavy Industry Jiangsu получили заказ на постройку 19 новых газозовов⁵².

19 февраля 2023 г. шанхайская судостроительная компания Hudong-Zhonghua Shipbuilding (Group) Co. и торговая компания China Shipbuilding Trading Co. передали китайскому перевозчику компании Shenzhen Gas Co в субботу новый танкер для перевозки СПГ вместимостью 80 тыс. куб. м, который в настоящее время является крупнейшим в мире интермодальным перевозчиком СПГ типа «река-море». Судно под названием Dapeng Princess также является первым газозовом, построенным и доставленным Hudong-Zhonghua в 2023 г., что ознаменовало начало нового этапа шанхайской судостроительной компании по реализации стратегии удвоения производственных мощностей танкеров СПГ. Судно Dapeng Princess является крупнейшим в мире газозовом для транспортировки СПГ четвертого поколения, построенное для плавания по мелководным водным путям. Самостоятельно спроектированный и построенный Hudong-Zhonghua, газозов длиной 239 м и шириной 36,6 м, имеет самую минимальную осадку среди всех судов по перевозке СПГ такого класса в мире. Его уникальная проектная осадка, высота которой составляет менее 8,5 м, позволяет судну плавать как по реке, так и по морю, причем газозов может заходить в бассейны китайских рек Янцзы и Жемчужной (Чжуцзян) даже в засушливый сезон⁵³.

Стремительный рост рынка производства судов для перевозки СПГ происходит по мере резкого увеличения мирового спроса на СПГ на фоне ускоряющихся темпов перехода к углеродной нейтральности и потрясений на мировом энергетическом рынке. Ожидается, что китайские судостроители и их конкуренты в Южной Корее — крупнейшем в мире производителе судов для перевозки СПГ, занимающем более 65% объема мирового рынка, подстегнутые резким ростом тарифов на транспортировку СПГ в условиях дефицита мировых поставок энергоносителей, быстро увеличат строительство новых судов для перевозки СПГ⁵⁴. По данным английского агентства по анализу тенденций мирового судостроения Clarkson Research Services, в период с 2023 по 2032 гг. объемы отгрузки СПГ вырастут на 65% и, по мнению экспертов агентства, у Китая есть реальные возможности захватить большую долю рынка в этой области, что обеспечит дальнейшую диверсификацию структуры внешней торговли углеводородов⁵⁵.

По сообщению Китайской национальной шельфовой нефтяной корпорации (China National Offshore Oil Corporation/CNOOC), в ноябре

2022 г. первое в Китае и крупнейшее в мире судно-заправщик и перевозчик сжиженного природного газа (СПГ) «Offshore Oil 301» («Hai Yang Shi You 301») завершило переоборудование. На верфи Вэньчун (Wenchong Dockyard) в Гуанчжоу и было введено в эксплуатацию. Суда-заправщики СПГ представляют собой важный класс морской инфраструктуры, способствующий использованию СПГ в качестве судового топлива. Судно «Offshore Oil 301» изначально представляло собой газовоз длиной 184,7 м и шириной 28,1 м, способным перевозить 30 тыс. куб. м СПГ, а функция дозаправки была обеспечена путем добавления ключевого оборудования, такого как устройство для сжигания газа, система дозаправки между судами и устройство для повторного сжижения, вместе с вспомогательными системами безопасности и системой пожаротушения, причем ряд новых технологий, таких как система заправки СПГ и устройство для сжигания газа впервые были разработаны и произведены в Китае. После переоборудования заправочная мощность судна «Offshore Oil 301» достигла 1,65 тыс. куб. м в час, что позволяет обеспечить заправку СПГ крупных контейнеровозов, нефтяных танкеров и ро-ро перевозчиков, пришвартованных в морских портах Китая⁵⁶.

По мере того, как ведущие страны мира уделяют все больше внимания защите окружающей среды, использование СПГ в качестве экологически чистого источника энергии привлекает все больше внимания. Согласно данным китайского судостроительного конгломерата China State Shipbuilding Corp (CSSC), в 2021 г. количество океанских судов, работающих на СПГ, достигло 251 (более чем в два раза больше по сравнению со 119 судами в 2017 г.), причем общий объем заказов на постройку судов, работающих на СПГ, составил 225, что на 300% больше, чем в 2020 г. когда их было 56. Переоборудование газовозов в транспортные и заправочные суда стало первым в своем роде в Китае, а по сравнению с традиционной дозаправкой, заправка с заправочного судна на корабль обеспечит синхронную операцию погрузки и разгрузки груза и заправки топливом, что сокращает время захода судна в порт и значительно повышает международную конкурентоспособность китайских портов. Компания CNOOC активно строит международные заправочные центры СПГ в районах дельты реки Чжунцзян (Жемчужной реки) и дельты реки Янцзы, и после доставки судна в порты этих регионов, начнутся первые операции по заправке китайских и иностранных судов сжиженным природным газом⁵⁷.

В 2022 г. Китайская национальная морская нефтяная корпорация (CNOOC) приступила к строительству крупнейших в мире резервуаров для хранения сжиженного природного газа или СПГ в промышленном парке порта Яньчэн Биньхай (пров. Цзянсу). Проект включает в себя шесть новых сверхбольших резервуаров, которые будут иметь общий

объем хранения 270 тыс. куб. м и достигать высоты 60 м, что эквивалентно высоте Национального стадиона в Пекине (или Птичьего гнезда), и, в то же время, могут вместить три Боинга 747 по высоте⁵⁸. Приемная станция Jiangsu LNG Binhai, в которой разместятся шесть резервуаров для хранения СПГ CNOOC, является крупнейшей резервной базой СПГ, строящейся в настоящее время в Китае. После завершения в конце 2023 г. проект будет включать 10 резервуаров, в том числе шесть новых сверхбольших резервуаров, которые будет иметь годовую мощность по переработке СПГ в шесть млн т, и станет крупнейшей базой хранения СПГ в Китае. Приемная станция Jiangsu LNG Binhai будет играть ключевую роль в оптимизации энергетической структуры страны, защите окружающей среды, ускорении промышленной трансформации экономического пояса реки Янцзы и поможет Китаю достичь пика выбросов углерода к 2030 г. и достичь углеродной нейтральности к 2060 г. Шести млн т СПГ достаточно для всего населения провинции Цзянсу примерно на 28 месяцев, а сокращение объемов выброса двуокси углерода ожидаются на уровне 28,5 млн т и двуокиси серы на 232,5 тыс. т. По словам Ли Фэна, менеджера проекта, в дополнение к приему, хранению и экспорту СПГ, проект также оснащен объектами для выработки электроэнергии на газе и производства водорода из СПГ⁵⁹.

5.3. Китайско-российский восточный газопровод

По данным Главного таможенного управления КНР, в 2021 г. Россия оставалась крупнейшим источником импорта энергоносителей для Китая — объем импорта энергоресурсов Китая из РФ по сравнению с 2020 г. увеличился 47,4% и достиг 334,29 млрд юаней (46,62 млрд долл., что составило 65,3% от общей стоимости импорта Китая из России⁶⁰. Значимую роль в росте поставок природного газа из России в Китай сыграл восточный маршрут газопровода Россия—Китай, который представляет собой трубопроводную систему протяженностью более 8 тыс. км (5111 км по территории КНР, из них 3371 км — это новые трубопроводы, а остальные 1740 км уже ранее находились в эксплуатации)⁶¹.

По газопроводу Россия—Китай природный газ транспортируется из Чаюдинского и Ковыктинского газовых месторождений в Сибири по газопроводу «Сила Сибири» в девять административных единиц провинциального уровня КНР, причем этот газопровод связан с китайской внутренней трубопроводной сетью, включая систему трубопроводов Шаан-Цзин и хранилища СПГ Таншань, что позволяет увеличивать его пиковую пропускную способность⁶². Газопровод Россия—Китай во время прокладки был разделен на три участка: северный участок от пров. Хэйлунцзян до г. Чанлин (пров. Цзилинь), средний участок от г. Чанлин до г. Юнцин (пров. Хэбэй) и южный участок от г. Юнцин до Шанхая⁶³.



Трасса газопровода «Сила Сибири».

Источник: Газопровод «Сила Сибири». URL: <https://ria.ru/20191202/1561740032.html?in=t>.

В 2022 г. китайско-российский восточный газопровод с момента ввода в эксплуатацию три года назад увеличил суточный объем транспортировки газа до 61 млн куб. м, и в 2022 г. годовой объем транспортировки газа по российско-китайскому газопроводу составил 15,5 млрд куб. м, а всего за последние три года по трубопроводу в Китай было поставлено более 30 млрд куб. м природного газа⁶⁴, который использовался в провинциях Северо-Востока КНР, в Пекине, Тяньцзине и Шанхае. Ожидается, что в 2023 г. годовой объем транспортировки газа превысит 22 млрд куб. м⁶⁵.

Северный участок был введен в эксплуатацию в декабре 2019 г., а средний участок — в декабре 2020 г. и пересекает пять провинциальных регионов, включая провинции Цзилинь, Автономный район Внутренняя Монголия, провинции Ляонин и Хэбэй и доходит до г. Тяньцзинь. Южный участок находится в конечной стадии строительства и, как ожидается, будет завершен и введен в эксплуатацию в 2025 г.⁶⁶ К тому времени суточная пропускная способность объемов газа из РФ составит 38 млн куб. м, что почти в три раза превысит текущую мощность российско-

китайского газопровода⁶⁷. По сообщению корпорации Pipeline Network (PipeChina), в сентябре 2022 г. был введен в эксплуатацию участок восточного газопровода Китай—Россия, соединяющий г. Аньпин (пров. Хэбэй) с г. Тайань (пров. Шаньдун) проектной мощностью 18,9 млрд куб. м газа в год, что ознаменовало дальнейшее улучшение энергетического канала в восточном Китае. Участок Аньпин—Тайань является важной частью южного участка восточного маршрута китайско-российского газопровода, а общая протяженность линии составляет 320 км, диаметр трубы — 1219 мм, расчетное давление — 10 мегапаскалей (МПа).



Китайский маршрут газопровода Россия—Китай.

Источник: An Baijie, Ren Qi. China, Russia launch pipeline. URL: http://www.chinadaily.com.cn/global/2019-12/03/content_37527203.htm.

Строительство участка началось в октябре 2020 г., причем в период строительства были преодолены такие трудности, как сложные условия прокладки в горной местности, частые наводнения и неоднократные вспышки эпидемий⁶⁸. Согласно корпорации PipeChina, в декабре 2022 г. был сдан в эксплуатацию участок Тайань—Тайсин восточного маршрута газопровода Китай—Россия, что означало, что восточный маршрут этого трансграничного газопровода удалось протянуть до его конечного пункта в Шанхае на востоке КНР⁶⁹. По словам китайских экспертов, завершение проекта знаменует собой новую веху в китайско-российском энергетическом сотрудничестве, и две страны станут еще более тесными партнерами для обеспечения энергетической безопасности⁷⁰. Участок газопровода Тайань—Тайсин имеет протяженность 750 км с проектным годовым объемом транспортировки газа 18,9 млрд куб. м.

После ввода в эксплуатацию участок может соединиться с китайским газопроводом Запад—Восток в г. Тайсин (пров. Цзянсу), и увеличить мощность поставок природного газа в регионе дельты реки Янцзы примерно на 50 млн куб. м газа в сутки. Маршрут также диверсифицирует каналы энергоснабжения района Бохайского экономического кольца, снизив зависимость региона от импортного сжиженного природного газа и уменьшив стоимость потребления газа в этом регионе⁷¹. Также в декабре 2022 г. было завершено строительство подводного туннеля через реку Янцзы, который позволит российскому газу пересечь реку Янцзы и добраться до Шанхая⁷². Туннель протяженностью 10,226 км был спроектирован с тремя газопроводами диаметром 1422 мм каждый и стал ключевым проектом восточного маршрута китайско-российского газопровода, заложивший основу для полного завершения крупного проекта китайско-российского энергетического сотрудничества, и, как ожидается, туннель будет введен в эксплуатацию в 2025 г.⁷³ По заявлению руководства корпорации PipeChina, после ввода в эксплуатацию всего восточного маршрута китайско-российского газопровода объем поставок природного газа из Сибири в три провинции на северо-востоке Китая, регион Пекин—Тяньцзинь—Хэбэй и регион дельты реки Янцзы будет постоянно увеличиваться⁷⁴. Ожидается, что к 2025 г. ежегодный объем поставок газа увеличится до 40 млрд куб. м, что позволит административным единицам провинциального уровня Китая, прилегающим к трассе трубопровода, уменьшить ежегодный объем выбросов CO₂ на 164 млн т и диоксида серы на 1,82 млн т⁷⁵.

1 февраля 2023 г. Правительство России одобрило проект межправительственного соглашения о поставках газа в Китай по дальневосточному маршруту, при этом две страны заявили, что поощряют расчеты в своих национальных валютах. Суть проекта соглашения заключается в укреплении китайско-российского сотрудничества в сфере энергетики, в том числе строительства и эксплуатации трансграничного газопровода через

реку Уссури в районе городов Дальнереченск (РФ) и Хулинь (пров. Хэйлунцзян) на северо-востоке Китая. Как сообщило ТАСС, кабинет министров России поручил Минэнерго РФ совместно с МИД РФ провести переговоры с Китаем и подписать соглашение. По словам директора Китайского центра энергетики Лин Боцяна, «Соглашение является дальнейшим развитием энергетического сотрудничества между российскими и китайскими компаниями, демонстрируя важность, которую две страны придают энергетическому сотрудничеству».

4 февраля 2022 г. российская государственная энергетическая компания «Газпром» объявила о подписании долгосрочного соглашения с Китайской национальной нефтяной корпорацией (CNPC) о поставках природного газа в Китай по Дальневосточному газопроводу. По утверждению председателя правления компании «Газпром» А. Миллера, «Как только проект выйдет на полную мощность, объем поставок российского трубопроводного газа в Китай вырастет на 10 млрд куб. м и составит 48 млрд куб. м в год (с учетом поставок по газопроводу «Сила Сибири»). Это второй контракт на поставку российского газа в Китай, который свидетельствует об исключительно сильном взаимном доверии и партнерстве между нашими странами и компаниями»⁷⁶.

На полях Шанхайской организации сотрудничества в Самарканде (Узбекистан), в сентябре 2022 г. руководители России, Китая и Монголии договорились о начале строительства в 2024 г. монгольского участка газопровода Китай—Россия, который впервые будет поставлять в КНР газ с западносибирских месторождений, ранее направлявшийся в Европу, Ввод в эксплуатацию нового газопровода намечен на 2030 г.⁷⁷

5.4. Международно-правовая позиция КНР в отношении Арктики

По международному законодательству никто не может воспрепятствовать проходу коммерческих судов даже через свои территориальные воды. Статус СМП как особой зоны России со специальным режимом прохода означает лишь, что Россия может устанавливать здесь режим страхования судов, обеспечивать спасательные операции, в том числе за деньги, а также предлагать ледокольное сопровождение. То есть в той или иной степени, Китаю не обойтись без российского участия. Но все-таки надо понимать, что сегодня у России в соответствии с морской конвенцией нет монополии на этот маршрут.

Хотя Китай не имеет ни материкового, ни островного побережья в Северном Ледовитом океане, и, соответственно, у КНР здесь нет своей исключительной экономической зоны и континентального шельфа, страна не относится к пятерке «приарктических государств», Китай, тем не менее, обозначает свой статус как «околоарктическое государство», од-

нако, обладая одним из самых обширных побережий, выходящим к морям Тихого океана, Китай планомерно наращивает арктический компонент в своей правовой политике. В международно-правовом плане Китай объясняет такое наращивание возможностями, предусмотренными в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., тщательно избегая вопроса о конкретизации применимого к Арктике международного обычного права. Делая акцент на открывающиеся перспективы наравне с арктическими государствами участвовать в управлении судоходством по арктическим морями и новыми возможностями инвестировать в разработку минеральных ресурсов арктического континентального шельфа, Китай оставляет без внимания особенности регионального правового режима Северного Ледовитого океана.

Стремительное международно-правовое продвижение национальных интересов Китая в Арктике и связанной с этим растущей в последнее время активности (как в качестве постоянного наблюдателя в Арктическом совете, так и в качестве участника международных двусторонних и региональных международных договоров) позволяет утверждать, что арктическая составляющая правовой политики КНР в будущем будет только увеличиваться, что подтверждается призывами признания арктического шельфа зоной «общего наследия человечества» «общего наследия человечества», изданием Китаем национальных юридических документов (руководств по судоходству по Северному морскому пути и Северо-Западному проходу, введением Китаем своих наименований в Арктике взамен давно устоявшихся).

Современная позиция Китая в отношении применимости режима «общего наследия человечества» к Арктике

При детальном анализе первого в истории Китая его правового документа, в котором предметно изложена «Арктическая политика Китая» (China's Arctic Policy, January 2018) показательна констатация того, что «государства, находящиеся за пределами Арктического региона, не имеют территориального суверенитета в Арктике, однако, они имеют право на проведение научных исследований, осуществление судоходства, рыболовства..., а также право на разведку и разработку ресурсов в Районе, в соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г. и общим международным правом». Китайский документ свидетельствует о позиции Китая в том, что главное в статусе Северного Ледовитого океана составляет именно Конвенция ООН по морскому праву 1982 г., в ее Части XI («Район») — о квалификации морского дна за пределами национальной юрисдикции в качестве «общего наследия человечества» («the common heritage of mankind»). То есть Китай, согласно анализируемому документу, уже исходит из того, что в настоящее время в Северном Ле-

довитом океане наличествует международный район морского дна, где неарктические государства имеют «права на исследование ресурсов и их использование».

Следует заметить, что доводы Китая в пользу применимости к Арктике этой нормы Конвенции 1982 г. совпадают с международно-правовой позицией стран Европейского Союза, в том числе и в части квалификации этой Конвенции как «главной» в правовом режиме Арктики, при игнорировании исторически сложившегося ее статуса, начиная с Русско-английской (1825 г.) и Русско-американской (1867 г.) конвенций. Если интересам любого из пяти приарктических государств не соответствует создание в Арктике, за счет его арктического шельфа режима «общего наследия человечества», то создание подобного режима в Северном Ледовитом океане отвечает сугубо экономическим интересам Китая, так как в этом случае КНР может получить возможность осуществлять природоресурсную деятельность в Арктике (за пределами национальной юрисдикции приарктических государств).

В таком контексте вряд ли России целесообразно поддерживать резкую критику США и Канады в отношении попыток Китая расширительно толковать положения Конвенции 1982 г. об «общем наследии человечества», особенно применительно к Северному Ледовитому океану. Вместе с тем, нецелесообразна и поддержка данной правовой политики Китая, нацеленной на привнесение интернационализованного режима «общего наследия человечества» в Арктику, за счет сокращения площади арктического шельфа России. Скорее, целесообразно в рамках научно-правового диалога разъяснять китайским партнерам, что национальным интересами, и России, и Китая соответствует не привнесение в Северный Ледовитый океан режима глобальной интернационализации его дна, а создание российско-китайских двусторонних механизмов сотрудничества в деле разведки и разработки российского арктического шельфа.

Правовая позиция КНР в отношении режима судоходства в Арктике

В июне 2017 г. Государственный комитет КНР по развитию и реформе и Государственное управление по вопросам океана КНР опубликовали «Концепцию сотрудничества на море в рамках инициативы «Один пояс и один путь»», согласно которому Китай официально включает Арктику в этот мегапроект. В «Арктической политике Китая» также отражено намерение государства совместно со всеми сторонами создать «Полярный шелковый путь» на основании уже существующих арктических судоходных маршрутов — Северо-Восточного прохода, Северо-Западного прохода и Центрального прохода (под последним понимается кроссполярный маршрут, проходящий через районы открытого моря в центре Се-

верного Ледовитого океана). Отметим, что в китайском документе не говорится о том, что создавать «Полярный шелковый путь» Китай намерен, соответственно, с Россией (в части Северного морского пути), с Канадой (в части Северо-Западного прохода), с приарктическими государствами (в части кроссполярного маршрута).

Что касается непосредственно статуса Севморпути, то этот термин используется лишь в двусторонних российско-китайских документах, причем КНР не оспаривает правомочия РФ в отношении национально-законодательного регулирования прохода судов по СМП. В иных документах Китай опирается на более широкое по значению понятие — Северо-Восточный проход, охватывающий и Севморпуть. Вместе с тем, настораживает то, что китайские юристы высказываются за многостороннее согласование правового режима Берингова пролива (единственного морского пути из Тихого океана в Северный Ледовитый), как будто двусторонних документов по Берингову проливу прибрежных к нему государств (РФ и США) недостаточно. Настораживает и нацеленность Китая на замену правового понятия «Севморпуть» термином «Ледовый шелковый путь», причем в ряде российско-китайских правовых документов (в т. ч. подписанных Министерством экономического развития РФ) такая замена уже присутствует. При этом Министерство транспорта РФ до сих пор юридически не оценило, насколько корректно издание в 2014 г. Администрацией Китая по обеспечению безопасности на море «Руководства плавания по Северо-Восточному проходу на китайском языке. Издание руководства для плавания по Севморпути является, по нашему мнению, является прерогативой России как суверенного государства, причем, когда аналогичное руководство Китай издал в отношении Северо-Западного прохода (проходящего вдоль побережья Канады), то канадское правительство дало Китаю четко понять, что не считают китайские руководства для плавания по водам Канады юридически уместными.

Уже в 1985 г. Канада поставила под свой контроль навигацию судов иностранных государств в проливах Северо-Западного прохода, приняв национальный закон — «Закон Канады о предотвращении загрязнения арктических вод», в соответствии с которым Канада объявила морские пространства внутри Канадского Арктического архипелага своими внутренними водами в результате проведения вокруг него прямых исходных линий. В пределах таких линий оказался и Северо-Западный проход и, согласно п. 11 и 12 Закона, в зонах контроля навигационной безопасности Канада была вправе принимать специальные правила, регулирующие судоходство, а также запрещать проход судов, не соответствующих этим правилам. Очевидно, что активная нормотворческая деятельность Канады по распространению статуса внутренних вод на свои прибрежные арктические акватории в полной мере соответствовала как требованиям

Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., так и международному морскому праву в целом, поскольку подобные действия не встретили никаких возражений со стороны остальных стран мира. Напомним, что Канада осуществляет суверенитет в отношении Северо-Западного прохода по исторически сложившимся правовым основаниям, при этом Канада не придерживалась и не придерживается концепции отождествления ледяных массивов и суши = таким образом, даже полное таяние льдов в канадском арктическом секторе не повлияет на канадский суверенитет над Северо-Западным проходом.

Если считать, что Россия и Канада осуществляют свою юрисдикцию и контроль в арктических водах даже в объемах, превышающих их полномочия по Конвенции 1982 г., то нельзя не признать, что эти государства могут не обращать внимание на отдельные подходы некоторых государств к решению данных международных вопросов благодаря наличию у них обоснованных претензий на прибрежные исторические воды, существованию требований, связанных с необходимостью обеспечения безопасности и защиты окружающей среды во время осуществления навигации в этом регионе. Как бы то ни было, в условиях осуществления такой юрисдикции и контроля ни одно из государств мира не заинтересовано в подрыве потенциала осуществления международной торговли с использованием их арктических вод. Именно солидарная правовая позиция Канады (в части Северо-Западного прохода) и России (в части Севморпути) обеспечивает стабильность исторически сложившегося правового режима судоходства в морях Северного Ледовитого океана. При этом целесообразно, как представляется, смелее идти на создание инвестиционных механизмов участия китайских инвесторов в строительстве российских высокоширотных морских портов, в том числе в качестве акционеров таких портов. В этом случае Китай вероятнее всего будет поддерживать правовую позицию РФ в отношении сохранения национально-законодательного регулирования судоходства по Северному морскому пути и после того, как его воды не будут покрыты льдом большую часть года.

Перспективы транзита по СМП — мнение китайских специалистов

Китайские морские компании проявляют больший интерес к СМП, нежели к другому арктическому морскому пути — Северо-Западному проходу (СЗП), пролегающему в канадских и американских водах. Причина в том, что для СЗП, имеющего ту же протяженность, что и СМП, характерна более тяжелая ледовая обстановка. Кроме того, по размеру ледокольного флота Канада уступает России в 14 раз, и поэтому канадский Северо-западный путь в обозримом будущем не станет конкурентом российскому СМП. При этом восточный экспортный маршрут СМП (в

Китай и страны АТР считается премиальным для СПГ, а его доставка с Ямала в КНР, например, составляет всего 16 дней, что в два раза быстрее, чем через Суэцкий канал. По оценке китайских аналитиков, при круглогодичной загрузке восточной части СМП транспортные расходы при поставке СПГ в КНР (по сравнению с маршрутом через Суэцкий канал) будут на 30 долларов за 1 тонну меньше.



Страны, контролирующие зону прохождения арктических морских транспортных маршрутов. *Источник:* Арктика: DRILL, BABY, DRILL. URL:

<https://sectormedia.ru/articles/arktika-drill-baby-drill/>.

В 2019 г. китайская компания China Poly Group Corp. выразила желание инвестировать 300 млн долларов в развитие мощностей российского порта Мурманск, который может стать базой для приема и обслуживания китайских судов при транзитных перевозках грузов в страны Европы. Интерес к проводке караванов грузовых судов через СМП проявляют порты Тяньцзинь, Шанхай, Нинбо-Чжоушань и, в особенности, порты северо-восточного Китая (Далянь, Даньдун, Инькоу, Цзиньчжоу). При этом они отмечают значительные трудности, возникающие при проходе по СМП, связанные с недостаточностью количества современных судов

арктического флота (как специализированных крупных контейнеровозов и балкерных судов, так и мощных атомных ледоколов), неразвитостью российской береговой инфраструктуры и низким качеством логистики северных портов РФ.

Во время работы Ассамблеи Полярного круга (Рекьявик, Исландия, 14—17 октября 2021 г.) проект «Полярный Шелковый путь», предложенный лидерами Китая и России в 2017 году, оказался в центре внимания, поскольку таяние арктического морского льда позволило торговым судам свободнее перемещаться по Северному Ледовитому океану, причем значительно сокращаются судоходные пути, соединяющие Азию, Европу и даже Северную Америку. Участники ассамблеи заявили, что открытие арктического маршрута будет способствовать общему росту экономики региона, а структура мировой торговли и судоходства претерпит серьезные изменения. Китайские эксперты заявили, что «Полярный Шелковый путь» станет важным направлением исследований в рамках инициативы «пояс и путь»⁷⁸. «Полярный Шелковый путь» — относительно новая концепция, которая предоставляет альтернативу глобальным судоходным транзитным перевозкам, особенно после беспрецедентного хаоса, наблюдаемого в Суэцком канале, вызванного застрявшим грузовым судном, эпидемией COVID-19, ростом ставок фрахта, разрывом международных морских логистических цепочек, заторами в портах.

При нормальных условиях маршрут морского транзита страны ЮВА-Европа должен проходить через Суэцкий канал и Малаккский пролив, представляя собой протяженный объездной путь. Однако, если выбрать маршрут из Шанхая в Мурманск (Россия), то проход по российскому арктическому водному пути может сократить протяженность рейса почти вдвое по сравнению с традиционными маршрутами, что займет примерно на 15 дней меньше времени и сэкономит 20%⁷⁹. Кроме того, при осуществлении морских перевозок по Севморпути не взимается плата за транзит; для судов, следующих по арктическому маршруту, отсутствуют ограничения по тоннажу, осадке и размерам, которая существует для контейнеровозов при движении через Суэцкий и Панамский каналы, где проход ограничен стандартами Panamax и Suezmax; акватория СМП характеризуется существенной безопасностью — отсутствие военно-политических конфликтов, случаев морского пиратства и т.п.⁸⁰. С возможным вступлением Швеции и Финляндии в НАТО, арктический регион станет стратегически важным для РФ, поскольку Россия столкнется с определенными ограничениями на водные пути к Балтийскому морю⁸¹. При этом, отмечает китайская пресса, Россия создает в Арктике самый современный атомный ледокольный флот в мире — пять действующих ледоколов, среди которых переданный в эксплуатацию в 2020 г. ледокол

«Арктика», четыре строящихся ледокола проекта 22220 и самый мощный в мире атомный ледокол «Лидер»⁸².

По словам отраслевого аналитика У Минхуа, грузовой маршрут через Арктику существует уже несколько лет, а большинство товаров, доставляемых по маршруту, представляют собой балкерные грузы, например, железная руда, металлы, минеральные удобрения, перевозимые на судах, которые спроектированы или оборудованы специально для суровых региональных условий (например, двойной корпус). По его мнению, в отличие от традиционных маршрутов, из-за суровых условий в Арктике, маршрут является сезонным — лучший период судоходства в году — это летнее время с июля по сентябрь. В случае, если тенденция таяния ледяного покрова сохранится, доступное судоходное окно будет еще больше расширено⁸³. Например, поскольку глобальное потепление сделало воды арктического региона более пригодными для судоходства в летнее время, китайская судоходная компания COSCO Shipping (мировой лидер по объемам транспортировки навалочных грузов, входит в число 10 крупнейших мировых контейнерных операторов и ежегодно перевозит более 200 млн т груза) совершила за летний период в общей сложности 31 рейс, сократив время доставки на 395,5 дней⁸⁴.

Однако, по мнению китайских аналитиков, развитие контейнерных перевозок станет делом будущего, поскольку сегодня в Арктике невозможно организовать полноценный линейный сервис из-за погодных ограничений. Следует понимать, что контейнерная линия не сможет работать стабильно в климате российского Севера — сложная ледовая обстановка делает сроки доставки непрогнозируемыми, а для большинства грузов в контейнерах низкие температуры неприемлемы. В периоды образования толстого пакового льда при перевозке грузов по арктическому маршруту требуется ледокольное сопровождение, ледовая лоцманская проводка и информационное обеспечение ввиду сложной навигационной обстановки, высококвалифицированный и специально подготовленный экипаж с языковой подготовкой, особое оборудование для работы в арктических условиях, которые значительно повышают стоимость арктического фрахта, который, в свою очередь, увеличивает стоимость перевозимой продукции. Китайские специалисты полагают, что пока неясно, сможет ли страхование полностью покрыть стоимость крупной аварии⁸⁵. Ущерб от разлива нефти, столкновения с айсбергом или высадки с корабля может исчисляться сотнями миллионов долларов — по их мнению, без накопленных за несколько лет данных о количестве жертв, аварий, столкновений или разливов нефти «моделирование рисков невозможно. Кроме всего, большие грузовые суда и контейнеровозы представляют собой значительную проблему — такой корабль с грузом, экипажем, топливом и балластной водой в сложных аркти-

ческих условиях намного сложнее поддается маневрированию или буксировке, чем обычный траулер⁸⁶.

В последние годы более 40 страховых компаний или брокеров заявили, что у них все еще слишком мало знаний о регионе, чтобы надлежащим образом решить все вопросы об ответственности. При оценке арктических рисков международным страховщикам приходится каждый раз «импровизировать» — они проводят свои собственные оценки, а затем добавляют до 40—60% к базовой премии в размере от 80 до 140 тыс. долл. за страховку только одного судна, «чтобы гарантировать единственное путешествие в Арктику, но окончательная стоимость повышенной ставки страховой премии зависит от типа судна, маршрута и близости ледокола». И, тем не менее, согласно данным Международного союза морского страхования (IUMI), в последние несколько лет морские страховщики в целом платили за повреждение судов больше, чем собирали в виде ставок страховых премий. До сих пор самые распространенные проблемы были связаны не с столкновением с айсбергами, а с оборудованием, которое замерзает, а также с воздействием магнитного поля Земли, влияющим на точность работы некоторых навигационных приборов, вплоть до нарушения работы компаса. Согласно отчету крупнейшей немецкой Allianz Group за 2020 г., из 712 зарегистрированных инцидентов в Арктике повреждение или отказ оборудования составили почти половину. Другие инциденты включали трещину в корпусе, взрывы и падение людей за борт. Это приводит к тому, что большая часть затрат страховщика связана с доставкой поврежденного судна в порты из удаленных мест, а плата за буксир может исчисляться миллионами долларов. В 2020 г. пассажирское судно Clipper Adventurer с более чем 100 пассажирами село на мель в канадской Арктике. Ему повезло, поскольку единственное в стране картографическое судно береговой охраны находилось всего в 500 морских милях и прибыло на спасение через 40 часов. По словам картографа спасательного судна, «к счастью, погода в тот день была прекрасной, солнечной и совершенно спокойной, так что мы смогли всех спасти». Судно Clipper Adventurer пришлось вернуться в Европу для ремонта, а его владельцы подали на Канаду судебный иск на 13,5 млн долл., заявляя «о предоставлении некачественных навигационно-гидрографических данных», но проиграли дело, после ознакомления с записью, сделанного канадским спасательным судном.

Канада подала встречный иск, и ей было присуждено около 445 тыс. долл. в качестве компенсации расходов на борьбу с загрязнением арктических вод⁸⁷. Многие брокеры уходят с рынка — так что аппетит к страхованию рисков на арктическом рынке невысокий. В итоге из-за высоких рисков страховщики зачастую отказываются работать с контейнерными перевозчиками в регионе с экстремальными погодными условиями, а

грузовладельцы предпочитают более длинный и дорогой, но более безопасный маршрут через Суэцкий канал⁸⁸.

Китайские аналитики справедливо отмечают, что «Россия хорошо осознает, что открытие арктических водных путей будет способствовать развитию ее арктического прибрежного региона, и она может участвовать в глобальных перевозках, связывающих Европу и Азию»⁸⁹. Однако инфраструктура в прибрежных районах Российской Арктики оставляет желать лучшего, портовая инфраструктура, построенная во времена Советского Союза, давно не ремонтировалась⁹⁰, а объем грузооборота по СМП значительно уступает показателю Суэцкого канала⁹¹. Поэтому России необходимо привлечь большой объем государственных, частных и зарубежных инвестиций для модернизации и развития своего арктического транспортного комплекса⁹². В контексте долгосрочного ухудшения отношений между США и Россией развитие российских арктических водных путей генерирует значительный спрос на китайские инвестиции и технологии⁹³, а это означает, что существует большой потенциал для сотрудничества между Китаем и Россией в целях регионального экономического развития»⁹⁴.

Осуществляя инициативу «пояс и путь», Китай выступает за совместное строительство «Полярного Шелкового пути» в Арктике⁹⁵, уделяя особое внимание инвестиционному сотрудничеству в области развития арктических судоходных маршрутов и энергетики⁹⁶. Если КНР и РФ смогут достичь конкретного соглашения о сотрудничестве в регионе в рамках китайского мегапроекта «пояс и путь», то это даст толчок развитию российской арктической инфраструктуры⁹⁷. Китайские эксперты полагают, что переключение части китайского морского евразийского транзита на СМП можно ожидать примерно минимум через 10 лет, а сегодня с уверенностью можно рассматривать совместное российско-китайское освоение СМП в плане развития транспортировки углеводородов региона в КНР, страны ЮВА и Европы. Согласно расчетам Института полярных исследований КНР, объем внешнеторгового оборота Китая в 2030 г. может составить около 9—10 трлн долл.⁹⁸. Поскольку более 90% внешней торговли страны обеспечивается морскими перевозками, то стоимость 5% внешнеторговых грузов, перевезенных китайскими морскими компаниями по СМП после 2030 г., может составить около 400—450 млрд долл., и, кроме того, это позволит Китаю ежегодно экономить на транспортных расходах и сборах до 127 млрд долл., при условии, что маршрут будет полностью введен в эксплуатацию⁹⁹.

Следует заметить, многие российские публикации, рассматривающие скорое «мировое потепление» в качестве важнейшего фактора, обеспечивающего автоматическое создание альтернативы Суэцкому и Панамскому каналам в виде «Полярного Шелкового пути», по нашему мнению,

представляют собой несколько идеалистический подход, поскольку наивно думать, что увеличение доходов от роста объемов арктических транзитных перевозок произойдет будто по мановению волшебной палочки¹⁰⁰. Для создания действительно конкурентоспособного морского северного маршрута российской стороне предстоит ускорить модернизацию арктической транспортной инфраструктуры для улучшения привлекательности морских перевозок по СМП, а тесное российско-китайское взаимодействие в освоении Севморпути и растущие объемы торговли КНР с европейскими странами, помогут кардинально изменить структуру и маршруты морских евразийских перевозок транзитных грузов и углеводородов, причем огромную помощь в совместном с Россией освоении углеводородных ресурсов в арктических районах РФ и их транспортировки уже сегодня оказывают крупнейшие в РФ компании НОВАТЭК и «Роснефть»¹⁰¹, а в КНР — нефтегазовая корпорация China National Petroleum Corporation и компания PetroChina (которые в 2022 г. занимали 3-е и 4-е места среди Top 50 крупнейших мировых нефтегазовых компаний), крупные государственные банки, Фонд Шелкового пути и, возможно, в перспективе и Азиатский банк инфраструктурных инвестиций¹⁰².

5.5. Российско-китайское энергетическое сотрудничество в Арктике

В наши дни российско-китайское сотрудничество в области энергетики набирает обороты, о чем было подчеркнуто в обращении Президента РФ В. Путина и Председателя КНР Си Цзиньпина к участникам 3-го Китайско-российского энергетического бизнес-форума, который проводился в конце ноября 2021 г. в онлайн и офлайн режиме в Пекине и Москве. Руководители двух братских стран подчеркнули важность сотрудничества в области энергетики и выразили надежду, что глубина и масштабы сотрудничества в этой области будут увеличены¹⁰³.

По данным Национального управления энергетики КНР, в 2021 г. объем двусторонней торговли между Китаем и Россией в энергетической сфере составил около 35% общего объема внешнеторгового оборота между двумя странами, причем особенно вырос объем торговли природным газом который увеличился более чем на 60% по сравнению с 2020 г.¹⁰⁴ В последние годы в рамках сопряжения российской интеграции Евразийского экономического сообщества и китайского проекта «пояс и путь» российско-китайское всестороннее стратегическое партнерство в экономической и энергетических сферах упрочилось, чему ярким примером стало реализация проекта «Ямал СПГ», как форма взаимовыгодного сотрудничества между членами и наблюдателями Арктического совета, прежде всего с Китаем. Кроме того, этот проект будет еще больше сти-

мулировать рост производства СПГ в российской Арктической зоне и развитие инфраструктуры Северного морского пути¹⁰⁵.

Китайские эксперты утверждают, что Арктика является одним из крупнейших оставшихся регионов мира, где доступны газ и нефть — «Арктический регион может скрывать до 30% неоткрытых запасов природного газа на планете, и большинство из них находится на территории России в Арктике. Здесь также содержится до 4% мировых запасов нефти или 160 млрд баррелей, которые еще предстоит открыть. Согласно прогнозам, большая часть запасов находится на глубине менее 500 м к северу от Полярного круга»¹⁰⁶.



Рис. Источник: <http://yamallng.ru/project/about/>

«Ямал СПГ» — это крупнейший проект по добыче и производству СПГ в Арктике и важнейший мегапроект российско-китайского сотрудничества в области энергетики, реализуемый в РФ в рамках проекта Председателя КНР Си Цзиньпина «пояс и путь». Проект «Ямал СПГ» ПАО «НОВАТЭК» осуществляет на заполярном полуострове Ямал (в Ямало-Ненецком автономном округе — крупнейшем регионе мира по добыче газа, чья доля составляет 80% в РФ и 15% в мире) на базе Южно-Тамбейского месторождения (ресурсной базой для развития проекта рассматриваются запасы месторождений Геофизическое и Салмановское (Утреннее)).

На начало 2021 г. российскими специалистами доказано наличие запасов углеводородов ПАО «НОВАТЭК» в размере 16,5 млрд баррелей нефтяного эквивалента (SEC), которые в основном расположены на суше, что облегчает их извлечение. Оператором проекта «Ямал СПГ» является

ОАО «Ямал СПГ» — совместное предприятие, в состав которого входят ПАО «НОВАТЭК» (50,1%), Китайская национальная нефтяная корпорация (China National Petroleum Corporation/CNPC/中国石油天然气集团公司) (20%), китайский Фонд Шелкового пути (Silk Road Fund/丝绸之路基金会) (9,9%)¹⁰⁷ и французский концерн Total (20%)¹⁰⁸. К началу 2022 г. всеми участниками проекта «Ямал СПГ» профинансировано около 8 млрд долл., а 9 июля 2018 г. первый СПГ-танкер с Ямала прибыл в китайский порт Наньтун по Арктическому маршруту, что стало отправной вехой российского экспорта СПГ в КНР¹⁰⁹.

В 2012 г. было начато строительство современного арктического порта Сабетта для обслуживания завода по сжижению природного газа в рамках проекта «Ямал СПГ», строительство которого было начато в 2014 г. Производство СПГ на 1-й технологической линии завода было запущено 5 декабря 2017 г., на 2-й — в августе 2018 г., на 3-й — в ноябре 2018 г. и на 4-й — в мае 2021 г. Планом предусматривается ежегодное производство СПГ в объеме 16,5 млн т и около 1,2 млн т газового конденсата, которые будут поставляться в Китай и страны АТР, а также страны Европы¹¹⁰.

В декабре 2018 г. китайская судостроительная компания Guangzhou Shipyard International Company Ltd (GSI) спустила на воду танкер для перевозки конденсата дедевитом 44,5 тыс. т, который рассчитан на работу при температурах до -50 С и самостоятельное плавание во льдах толщиной до 1,8 м¹¹¹. Судно, построенное по проекту Aker ARC 212, имеет ледовый класс Arc7 и предназначено для проекта «Ямал СПГ» и обеспечивает круглогодичную транспортировку газового конденсата по СМП¹¹². Корабль предназначен для движения вперед по открытой воде и тонкому льду, но с разворотом на 360 градусов и движением назад. Кроме того, два азимутальных подруливающих устройства позволяют кораблю ломать лед с помощью специальных лопастей, сохраняя навигационную скорость более 12 узлов. Этот танкер (длина 214 м, ширина — 35 м, ледовая осадка — 12 м и получивший название «Борис Соколов»), стал третьим судном, построенным GSI для проекта по производству СПГ на Ямале. Ранее, в 2016 г. компания GSI предоставила проекту два рабочих корабля, которые были единственными, которые могли совершать зимнюю швартовку в порту Сабетта¹¹³.

Второй не менее амбициозный международный проект «Арктик СПГ 2» (проект Arctic LNG 2) ПАО «НОВАТЭК» с участием китайских корпораций осуществляет на Гыданском полуострове в Ямало-Ненецком автономном округе, опираясь на ресурсную базу месторождений Салмановское (Утреннее)¹¹⁴, Штормовое и возможно Геофизическое (на 2021 г. объем доказанных запасов по стандартам PRMS составлял более 2 трлн куб. м природного газа и около 110 млн т жидких углеводородов). Стои-

мость проекта строительства трех технологических линий мощностью 6,6 млн т СПГ каждая, и линии производства газового конденсата с ежегодной мощностью 1,6 млн т будет составлять около 25,5 млрд долл¹¹⁵. В состав учредителей вошли в состав которого входят ПАО «НОВАТЭК» (60%), Китайская национальная шельфовая нефтяная корпорация (China National Offshore Oil Corporation/CNOOC/中国海洋石油总公司) (10%), дочерняя компания CNPC Китайская национальная компания по разведке и разработке нефти и газа (China National Oil and Gas Exploration and Development Company Ltd./CNOOC/中国油气勘探开发有限公司) (10%), французский концерн Total (10%), консорциум японских компаний Mitsui & Co (материнская компания Mitsui Group) и JOGMEC — Japan Arctic LNG (10%)¹¹⁶.



Рис. Источник: <https://www.novatek.ru/ru/business/arctic-lng/>

Запуск и продажи СПГ с первой технологической линии «Арктик СПГ 2» планируется в 2023 г., а второй и третьей линиями — в 2024 и 2026 гг., а общий ежегодный объем производства сжиженного природного газа проекта «Арктик СПГ 2» составит 19,8 млн т, причем объемы поставок будут определяться пропорционально внесенным долям компаний-участников проекта¹¹⁷. К началу 2023 г. степень готовности проекта составляла более 65%, было профинансировано более 70% капитальных затрат¹¹⁸, со всеми участниками проекта были заключены контракты на продажу и поставку производимого СПГ сроком на 20 лет (на условиях FOB Мурманск и FOB Камчатка), причем цена СПГ будет коррелироваться с международными газовыми и нефтяными индексами¹¹⁹.

Часть проекта «Арктик СПГ 2», который осуществляет ПАО «НОВАТЭК», — это строительство уникального Центра производства крупнотоннажных морских сооружений на основаниях гравитационного типа (ОГТ) в Мурманской области на западном берегу Кольского залива в селе Белокаменка, где будут создаваться элементы конструкций (производство оснований гравитационного типа и сборка крупногабаритных модулей), которые станут основой строительства плавучего завода по сжижению природного газа. Планируется, что в Центре будут выполняться 75% работ, предусматривающих строительство завода по производству СПГ, а остальная часть работ будет проводиться в Обской губе, рядом с полуостровами Ямал и Гыдан, где осуществляется добыча газа в рамках проекта «Арктик СПГ-2».

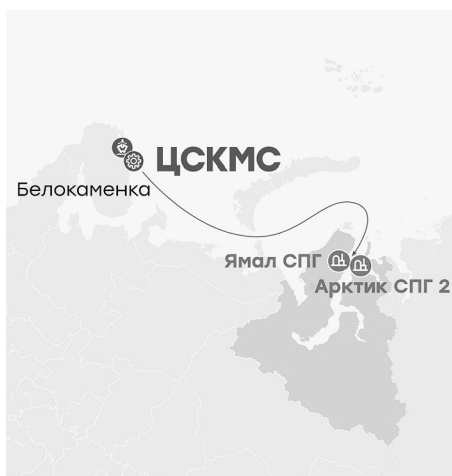


Рис. Источник: <https://www.novatek.ru/ru/business/cskms/>

В конце августа 2021 г. судно с двумя крупнейшими модулями для проекта «Арктик СПГ 2» покинуло остров Сюшань архипелага Чжоушань (пров. Чжэцзян, Восточный Китай), расположенный примерно в 90 км к югу-востоку от Шанхая. Транспортировку модулей с китайской верфи осуществляла специализированная норвежская компания GPO Heavylift, имеющая в своем флоте четыре специализированных полупогружных судна, предназначенных для сухой перевозки морских буровых установок, морских модулей и других негабаритных и тяжеловесных грузов, а судно, осуществляющее буксировку модулей относилось к типу судов ледового класса Ice2, предназначенных совершать перевозку в

сплошном льду в канале за ледоколом при толщине льда до 0,5 м. Модули (длина каждого модуля составляет 60 м, ширина — 40 м, высота — 50 м, и вес — около 8 тыс. т) были созданы шанхайской компанией Wison Offshore & Marine (WOM), дочерней компанией частного китайского конгломерата Wison Group¹²⁰, и являются самыми большими в мире модулями для производства СПГ¹²¹. Через 25 дней судно прибыло в Мурманск, откуда они были доставлены в конце сентября 2021 г. в Белокаменку, где модули установят на основание гравитационного типа, после чего вся конструкция будет отбуксирована в Обскую губу для установки на площадке «Арктик СПГ 2». В будущем 14 подобных модулей будут собраны в крупнейший в мире завод для производства СПГ в Северном Ледовитом океане. Значительная часть экспортной продукции завода будет перевозиться СПГ-танкерами в ледокольном сопровождении по восточному маршруту до бухты Бечевинская в Камчатском крае, где ПАО НОВАТЭК намерено создать крупный СПГ-терминал, откуда продукция будет транспортироваться СПГ-танкерами в КНР и страны ЮВА без участия ледоколов¹²². Поскольку выполнение проекта происходит с использованием модулей на основании гравитационного типа и не будут производиться работы по строительству завода в Обской губе, то этот экологически чистый проект минимизирует воздействие на окружающую среду Арктики.

В сентябре 2015 г., компания Sinopec договорилась о вхождении в капитал крупнейшей в России газоперерабатывающей и нефтехимической компании ПАО «Сибур Холдинг» в качестве стратегического инвестора, а в декабре 2015 г. Sinopec завершила сделку по приобретению 10%-й доли российской компании, которая, по мнению китайской стороны «привела к лучшему обмену совместным опытом и ресурсами, не только укрепила лидирующие позиции обеих компаний на мировом рынке и стратегическое сотрудничество между Китаем и Россией, а способствовало росту благосостояния жителей Дальневосточного региона РФ» (Sinopec в качестве стратегического инвестора получила право назначить представителя в совет директоров российской компании)¹²³. В 2019 году компания Sinopec и ПАО «Сибур Холдинг» заявили о намерении создать совместное предприятия (СП), а после получения всех необходимых согласований регуляторов КНР и РФ закрыли сделку по созданию СП на базе Амурского газохимического комплекса (ГХК)¹²⁴ с общим объемом инвестиций в 11,6 млрд долл (доля российской стороны составляет 60%, китайской — 40%)¹²⁵. Кроме того, для строительства ГХК стороны привлекли кредиты двух российских банков — Газпромбанка и Сбербанк — 750 млн долл. и 700 млн долл. соответственно. В августе 2020 г. две компании приступили к строительству ГХК, который станет крупнейшим в мире предприятием, с ежегодным объемом выпуска базовых полимеров в

2,7 млн т (2,3 млн т — полиэтилена и 400 тыс. т — полипропилена), причем главными покупателями продукции ГХК станут страны ЮВА (в первую очередь — Китай, являющийся крупнейшим мировым потребителем полимеров). Благодаря совместным усилиям двух компаний к концу октября 2021 г. проект был завершен на 25,2%, а, по состоянию на начало 2023 г., работы по строительству завода были выполнены на 87,52%¹²⁶. Аналогичный объект ранее был построен в Тобольске (Россия) проектной мощностью 2 млн т в год и сроком строительства в 52 месяца. Однако срок строительства Амурского ГХК составит всего 46 месяцев, проект по графику будет завершен к маю 2024 г., и к концу 2024 г., по заверениям китайской стороны, после пробного запуска оборудования будет получена первая партия продукции¹²⁷.

29 ноября 2022 г. состоялся IV Российско-Китайский энергетический бизнес-форум, учрежденный по поручению Президента РФ В. Путина и Председателя КНР Си Цзиньпина в июле 2018 г. Четвертый бизнес-форум проводится под эгидой Комиссии при Президенте РФ по вопросам стратегии развития топливно-энергетического комплекса и Государственного энергетического управления КНР, а соорганизаторами Форума выступили ПАО «НК «Роснефть» и крупнейшая китайская нефтегазовая компания Китайская национальная нефтегазовая корпорация. (China National Petroleum Corporation, CNPC). Среди официальных лиц с китайской стороны участвовали вице-премьер Хань Чжэн, руководитель Государственного энергетического управления Чжан Цзяньхуа, руководители крупнейших государственных энергетических компаний. Президент РФ В. Путин и Председатель КНР Си Цзиньпин направили приветствия участникам Форума, в которых отметили позитивную динамику развития российско-китайского энергетического сотрудничества. В частности, в приветствии В. Путин отметил, что несмотря на сложность международной обстановки, отношения между РФ и КНР продолжают развиваться по восходящей, при этом одной из ключевых и наиболее динамичных сфер экономической кооперации двух стран энергетика «неизменно остается одной из ключевых и наиболее динамичных сфер нашей экономической кооперации» и отметил, что сторонам за последнее время удалось обеспечить весьма высокий уровень двусторонних связей на нефтегазовом, угольном и энергетическом направлениях¹²⁸.

В свою очередь, Председатель КНР назвал энергетику «краеугольным камнем сотрудничества Китая и России» и отметил, что двустороннее энергетическое сотрудничество является важной основой делового сотрудничества между Китаем и Россией, и силой, которая защищает глобальную энергетическую безопасность¹²⁹. Перед лицом внешних рисков и вызовов стороны укрепляют контакты и взаимодействие, продвигают сотрудничество по крупным проектам, что свидетельствует о силе и

прочности энергетического сотрудничества Китая и России, а также открывает широкие перспективы всестороннего партнерства и сотрудничества в новую эпоху. Китайская сторона готова вместе с российской стороной строить еще более тесные отношения партнерства и сотрудничества в энергетике, способствовать развитию чистой зеленой энергетики, совместно защищать международную энергетическую безопасность и стабильность отраслевых цепочек снабжения¹³⁰.

Главный исполнительный директор ПАО «НК «Роснефть» И. Сечин выступая с ключевым докладом на открытии бизнес-форума, отметил, что газовая сфера — одно из наиболее перспективных направлений для расширения сотрудничества России и Китая. Он сказал, что объемы трубопроводных поставок газа из России в Китай уже в обозримом будущем превысят 100 млрд куб. м в год, причем возможности российской ресурсной базы природного газа существенно превышают эти объемы. Речь идет как о запасах газа Западной Сибири, перенаправляемых с европейского направления, так и об обширной ресурсной базе на Востоке России. Только у «Роснефти» запасы газа в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке, которые могут быть потенциально поставлены в Китай по трубопроводам, превышают 2 трлн куб. м. Не менее перспективным является рост поставок в Китай российского сжиженного природного газа (СПГ) — сегодня из России в Китай экспортируются сравнительно небольшие объемы СПГ, но в дальнейшем объемы поставок СПГ могут стать сопоставимыми с поставками в рамках трубопроводных проектов. В свою очередь, председатель совета директоров CNPC Дай Хоулянь отметил важность надлежащей эксплуатации нефтепроводов из России в Китай и проекта «Ямал СПГ», долю в котором имеет CNPC, а также необходимость ускорения реализации китайско-российского газопровода по дальневосточному маршруту и проекта «Арктик СПГ-2»¹³¹.

Также, в своем выступлении глава «Роснефти» напомнил, что крупнейшим инвестиционным проектом в мире и самым масштабным на территории России является проект «Восток Ойл» на севере Красноярского края, который является единственным в мире новым проектом, обеспечивающий не только надежные, но и экологически ответственные поставки нефти, так как проектные решения предусматривают применение передовых технологий в области охраны окружающей среды от этапа бурения скважин до специализированного исполнения нефтепроводов и танкеров, которые будут экспортировать нефть. Проект «Восток Ойл» обеспечит долгосрочные надежные и гарантированные поставки энергии для растущих экономик стран Азии и сократит ценовую волатильность, предотвратив резкие колебания цен, которые разрушают стабильность рынка и наносят ущерб всем его участникам. И. Сечин заявил, что к 2033 г. добыча в рамках проекта достигнет уровня в 115 млн т нефти, что сопостави-

мо с 2,5% текущей мировой добычи нефти (только в 2022 г. ресурсная база проекта была увеличена на 300 млн т до 6,5 млрд т). Проект также предусматривает прямые поставки легкой и низкосернистой нефти по Северному морскому пути (СМП). И. Сечин отметил, что объем экспорта российской нефти в КНР за 10 месяцев 2022 г. вырос на 9,5% до показателя 72 млн т — таким образом, Россия заняла второе место среди поставщиков этого топлива Китаю, лишь немного уступив Саудовской Аравии (73,8 млн т). Заместитель Председателя Правительства РФ А. Новак в свою очередь не исключил строительства новых нефтепроводов в Китай¹³².

И. Сечин также заявил, что сотрудничество России и Китая в Арктике динамично развивается, и руководство РФ приветствует вхождение китайских партнеров в проекты в российской Арктике, в том числе проекты по совместному развитию СМП и сопутствующей прибрежной инфраструктуры, которые обеспечат превращение Севморпути в одну из главных мировых транспортных артерий. Тенденция на увеличение грузопотока по СМП наблюдается уже не первый год — в 2021 г. объем перевозок достиг рекорда, превысив 33,5 млн т, а к 2024 г. этот показатель планируется довести уже до 80 млн т.

В своем выступлении на форуме вице-премьер Хань Чжэн высказался о необходимости надлежащего осуществления договоренностей, достигнутых главами двух государств, призвал к еще более тесным партнерским отношениям в области энергетики. С его точки зрения, сторонам необходимо сосредоточить усилия на улучшении делового климата, обеспечении устойчивого развития торговли энергетическими товарами, добиваться последовательного в соответствии с согласованным графиком продвижения в реализации крупнейших проектов сотрудничества. Китайский руководитель также подчеркнул важность укрепления взаимодействия между странами — производителями энергетических ресурсов, транзитными странами и странами-потребителями. Он акцентировал внимание на создании системы управления глобальной низкоуглеродной энергетикой, активном продвижении отношений партнерства и сотрудничества в области глобальной чистой энергетики и совместном ответе вызовам, порождаемым климатическими изменениями.

Представители правительств РФ, КНР и руководители свыше 300 крупнейших российских и китайских компаний приняли участие в работе бизнес-форума, который в сложившейся международной обстановке предоставил участникам уникальную площадку для обсуждения новых возможностей и форматов взаимодействия, выработки предложений по развитию кооперации, а также поиска перспективных совместных проектов. Участники бизнес-форума детально обсудили ключевые вопросы двустороннего взаимодействия в энергетике, причем «на полях» мероприятия

обсуждались и заключались контракты между российскими и китайскими партнерами о поставках энергоресурсов и расчетах за них в национальных валютах¹³³, развитии технологий, проведении совместных исследований, подготовке кадров, привлечении китайских компаний к участию в закупках товаров, работ и услуг для проектов, реализуемых на территории России.

Выступая на пресс-конференции 12 апреля 2023 г., руководитель Национального управления энергетики Китая Чжан Цзяньхуа (Zhang Jianhua) пообещал и дальше повышать энергетическую безопасность страны, поддерживая ежегодный объем добычи нефти на внутреннем рынке на уровне более 200 млн т при сохранении уровня самообеспеченности природным газом не менее 50%. Отвечая на вопрос, будет ли Китай увеличивать объем импорта энергоносителей из России, Чжан ответил, что «сотрудничество в энергетическом секторе между Китаем и Россией является краеугольным камнем двустороннего сотрудничества, причем Китай будет налаживать более тесные контакты в энергетическом секторе с Россией, всесторонне поддерживая компании обеих стран при заключении соглашений о сотрудничестве и обеспечивая стабильность производственных цепочек и цепочкой поставок углеводородов»¹³⁴.

Примечания

¹ Xi, Putin agree to deepen comprehensive strategic partnership of coordination for new era. URL: https://www.bjreview.com/World/202303/t20230322_800326354.html; *Chu Daye*. China-Russia bilateral pre-2030 plan focuses on vital issues capping vast growth potential. China-Russia trade could get lift from complementarity, organic growth. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287851.shtml>; *Chu Daye*. China-Russia Pre-2030 plan aims to improve trade quality. Neighbors to forge a new-type industrial chain. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287763.shtml>.

² *Zheng Xin*. CNOOC completes first yuan-settled LNG trade. URL: <http://www.china-daily.com.cn/a/202303/28/WS6422f68da31057c47ebb70c7.html>.

³ Consumption of oil, gas to rise on back of recovery. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-03/29/content_85198228.htm.

⁴ *Zheng Xin*. Historic fall in oil, gas imports ups confidence. URL: <http://www.china-daily.com.cn/a/202302/18/WS63f03c2fa31057c47ebaf853.html>.

⁵ China-Russia trade up 38.7% in Q1, energy cooperation continues to be a major stabilizer for bilateral ties. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202304/1289098.shtml>.

⁶ *Zheng Xin*. Energy plays bigger role in bilateral trade. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202303/21/WS6419b93ba31057c47ebb5b6b.html>.

⁷ China, Russia eye trade boom, expected to achieve \$200b trade target ahead of schedule. Cooperation under BRICS, SCO to be expanded. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287717.shtml>.

⁸ China-Russia oil pipeline records 30m tons in delivery. URL: http://www.china-daily.com.cn/business/2013-01/02/content_16075633.htm.

⁹ China, Russia oil pipeline starts operation. URL: http://www.chinadaily.com.cn/m/dalian/2011-01/01/content_11791739.htm.

¹⁰ China, Russia seal a host of energy deals. URL: http://en.ce.cn/subject/exclusive/201510/23/t20151023_1654453.shtml.

¹¹ Из Казахстана с транзитом. «Роснефть» увеличит поставки в Китай. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/3187360>.

¹² Xi's visit to open new prospects for China-Russia ties. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/201906/1153159.shtml>.

¹³ Россия не исключила увеличения транзита нефти в Китай через Казахстан. URL: <https://www.interfax.ru/world/830374>.

¹⁴ *Zheng Xin (China Daily)*. CNPC willing to take part in more ventures. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/23/content_28029531.htm.

¹⁵ China's energy output in high gear in 2022. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-01/08/content_85046227.htm.

¹⁶ Снижение объема импорта газа в Китае объясняется, в первую очередь, ростом его цены на мировых рынках. Рост стоимости природного газа во всем мире, вызванный пиковым спросом, восстановлением мировых экономик после пандемии COVID-19 и мягкой денежно-кредитной политикой США, привели к росту цен на природный газ и в КНР. Китайские эксперты утверждают, что в течение 2022 г. цены на газ в Азии выросли в шесть раз и цена на газ в США также достигла самого высокого уровня за десятилетие. Они полагают, что рост цен в основном вызван фундаментальным сдвигом в мировой энергетической структуре, вызванной постепенной заменой угля природным газом в целях достижения цели углеродной нейтральности, поскольку природный газ, является одним из самых чистых ископаемых видов топлива, выделяя почти на 50% меньше углекислого газа, чем уголь (Natural gas cooperation accelerated under the Belt and Road Initiative. Transition from fossil fuels to clean energy helps reach carbon neutrality. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1232558.shtml>).

¹⁷ *Zheng Xin*. CNOOC completes first yuan-settled LNG trade. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202303/28/WS6422f68da31057c47ebb70c7.html>.

¹⁸ Natural gas output up 6.5% in December 2022. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-01/24/content_85072863.htm.

¹⁹ State Council releases guideline to boost green, low-carbon economy. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-02/23/content_77239599.htm.

²⁰ As coal market stabilizes, China steps up natural gas supply to meet winter demand. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1239855.shtml>.

²¹ Maintenance workers ensure steady transmission of natural gas. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202109/1215126.shtml>.

²² *Li Xiaoyang*. China pumps up natural gas sector for low-carbon transformation. URL: http://www.bjreview.com/Business/202102/t20210224_800236866.html.

²³ Общая протяженность газопроводной системы КНР в 2022 г. составила 110 тыс. км, из которых 46 тыс. км были построены в период 13-й пятилетки (2016—2020 гг.). Общий объем в строительство и эксплуатацию нефтегазовых мощностей в этот период составил 1.36 трлн юаней (*Zheng Xin*. Gas pipeline system hits 110,000 km. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202209/23/WS614c09e2a310cdd39bc6afc0.html>).

²⁴ В 2022 г. в КНР насчитывалось 22 терминала по приему СПГ и 72 резервуара для его хранения СПГ с годовой пропускной способностью 92,27 млн т (Zheng Xin. SOEs' LNG storage tanks boost nation's green goals. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202211/29/WS61cbc19aa310cdd39bc7e0c6.html>).

²⁵ Zheng Xin. China powers up use of liquefied natural gas. URL: https://global.china-daily.com.cn/a/202302/10/WS63e5aae6a31057c47ebae100_2.html.

²⁶ Туркменистан ежегодно поставляет 40 млрд куб. м природного газа в КНР. Один лишь китайский энергетический гигант China National Petroleum Corporation (CNPC) намерен получить в общей сложности 51 млрд куб. м природного газа с туркменского месторождения Галкыныш в рамках трехлетнего соглашения, подписанного в 2021 г. (Natural gas cooperation accelerated under the Belt and Road Initiative. Transition from fossil fuels to clean energy helps reach carbon neutrality. URL: <https://www.global-times.cn/page/202108/1232558.shtml>).

²⁷ West Siberia-China natural gas pipeline under discussion: Gazprom chairman. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1172347.shtml>.

²⁸ Liu Zhihua. Transition from fossil fuels to clean energy helps reach carbon neutrality. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1232553.shtml?id=11>.

²⁹ В России крупнотоннажный СПГ производят заводы «Сахалинская энергия» (совладельцы — «Газпром», японские компании Mitsui и Mitsubishi), а также «Ямал СПГ» (участники проекта — ПАО «НОВАТЭК», французская компания TotalEnergies, а также Китайская национальная нефтегазовая корпорация (CNPC) и китайский Фонд Шелкового пути).

³⁰ Zheng Xin. Novatek increases sales to meet China's energy needs. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202103/24/WS605a9dfba31024ad0bab13bf.html>.

³¹ 21 марта 2023 г. Председатель КНР Си Цзиньпин провел переговоры с Президентом ПФ В. Путиным в Москве, на которой российский руководитель отметил, что РФ занимает четвертое место по объему экспорта СПГ в КНР (Xi, Putin agree to deepen comprehensive strategic partnership of coordination for new era. URL: http://www.china.org.cn/world/2023-03/22/content_85183468_2.htm).

³² Zheng Xin. Historic fall in oil, gas imports ups confidence. URL: <http://www.china-daily.com.cn/a/202302/18/WS63f03c2fa31057c47ebaf853.html>.

³³ Russia becomes China's top oil supplier in Jan-Feb; energy acts as 'ballast stone' of bilateral trade. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287629.shtml>.

³⁴ РФ в январе вышла на первое место по поставкам газа в Китай. URL: <https://www.interfax.ru/business/891864>.

³⁵ С целью реформирования энергетического сектора Китая и разделения хозяйственной деятельности на сетевой и сбытового бизнес, предоставления сторонним участникам энергетического рынка недискриминационный доступа к трубопроводной инфраструктуре, рыночно-ориентированная корпорация PipeChina приобрела активы трех ведущих игроков на рынке газа и нефти КНР (CNOOC, CNPC и Sinopec) на общую сумму около 500 млрд юаней (примерно 75 млрд долл.) и в качестве независимой корпорации приступила к работе по привлечению иностранных и национальных частных инвестиций как в развитие сети трубопроводного транспорта, так и разведку и добычу углеводородов (Liu Zhihua. PipeChina begins construction on gas pipeline segment. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202109/23/WS614c4651a310cdd39bc6b0f3.html>).

³⁶ *Liu Zhihua*. PipeChina begins construction on gas pipeline segment. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202109/23/WS614c4651a310cdd39bc6b0f3.html>.

³⁷ Французский покупатель CMA CGM Group (одна из ведущих мировых компаний по контейнерным перевозкам) в знак уважения назвала контейнеровоз в честь основателя предприятия CMA CGM Жака Сааде.

³⁸ В июле 2021 г. полярный круизный лайнер китайского был спущен на воду на верфи в Хаймэнь (пров. Цзянсу). Судно имеет 131 каюту, может перевозить 254 человека и даже в плохих арктических условиях гарантировать безопасное плавание на расстояние 1,5 тыс. морских миль (2778 км) (Sailing to polar region. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202107/1229056.shtml?id=11>).

³⁹ World's largest dual fuel container vessel handed over in Shanghai. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202009/1201805.shtml>.

⁴⁰ World's first LNG dual-fuel oil tanker commissioned in COSCO's fleet. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202203/01/WS621dca3fa310cdd39bc8990f.html>.

⁴¹ *Wang Ying*. State shipbuilder lands major container vessel deal. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202104/16/WS6078e61ca31024ad0bab5f1e.html>.

⁴² Offshore LNG filling station opens for operation in Macun port of Hainan. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202111/1239480.shtml?id=11>.

⁴³ Крупнейшая в стране судостроительная корпорация China State Shipbuilding Corporation получила в 2022 г. заказы на строительство 30 танкеров СПГ, а общая стоимость контрактов превысила 10 млрд долл. (China's shipbuilders catch tailwind to sail on brighter journey. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-02/04/content_85088409.htm).

⁴⁴ China continues to lead in global shipbuilding market. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-01/29/content_85077660.htm.

⁴⁵ Analysts: LNG tankers key to smooth imports, energy security. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202211/14/WS632131d0a310fd2b29e77833.html>.

⁴⁶ China's shipbuilders catch tailwind to sail on brighter journey. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-02/04/content_85088409.htm.

⁴⁷ *Zhong Nan, Wang Ying*. Rush on to build ships for liquefied natural gas. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202208/25/WS63065cc0a310fd2b29e740df.html>.

⁴⁸ Explosive market demand boosts China's LNG shipbuilding. Deepening energy crunch in Europe drives up orders for LNG tankers. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1276055.shtml>.

⁴⁹ China's shipbuilders catch tailwind to sail on brighter journey. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-02/04/content_85088409.htm.

⁵⁰ Например, в 2022 г. китайские энергетические и судоходные компании, в том числе China National Offshore Oil Corp, China National Petroleum Corp и China Merchants Energy Shipping Co Ltd, разместили более 10 заказов на новые суда для перевозки СПГ у ведущих отечественных судостроителей, таких как CSSC-Dalian Shipbuilding Industry Co Ltd и CSSC Jiangnan Shipyard (Group) Co Ltd (Analysts: LNG tankers key to smooth imports, energy security. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202211/14/WS632131d0a310fd2b29e77833.html>).

⁵¹ CSSC Hudong-Zhonghua Shipbuilding Co выиграла контракт на строительство шести танкеров для перевозки СПГ, размещенных Qatar Energy, а CSSC Jiangnan Shipyard CSSC, подписала контракт с Adnoc Logistics & Services, судоходным подразделе-

нием Abu Dhabi National Oil Co, на производство двух танкеров СПГ вместимостью 175 тыс. куб. м (Explosive market demand boosts China's LNG shipbuilding. Deepening energy crunch in Europe drives up orders for LNG tankers. URL: (<https://www.globaltimes.cn/page/202209/1276055.shtml>). CSSC Dalian Shipbuilding Industry выиграла контракт на строительство газозовов для японского морского перевозчика Nippon Yusen Ka-bushiki Kais (Zhong Nan. Nation's LNG tanker construction steams ahead. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202302/10/WS63e5ab9fa31057c47ebae104.html>).

⁵² Orders for LNG carriers surge on back of demand. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202212/20/WS6350ecb8a310fd2b29e7d998.html>; *Kong Dechen*. China reaps fruitful outcomes in development of large LNG carriers. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0215/c90000-10208089.html>.

⁵³ Chinese shipbuilder delivers world's largest river-sea intermodal LNG carrier. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285706.shtml>.

⁵⁴ Строительство судов для перевозки СПГ газа требует более передовых технологий, чем те, которые используются для изготовления обычных резервуаров для его хранения. СПГ-газовозы должны хранить СПГ при температуре -162 °C и в основном приводятся в действие паровыми турбинами, и лишь несколько стран, таких как Китай, Республика Корея, Япония, США и Германия, имеют возможность строить такие суда (Zhong Nan. Nation's LNG tanker construction steams ahead. URL: <http://www.china-daily.com.cn/a/202302/10/WS63e5ab9fa31057c47ebae104.html>).

⁵⁵ *Zhong Nan*. Nation's LNG tanker construction steams ahead. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202302/10/WS63e5ab9fa31057c47ebae104.html>.

⁵⁶ *Zheng Caixiong*. LNG bunkering tanker ready to refuel vessels. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202301/31/WS63d86cb2a31057c47ebafbd3.html>.

⁵⁷ China's first LNG carrier and refueling vessel put into service. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1279580.shtml>.

⁵⁸ CNOOC begins construction of 6 largest LNG storage tanks in the world. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202202/1252732.shtml>.

⁵⁹ Major progress made on world's biggest LNG tanks. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-02/22/content_78064129.htm.

⁶⁰ *Liu Yukun, Zheng Xin*. Shanghai set to get gas from Russia. URL: <http://www.china-daily.com.cn/a/202212/09/WS6392b75da31057c47eba3977.html>.

⁶¹ China-Russia economic ties enhanced by trade and big projects. URL: http://usa.chinadaily.com.cn/2022-10/14/content_34046238_3.htm.

⁶² Россия начала поставки газа в Китай из газопровода «Сила Сибири» в 2019 г., а в 2022 г. до 40% роста спроса на газ в КНР обеспечивалось за счет российского газа из этого трубопровода, что, в дополнение к Австралии и Туркменистану, превратило РФ в одного из крупнейших поставщиков природного газа в Китай (Zheng Xin. Novatek increases sales to meet China's energy needs. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202203/24/WS605a9dfba31024ad0bab13bf.html>).

⁶³ China-Russia east route natural gas pipeline delivers 10 billion cubic meters of gas. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202108/1231246.shtml>.

⁶⁴ Первые поставки природного газа по трубопроводу «Сила Сибири» в провинции Северо-Востока КНР Китай начались в конце 2019 г., в 2020 г. объем поставок газа составил 4,1 млрд куб. м, в 2021 г. увеличился в два с половиной раза — до 10,4 млрд куб. м (China-Russia east-route natural gas pipeline increases daily gas delivery to

over 60 million cubic meters after three-year operation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283093.shtml>).

⁶⁵ China-Russia east-route natural gas pipeline increases daily gas delivery to over 60 million cubic meters after three-year operation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283093.shtml>.

⁶⁶ *Zheng Xin*. Cooperation delivers energy security for all. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/201908/19/WS5d59f62da310cf3e355666f4.html>.

⁶⁷ China put the middle section of the China-Russia east route natural gas project into use. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202112/1208836.shtml>.

⁶⁸ New section of China-Russia east-route natural gas pipeline put into operation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1275443.shtml>.

⁶⁹ Восточный маршрут газопровода Китай—Россия достиг Шанхая. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2022-12/08/content_78556787.htm.

⁷⁰ *Zheng Xin*. Energy plays bigger role in bilateral trade. URL: <http://www.china-daily.com.cn/a/202303/21/WS6419b93ba31057c47ebb5b6b.html>.

⁷¹ *Liu Yukun, Zheng Xin*. Shanghai set to get gas from Russia. URL: <http://www.china-daily.com.cn/a/202212/09/WS6392b75da31057c47eba3977.html>.

⁷² Key project of China-Russia east-route natural gas pipeline is completed. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1281057.shtml>.

⁷³ China-Russia east-route natural gas pipeline increases daily gas delivery to over 60 million cubic meters after three-year operation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283093.shtml>.

⁷⁴ Russia becomes China's top oil supplier in Jan-Feb; energy acts as 'ballast stone' of bilateral trade. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287629.shtml>.

⁷⁵ Key section of China-Russia gas pipeline completed. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-12/08/content_78556818.htm.

⁷⁶ Russia approves agreement on gas supply to China via Far Eastern route, encouraging payments in own currencies. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1284607.shtml?id=11>.

⁷⁷ New section of China-Russia east-route natural gas pipeline put into operation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1275443.shtml>.

⁷⁸ Протяженность «Полярного Шелкового пути» или Северного морского пути (СМП), который от пролива Карские Ворота до Бухты Провидения проходит по акватории морей Северного Ледовитого океана (Баренцево, Карское, Восточно-Сибирское, Лаптевых, Чукотское, Берингово) равна 5,6 тыс. км.

⁷⁹ Протяженность пути от Шанхая до Лондона через Суэцкий канал составляет 10413 морских миль, а, по словам китайских экспертов, северный арктический маршрут равен всего около 8 тыс. морских миль (BRI supply chains embraced amid Suez Canal jam. China—Europe freight train bucks the trend in securing trade deals. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202104/1220247.shtml>).

⁸⁰ Suez Canal blockage spurs transportation debate. URL: http://www.chinadaily.com.cn/a/202104/09/WS606f9b92a31024ad0bab45b8_2.html.

⁸¹ Russia, China seek closer trade ties at key economic forum in Russia's Far East amid US hegemony. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1274707.shtml?id=11>.

⁸² За 6 лет грузопоток Северного морского пути увеличился в 8 раз. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2020/1211/c31519-9798078.html>.

⁸³ *Yin Yeping*. 'Polar Silk Road' eyes new vision amid global challenges. The time is right for greater China-Russia cooperation on logistics, energy. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202110/1236940.shtml>.

⁸⁴ Arctic shipping facing COVID-19 headwinds. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202012/1195844.shtml>.

⁸⁵ Potential for China-Russia cooperation in the Russian Arctic highlighted at forum. Projects benefit both amid global uncertainty: experts. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1274785.shtml>.

⁸⁶ Wild weather serves as wake-up call. URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202102/22/WS6032efc9a31099a234354158.html>.

⁸⁷ Arctic headache for ship insurers as routes open up. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202010/1204943.shtml>.

⁸⁸ *Zhong Nan*. Maersk makes waves with massive container vessels. URL: http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2020-07/20/content_16804230.htm.

⁸⁹ 1 марта 2018 г. в своем выступлении с посланием к члену Совфеда президент РФ В. Путин отметил, что «Севморпуть станет «ключом к развитию русской Арктики и регионов Дальнего Востока». Также в другом своем выступлении В. Путин подчеркивал, что «если мы обеспечим круглогодичное использование Северного морского пути, а мы в конечном итоге, я надеюсь, достаточно быстро добьемся этого, то движение товаров из Азии в Европу и назад будет гораздо более экономически целесообразным, чем по другим имеющимся на сегодня маршрутам».

⁹⁰ Состояние портовой инфраструктуры, расположенной вдоль морских транзитных путей, оказывает значительное влияние на привлекательность маршрутов перевозки. Морская логистика жестко привязана к портам, где суда осуществляют не только выгрузку/погрузку груза, но и могут провести бункеровку, пополнить запасы еды и воды, осуществить необходимые ремонтные работы и т.п., что позволяет минимизировать возможные риски, возникающие вследствие задержки судов в порту. Причем все эти факторы влияют не только на скорость следования судна по маршруту, но и жесткое соблюдение графика движения. Из всех российских арктических портов (Анадырь, Архангельск, Амдерма, Варандей, Диксон, Дудинка, Зеленый Мыс, Мурманск, Мыс Шмидта, Певек, Провидение, Сабетта, Тикси, Хатанга, Эгвекино) лишь Мурманск и Сабетта являются современными глубоководными гаванями, отвечающими нуждам полярного транзита, а остальные, которые характеризуются крайней изношенностью основных фондов и необходимостью коренной модернизации устаревшей портовой инфраструктуры, являются сдерживающим фактором развития транзитного потока по арктическому маршруту. В этой связи следует отметить, что китайские контейнеровозы, осуществляющие транзит из стран ЮВА в страны Европы и обратно, на пути следования совершают несколько остановок в промежуточных портах для разгрузки/загрузки контейнеров, дозаправки топливом и т.п.

⁹¹ На протяжении всей истории Суэцкий канал играл важнейшую роль в глобальных морских перевозках, поскольку он обеспечивает около 30% мирового объема транзита контейнеров (Константинопольская конвенция от 1888 г. гарантирует право свободного прохода всех судов через канал как во время войны, так и мира). Около 95% объема китайского внешнеторгового оборота осуществляется морским транспортом (более 60% китайских товаров отправляются в страны Европы и Африки через Суэцкий канал (длина составляет 193 км, ширина — до 250 м, глубина — до 20 м), а

90% регулярных морских линий из КНР в ЕС пересекают канал). По данным Управления Суэцкого канала и регистра Ллойда, в 2020 г. через канал прошло 18829 судов (в среднем 51,5 судна в день), которые перевезли около 1,17 млрд т грузов (10% мировых морских грузоперевозок и 30% мирового объема транзита контейнеров), обеспечено 11% мировых морских перевозок нефти (1,9 млн баррелей нефти ежедневно) и 8% перевозок сжиженного природного газа, причем на китайские суда приходится 10% объема судоходства по Суэцкому каналу (Сазонов С.Л. Морской транспорт Китая и новые контуры мировых транзитных перевозок в условиях постпандемии // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Выпуск XXVI: ежегодное издание / сост., отв. ред. Е.И. Сафронова. М: ИДВ РАН, 2021. С. 378).

Объём перевозок по Северному морскому пути (млн т)

2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2024	2030	2035
1,0	4,6	7,5	10,7	19,7	31,5	33	37	80	120	160

2021 г. — целевой показатель в соответствии с паспортом федерального проекта «Развитие Северного морского пути

2024 г. — согласно майскому поручению Президента РФ В. Путина. 2030 и 2035 гг. — согласно «Стратегии развития Арктики до 2035 г.»

Источник: Амбициозные планы по наращиванию грузооборота по Северному морскому пути рискуют споткнуться о суровую арктическую реальность. URL: https://www.dp.ru/a/2021/08/18/Marshrut_na_perspektivu; Департамент коммуникаций Госкорпорации «Росатом». URL: <https://rosatom.ru/journalist/news/>.

⁹² До 2030 г. Государственная корпорация по атомной энергии «Росатом» намерена инвестировать в развитие Северного морского пути почти 1,5 трлн рублей (или около 18 млрд долл.), что связано с планируемым расширением и объединением программ по развитию СМП — будут объединены два федеральных проекта: «Развитие Северного морского пути» и «Северный морской путь — 2030». Также на период 2025—2030 гг. намечается реализовать новые программы, ранее не входившие в федеральные проекты, а именно: Единая платформа цифровых сервисов на СМП, развитие спутниковой связи, строительство дополнительных атомных ледоколов и объектов на терминале «Наглейный» порта Певек (АО «ГДК Баимская»), «Утренний» порта Сабетта («Новатэк»), в портах «Бухта Север» («НК Роснефть»), «Енисей» (ООО «Северная звезда», AEON).

⁹³ В июле 2021 г. Государственная корпорация «Росатом» и компания Dubai Worlds Ports (DP World) (третий в мире крупнейший портовый оператор с долей мирового рынка в 7%, который оперирует 80 морскими терминалами и находится под операционным управлением крупнейшего мирового инвестора и девелопера компании Dubai World, принадлежащей правительству ОАЭ)⁹³ провели переговоры о сотрудничестве в осуществлении с 2025 г. пилотных контейнерных транзитных перевозок генеральных грузов по СМП в рамках проекта освоения «Полярного Шелкового пути». Главной темой переговоров стал вопрос о проектировании и строительстве в КНР 8 контейнеровозов ледового класса Arc8 вместимостью до 10 тыс. контейнеров круглогодичной навигации в ледокольном сопровождении, работающих на СПГ, и ледопродоходимостью при движении кормой вперед 2,5—2,7 м. Учитывая низкий уровень обратной коммерческой загрузки контейнеровозов при возвращении из стран Евросоюза в страны ЮВА и значительную стоимость проекта, рассматривался альтернативный

вариант использования комбинированных балкеров-контейнеровозов водоизмещением 80—100 тыс. т, способных перевозить до 6—7 тыс. контейнеров. Эти суда смогут доставлять контейнеры с грузом в страны Европы и обеспечивать обратную перевозку генеральных (в первую очередь, минеральных) грузов в Китай и страны Азии с попутной загрузкой в российский порту Мурманск (Belt and Road projects: Past, present, future. URL: http://www.china.org.cn/business/2020-04/22/content_74708440_7.htm). Ранее, в 2020 г. логистический оператор корпорации «Росатом» компания «Русатом Карго», отвечающая за развитие транзитных перевозок по СМП, проводила переговоры о создании совместного предприятия с компанией Dubai Worlds Ports, которая выражала заинтересованность в осуществлении инвестиций в развитие портовой инфраструктуры Мурманска и Владивостокского морского торгового порта.

⁹⁴ Cui Heng. China and Russia should cooperate in the Arctic // Global Times. Published: May 08, 2019.

⁹⁵ Документ «Арктическая политика Китая», опубликованный в начале 2018 г. Информационным бюро Госсовета КНР, совместно с китайской Академией общественных наук (КАОН) и китайским океаническим университетом в г. Циндао, представлял арктическую стратегию Китая и стремление построить «Полярный Шелковый путь» или «Голубой экономический коридор» в рамках инициативы «пояс и путь» (China to release its first guidebook on Arctic. URL: http://usa.chinadaily.com.cn/china/2019-08/13/content_17602542.htm). В документе отмечается, что «Китай является наблюдателем в Арктическом совете с 2013 г. и Китай придерживается принципа уважения суверенитета арктических государств, не ущемляя их основных прав и гарантируя полномочия Арктического совета по принятию решений. «Полярный Шелковый путь» станет новой точкой роста для Китая, а его участие в региональных делах будет способствовать интеграции евразийских экономик» (Liu Caiyu. China's role in Arctic governance 'cannot be ignored'. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/201811/1128626.shtml>). В сентябре 2021 г. Китай завершил очередную арктическую научную экспедицию после того, как полярный ледокол «Снежный дракон 2» («Xuelong 2») прибыл в порт Шанхая. В ходе экспедиции протяженностью 14 тыс. морских миль и которая длилась 79 дней, команда завершила комплексные наблюдения за атмосферой, океаном и экологией в Чукотском море, сосредоточив внимание на решении проблемы изменения климата и защите экологической среды Арктики. Географически Китай является «Околоарктическим государством», одним из континентальных государств, расположенных ближе всего к Полярному кругу. Природные условия Арктики и их изменения оказывают непосредственное влияние на климатическую систему и экологическую среду Китая и, в свою очередь, на его экономические интересы в сельском хозяйстве, лесном хозяйстве, рыболовстве, морской промышленности и других отраслях. С 1999 г. Китай совершил 12 научных экспедиций в Арктике, используя свои арктические исследовательские суда «Xuelong» и «Xuelong 2» (China completes 12th Arctic scientific expedition. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202109/29/WS6153cd6ea310cdd39bc6c4dd.html>).

⁹⁶ Китайские аналитики отмечают, что «С российской стороны сотрудничество в первую очередь направлено на развитие национальной энергетической базы, причем Россия предоставляет Китаю доступ к своим энергетическим ресурсам, а Китай предлагает инвестиции, необходимые для развития Арктики. Эти инвестиции необходимы России вследствие санкций США и ЕС, которые ограничили доступ России к заемно-

му финансированию. В связи с тем, что отношения России с западными странами становятся все более хрупкими, российские лидеры обращают свое внимание на возможности, предлагаемые Китаем. Более того, увеличение экспорта энергетических ресурсов в КНР позволит России улучшить экономическое развитие восточной части страны, которая все еще недостаточно развита, а также гарантировать России диверсификацию экспорта ее углеводородов (China and Russia strengthen strategic partnership along 'Polar Silk Road'. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/201912/06/WS5dea1a00a310cf3e3557c7db.html>).

⁹⁷ No need to politicize China-Russia cooperation on Ice Silk Road. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202105/1189415.shtml>.

⁹⁸ China's energy giant willing to cooperate in Arctic resources extraction. URL: http://en.ce.cn/main/latest/202101/21/t20210121_4396935.shtml.

⁹⁹ CNPC eyes Arctic oil collaboration. URL: http://en.ce.cn/main/latest/202001/21/t20200121_4396290.shtml.

¹⁰⁰ При этом специалисты по Арктике и ученые-климатологи до сих пор так и не пришли к единому мнению о причинах изменения климата в арктическом регионе, который является циклическим природным процессом, сопровождающимся периодами похолодания и потепления. Часть ученых утверждает, что на Земле наступает эра «глобального потепления, другая часть прогнозирует очередное похолодание в виде «малого ледникового периода».

¹⁰¹ В ноябре 2021 г. в ходе работы 3-го Китайско-российского энергетического бизнес-форума Президент компании «Роснефть» И. Сечин отмечал, что что китайские и российские компании намерены подписать 20 крупных соглашений, касающихся нефтегазовых поставок, передачи технологий и совместных исследований в области газодобычи, доступа к закупкам и обучения персонала. Он подчеркнул, что «двум странам следует ускорить совместную разработку и продвижение низкоуглеродных технологий, расширять области применения искусственного интеллекта в нефтегазовой отрасли» (Chu Daye. China-Russia energy cooperation accelerating. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202111/1240225.shtml>).

¹⁰² China-Russia trade up 38.7% in Q1, energy cooperation continues to be a major stabilizer for bilateral ties. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202304/1289098.shtml>.

¹⁰³ Chu Daye. China-Russia energy cooperation accelerating. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202111/1240225.shtml>.

¹⁰⁴ China and Russia stepping up energy cooperation. URL: http://www.china.org.cn/business/2021-11/30/content_77901814.htm.

¹⁰⁵ Strengthening economic cooperation with China is in the historical interests of both of China and Russia. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202304/1288938.shtml?id=11>.

¹⁰⁶ Survey: Arctic holds one-third of world's undiscovered natural gas. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202005/433106.shtml>.

¹⁰⁷ Размер Фонда Шелкового пути (создан 29 декабря 2014 г.), который в основном финансирует инфраструктурные проекты в инициативы «пояс и путь», составляет 40 млрд долл. и 100 млрд юаней (около 15 млрд долл.). Фонд также предоставил проекту «Ямал СПГ» кредит в размере 730 млн евро со сроком погашения в течение 15 лет (Yamal LNG project reaches full production capacity. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/201812/1131429.shtml>).

¹⁰⁸ По сообщению китайского издания Global Times, CNOOC, Промышленно-коммерческий банк Китая, Китайский банк развития и Фонд Шелкового пути совместно профинансировали Ямальский проект на сумму 19 млрд долл., что составило 63% от общего объема инвестиций, полученных этим проектом (Cui Heng. China and Russia should cooperate in the Arctic // Global Times. Published: May 08, 2019).

¹⁰⁹ *Feng Yujun*. Energizing China-Russia ties. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202108/25/WS61257927a310efa1bd66add1.html>.

¹¹⁰ *Yin Yeping*. Russia expects more gas exports to Europe, plans LNG output hike. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202110/1121673.shtml>.

¹¹¹ В июле 2018 г. два танкера ледового класса Arc7 «Владимир Русанов» и «Эдурд Толль» (суда этого класса способны проходить льды толщиной до 2,1 м.) вместимостью около 170 тыс. куб. м СПГ впервые в истории прошли Северный морской путь в восточном направлении в направлении Берингова пролива без ледокольного сопровождения и прибыли из арктического порта Саббета (ЯНАО) в китайский порт Янкоу, где разгрузились на СПГ-терминале «Цзянсу». Китайские специалисты отметили, что этот маршрут «Полярного Шелкового пути» был на 60% короче традиционного евразийского морского маршрута. Российским СПГ-танкерам понадобилось 19 дней на преодоление всего маршрута (ледовая акватория Севморпути была пройдена кораблями за 9 дней), что составило на 16 дней меньше, чем потребовалось бы на преодоление такого-же маршрута через Суэцкий и Малаккский проливы, кроме того, каждое судно сэкономило 300 т нефти (China to enhance communication ability in Northeast Passage of Arctic. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/201909/1163572.shtml>).

¹¹² В 2019 г. ПАО НОВАТЭК отправил по восточному маршруту СМП 17 газозовозов, которые перевезли 1,2 млн т СПГ, а в 2020 г. российский холдинг, обладая флотом в 15 СПГ-танкеров ледового класса Arc7 и воспользовавшись возможностями ранней навигацией, совершил 36 проводок в Азию и перевез 2,5 млн т СПГ.

¹¹³ *Xu Hailin*. Guangzhou firm builds world's first ice class condensate oil tanker. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/201812/1130534.shtml>.

¹¹⁴ Первоначально строительство порта являлось частью проекта «Ямал СПГ», в связи с этим порт рассматривался в качестве грузового порта, предназначенного для экспортных перевозок морским транспортом СПГ и конденсата в Китай и страны Азии. Сегодня порт развивается как многофункциональный, с возможностью использования для экспортных перевозок продукции, производимой в соседних регионах (Урала и Западной Сибири). Проект развития порта предусматривает строительство морского и подходного каналов, береговых объектов, системы управления движением судов и является составной частью федерального проекта «Северный морской путь», реализуемого в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 г. В 2019 г. в комплекс порта Сабетта был включён терминал «Утренний», расположенный на полуострове Гыдан, на противоположной стороне от Сабетты, предназначенный для отгрузки СПГ и конденсата в рамках второго проекта по сжижению газа «Арктик СПГ 2» (Никулина Н.Л., Аверина Л.М. Роль региональной транспортно-логистической инфраструктуры в формировании единого экономического пространства // Мир транспорта. 2021. Т. 19. No 3 (94). С. 34—44). В 2021 г. рядом с портом Сабетта был построен аэропорт «Утренний» для круглогодичной доставки вахтовых рабочих на месторождение «Утреннее».

¹¹⁵ China-Russia Yamal natural gas project starts operation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202012/1079591.shtml>.

¹¹⁶ *Zheng Xin*. Cooperation delivers energy security for all. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/201908/19/WS5d59f62da310cf3e355666f4.html>.

¹¹⁷ *Chen Qingqing*. Russia to enhance energy alliance with China. Yuan-ruble settlement mechanism 'possible' in oil, gas deals. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/201812/1131566.shtml>.

¹¹⁸ По сообщениям французской еженедельной финансовой газеты *La Tribune* (основанной в 1985 г. В. Vertez), 2 декабря 2021 г. Президент Франции Э. Макрон запретил французским банкам финансировать российский проект «Арктик СПГ 2», несмотря на участие в нем французской компании *Total Energies* — против проекта выступили экологические организации, которые замечали, что «добыча углеводородов и строительство соответствующей инфраструктуры в такой хрупкой экосистеме имеют серьезные последствия для биоразнообразия». Однако, по утверждению *La Tribune*, «французского бойкота» недостаточно для остановки проекта, который уже получил почти 10 млрд евро от ряда международных банков, половина из которых — российские. Так, 60% «Арктик СПГ 2» принадлежит «НОВАТЭКУ», который в конце ноября 2021 г. заключил кредитные соглашения с международными и российскими банками на сумму до 9,5 млрд евро на срок до 15 лет. Еще 40% проекта в равных долях владеют французская *Total Energies*, китайские *CNPC* и *CNOOC* и японская *Japan Arctic LNG*. Из этой суммы 2,5 млрд евро будут предоставлены китайскими банками, включая Банк развития Китая и Экспортно-импортный банк Китая. Столько же предоставят финансовые учреждения Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), в том числе японский банк международного сотрудничества *JBIC*. Оставшиеся 4,5 млрд евро будут предоставлены Союзом российских банков, в который входят, в частности, Сбербанк, Газпромбанк и его дочерняя компания *Bank GPB International* (Макрон запретил банкам Франции финансировать «Арктик СПГ 2»). URL: <https://www.vedomosti.ru/economics/news/2021/12/02/898630>.

¹¹⁹ *Hu Weijia*. Northern Sea Route offers opportunity for stronger Sino-Russian relationship. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/202209/1037596.shtml>.

¹²⁰ Основанная в 2004 г. компания *Wison Offshore and Marine Ltd* в последние годы расширила ассортимент своей продукции, который сегодня включает плавучие установки для сжижения природного газа, морские платформы, арктические суда с высокими техническими характеристиками и плавучие краны. Для проекта «Арктик СПГ 2» *WOM* отбирала материалы, соответствующие самым высоким стандартам качества, обеспечивающие бесперебойную работу в экстремальных холодах (*Zhong Nan*. Chinese firm supplies modules to Russia. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202108/27/WS61282318a310efa1bd66b721.html>).

¹²¹ В мае 2019 г. ПАО «НОВАТЭК» подписала контракт на производство, поставку и ввод в эксплуатацию этих модулей с ведущим поставщиком технологий для традиционной и новой энергетики британской компанией *TechnipFMC*, которая, в свою очередь, передала работы китайской компании.

¹²² *Zhong Nan*. Chinese firm supplies modules to Russia. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202108/27/WS61282318a310efa1bd66b721.html>.

¹²³ *Sinopec* acquires 10 percent share of Russia's *Sibur*. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/201512/959171.shtml>.

¹²⁴ Строительство комплекса синхронизировано с постепенным выходом на полную мощность Амурского ГПЗ компании «Газпром», поставки этана и СУГ с которого должны обеспечить Амурский ГХК сырьем для дальнейшей переработки в продукты высокого передела, а ориентировочный срок завершения строительства и пусконаладочных работ — 2024 г. В ходе рабочей встречи, которая проходила 1 декабря 2020 г., Президент России В. Путин поддержал предложение председателя совета директоров «СИБУР Холдинга» Л. Михельсона подготовить (идя навстречу пожеланию, выраженному китайской стороной) межправительственное соглашение по проекту Амурского ГХК.

¹²⁵ China-Russia economic ties enhanced by trade and big projects. URL: http://usa.chinadaily.com.cn/2022-10/14/content_34046238_3.htm.

¹²⁶ China-Russia trade up 38.7% in Q1, energy cooperation continues to be a major stabilizer for bilateral ties. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202304/1289098.shtml>.

¹²⁷ Sinopec-backed Russia gas project in Amur progressing well. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202112/1241122.shtml>.

¹²⁸ Путин направил приветствие участникам Российско-Китайского энергетического бизнес-форума. URL: https://tass.ru/ekonomika/16449219?utm_source=google.com&utm_medium=organic&utm_campaign=google.com&utm_referrer=google.com.

¹²⁹ China willing to work with Russia to maintain bilateral relations at high level. URL: http://www.china.org.cn/world/2023-04/14/content_85229027.htm.

¹³⁰ Strengthening economic cooperation with China is in the historical interests of both of China and Russia. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202304/1288938.shtml?id=11>.

¹³¹ China-Russia trade could get lift from complementarity, organic growth. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287851.shtml>.

¹³² Александр Новак: Отношения России с Китаем построены на принципах равенства и отличаются стабильностью. URL: <http://government.ru/news/47176/>.

¹³³ Поскольку в 2022 г. доля доллара США в расчетах в России сократилась, юань стал альтернативной расчетной валютой в РФ — с января по декабрь 2022 г. доля юаня в расчетах по российскому экспорту выросла с 0,5% до 16%, а доля юаня в расчетах по импорту выросла с 4% до 23%. Согласно заявлению Директора Исследовательского центра международных финансов Шанхайской академии общественных наук Чжоу Юяя, «на фоне санкций, введенных США, Россия стала главным зарубежным рынком для китайской валюты, если судить по таким показателям, как торговля, взаиморасчеты, валютные резервы и депозиты. Поскольку спрос России на использование юаня в ближайшие годы будет неуклонно расти, то вследствие положительного эффекта от использования юаня, китайская валюта также может получить более широкое распространение среди стран ШОС» (Chu Daye. China-Russia Pre-2030 plan aims to improve trade quality. Neighbors to forge a new-type industrial chain. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287763.shtml>).

¹³⁴ China to maintain 200m-ton annual oil output, cooperate with Russia to secure energy supply. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202304/1289016.shtml>.

Глава 6

РОССИЙСКО-КИТАЙСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА И ЛОГИСТИКИ: НОВЫЕ МАРШРУТЫ В УСЛОВИЯХ РАЗРЫВА ТРАДИЦИОННЫХ ЦЕПОЧЕК ПОСТАВОК

Санкции Европейского союза и США потребовали от России и Китая реформатирования всего блока экономических отношений. В том числе это коснулось транспортных маршрутов перевозки грузов в рамках как Евразийского маршрута¹ из Китая в Европу, так и Восточного полигона Транссибирской магистрали² — маршрута экспортных поставок между РФ и КНР, и маршрута КНР—Монголия—Россия.

Евразийский маршрут

На западном направлении объем железнодорожных грузоперевозок в силу большой взаимозависимости экономик стран ЕС и КНР по-прежнему растет, и Россия является основным и практически безальтернативным континентальным маршрутом железнодорожных перевозок Китай—Европа—Китай. На восточном направлении Китай начал оказывать существенную помощь РФ в связи с высокой загрузкой российских морских портов, значительно увеличив объемы транзита через дальневосточные пункты пропуска и постепенно интегрируя российские транспортные сети в сухопутно-морской транзитный коридор через Западный Китай в страны Юго-Восточной Азии. Новые маршруты развивались и в связи с интенсификацией сотрудничества двух стран в транспортировке углеводородов, где уже Россия оказывала помощь КНР.

6.1. Перспективы роста российско-китайского объема грузоперевозок в 2023 г. и новые инфраструктурные маршруты восточного полигона Транссибирской магистрали

В условиях экономического давления и введения всё новых санкций, которые привели к фактическому закрытию для России западных рынков, потере транспортно-логистических возможностей, процесс разворота грузопотоков на Восток становится практически безальтернативным³.

Железнодорожный транспорт

Для дальнейшего наращивания объёмов перевозки в двустороннем сообщении между РФ и КНР в конце 2022 г. глава ОАО «РЖД» О. Белозёров обозначил несколько основных задач.

Во-первых, необходимо **повышение скорости транзитных поездов, ускоренная контейнеризация и повышение коэффициента загрузки составов**. Важно наращивать груженный экспорт из России через стыки Казахстана с Китаем взамен порожних перевозок⁴, которые наблюдаются на маршруте Европа—Китай. Из ЕС в КНР направляется существенно меньше товаров, чем в обратном направлении, при этом имеется значительная российская грузовая база по экспорту в Казахстан и транзиту в КНР. В целях реализации этой задачи в 2022 г. была обнулена пошлина на закупку контейнеров для ликвидации их дефицита, возникшего с выведением международными морскими линиями своего контейнерного парка из России. В конце 2022 г. правительство РФ продлило нулевую пошлину на закупку контейнеров на весь 2023 г.

Во-вторых, остается актуальным **повышение эффективности действующих пограничных переходов**. Например, увеличение регулярных контейнерных перевозок на новом погранпереходе Нижнеленинское—Тунцзян позволит разгрузить крупнейший КПП Забайкальск—Маньчжоули⁵. В-третьих, в дополнение к этому понадобится **создание новых пунктов пропуска и трансграничных инфраструктурных объектов**. В условиях наращивания объёма грузоперевозок в сообщении с КНР остро встает вопрос о строительстве новых китайско-российских железнодорожных погранпереходов между Амурской областью (РФ) и провинцией Хэйлунцзян (КНР), среди которых можно выделить планируемые железнодорожный погранпереход Благовещенск—Хэйхэ и совмещённый автомобильно-железнодорожный мост Джалинда—Мохэ. **Автомобильно-водный погранпереход Джалинда—Мохэ** был введен в эксплуатацию в 1993 г., однако в начале 2000-х гг., вследствие низких объемов пассажирооборота и объема перевозимых грузов, работа КПП была приостановлена.

С открытием в декабре 2019 г. участка шоссе протяженностью 157 км, проходящего через сложную зону вечной мерзлоты до Мохэ, национальная автомобильная магистраль Пекин—Мохэ (G111) была продлена до Мохэ, самого северного города Китая в провинции Хэйлунцзян, и теперь напрямую связывает столицу КНР с городом, граничащим с Амурской областью РФ⁶. Теперь путь от границы до железнодорожной станции Чаньинь (КНР) занимает всего полтора часа вместо пяти. Китайская сторона крайне заинтересована в возобновлении работы смешанного автомобильно-водного пункта пропуска Джалинда—Мохэ до окончания строительства железнодорожного мостового перехода и готова ввести в эксплуатацию этот погранпереход к концу 2023 г. В связи с этим, Минтранс РФ следует модернизировать существующую автомобильную дорогу Джалинда—Сковородино протяженностью 71 км, что позволит увеличить объем автомобильных грузоперевозок продукции предприятий южной Якутии по маршруту Тында—Сковородино—Джалинда—Китай.

По сообщению китайских средств массовой информации, муниципальное правительство Мохэ к началу 2023 г. выполнило предварительное технико-экономическое обоснование строительства железной дороги Чаньинь—Ляньян протяженностью 94,8 км, которое предусмотрено в «Программе развития железных дорог провинции Хэйлунцзян до 2035 г.». 17 марта 2023 г. состоялась встреча губернатора Амурской области В. Орлова и начальника Забайкальской железной дороги В. Антонца, в ходе которой руководители обсудили дальнейшее развитие Забайкальской магистрали и перспективные проекты, которые планируется реализовать на территории региона. В том числе обсуждался вопрос строительства **железнодорожного моста Джалинда—Мохэ**, причем, по словам В. Орлова, «до конца марта 2023 г. будет разработана финансовая модель и можно будет приступить к выбору партнёров и реализации проекта». Следует отметить важность этого проекта для дальнейшего успешного развития российско-китайского сотрудничества, преодоления ограничений недостаточного развития транспортной инфраструктуры (связанные с ограничениями Восточного полигона Байкало-Амурской Магистрали) для удовлетворения растущих потребностей двусторонних торгово-экономических связей и развития территорий Северо-Востока Китая и РФ. Проект, в первую очередь, обеспечит увеличение объема вывоза энергетического и коксующегося угля из месторождений Якутии по кратчайшему сухопутному маршруту в северо-восточные провинции КНР (Хэйлунцзян, Цилинь и Ляонин), где наблюдается дефицит этого вида сырья, причем потенциальный объем грузовых перевозок по создаваемому коридору оценивается более чем в 25 млн т.

Из представленной аналитического материала очевидно, что строительстве совмещенного автомобильно-железнодорожного моста на рос-

сийско-китайском погранпереходе Джалинда—Мохэ на сегодняшний день является сугубо региональным проектом по вывозу угля из Якутии (где расположены горно-обоганительные комплексы «Денисовский», «Инаглинский», а также крупное месторождение коксующегося угля — Эльгинское угольное месторождение) в Китай. Очевидно, что при активном участии Минтранса РФ и ОАО «РЖД» (инвестиции в расширение и модернизацию сети автомобильных и железных дорог, выходящих из Якутии) появляется реальная возможность увеличения объемов экспортных потоков товаров и грузов из КНР в другие районы РФ.

Следует ускорить принятие решения о **строительстве второго железнодорожного пограничного перехода в Китай для перевозки угля неподалеку от действующего КПП Забайкальск—Маньчжоули**. Второй КПП может быть построен в населенном пункте Староцурухайтуй, где действует автомобильный пункт пропуска Староцурухайтуйский—Хэйшаньтоу (Приаргунский район Забайкальского края — Автономный район Внутренняя Монголия), расположенный на границе с Китаем на реке Аргунь примерно в 200 км от КПП Забайкальск—Маньчжоули. Ранее правительство Забайкальского края обращалось к руководству ОАО «РЖД» с просьбой о строительстве второго железнодорожного российско-китайского КПП, который позволит ослабить напряженность работы ведущего российского погранперехода Забайкальск—Маньчжоули, причем в реализации этого проекта заинтересована и китайская сторона.

Наконец, должно быть продолжено **развитие цифрового обеспечения перевозочного процесса** — в 2023 г. ОАО «РЖД» планирует полный переход на электронную транзитную накладную и электронную товаросопроводительную документацию⁷.

Поскольку в 2022 г. объем импортных контейнерных перевозок на Дальнем Востоке РФ превосходил объем экспортных как минимум на 30%, руководство ОАО «РЖД» планирует увеличить ежедневный импортный контейнеропоток из дальневосточных портов РФ с 4,5 тыс. единиц в 2022 г. до 6,5 тыс. единиц в 2023 г. В начале 2023 г. ОАО «РЖД» также отмечало резкий рост контейнерных перевозок в направлении портов и погранпереходов Дальнего Востока: только на погранпереход Забайкальск—Маньчжоули (на котором осуществляется перевалка до 65% объема российско-китайской внешней торговли и формируется более 25% транзитного потока из КНР в страны Европы) стремится в семь раз больше контейнерных грузов, чем может передать РЖД. По заявлению заместителя гендиректора ОАО «РЖД» А. Шилов, «на погранпереход Забайкальск можем передавать примерно 240 контейнерных поездов в месяц, а общий объем заявок на этот стык превышает 1,6 тыс. ед. По китайским пунктам пропуска спрос в разы превышает те параметры, которые согласованы китайской стороной»⁸. Российские грузоперевозчики считают,

что для увеличения грузопотока нужно задействовать новые погранпереходы, увеличивать подвоз платформ на Восток и наращивать вес контейнерных поездов⁹.

С целью укрепления экономической и торговой интеграции между Китаем и Евразийским экономическим союзом (ЕАЭС), а также развития таможенного сотрудничества 4 февраля 2022 г. РФ и КНР подписали Соглашение о взаимном признании уполномоченных экономических операторов (УЭО). В соответствии с ним, товары, напрямую импортируемые и экспортируемые предприятиями УЭО из любой из двух стран, имеют право на упрощенные таможенные процедуры — такой формат таможенного сотрудничества придаст дополнительный импульс углублению торгово-экономических связей России и Китая¹⁰. По словам китайских экспертов, движимые расширением потенциала сотрудничества Россия и Китай развивают сотрудничество во всей производственной цепочке, включая транспорт. Они отмечают, что «Россия сталкивается с сужением рынка в западном направлении, поэтому у Китая и России существует огромное пространство для развития интеграции в области инфраструктуры, включая дальнейшее увеличение пропускной способности маршрута грузового транзита Китай—Европа»¹¹. Под влиянием растущего спроса на китайские автомобили в 2022 г. были сняты ограничения на перевозку китайских электромобилей по железной дороге, что обеспечило рост объемов международных перевозок «зеленых» автомобилей в страны Европы и России поездами китайской железнодорожной компании China-Europe Railway Express¹². По сообщению газеты «Жэньминь жибао», по итогам 2022 г. Китай стал лидером среди стран-экспортеров легковых автомобилей в Россию — импорт китайских автомобилей вырос на 40% и превысил 117 тыс. ед.¹³ По данным Китайской ассоциации автопроизводителей, в 2023 г. объем продаж китайских автомобилей в Россию может составить 60% внутреннего рынка, и, по данным Ассоциации, в начале 2023 г. количество автомобильных дилеров китайских брендов в России выросло до 1041¹⁴. С января 2022 г. по апрель 2023 г. доля новых китайских автомобилей, проданных в субъектах Дальнего Востока и Сибири, выросла с 10% до 50%, а количество грузовых автомобилей китайского производства, импортированных в РФ, увеличилось с 340 до 2,8 тыс. ед.¹⁵

В период 2018—2022 гг. около 350 китайских инженеров строительной компании China Railway Construction Corporation принимали участие в проходке туннелей и строительстве станций на участке Большой кольцевой линии (БКЛ) московского метрополитена, причем пять щитовых машин китайского производства диаметром более 6 м и одна диаметром 11 м оказывали техническое содействие в совместных строительных работах¹⁶. 7 июля 2020 г. компания CRCC завершила туннеля, соединяю-

щий станции «Славянский мир» и «Генерал Тюленев» протяженностью 826 м¹⁷. 2 декабря 2021 г. был запущен новый участок Московского метрополитена, часть которого была построена China Railway Construction Corporation Limited (CRCC), что стало первым проектом китайской компании в области строительства метрополитена в Европе. Участок протяженностью 5,4 км, построенный китайской компанией в рамках контракта общей стоимостью 2,8 млрд юаней (398,7 млн долл.), состоял из трех станций и девяти туннелей в составе третьего пересадочного контура Московского метрополитена¹⁸.

6.2. Создание новых маршрутов грузового железнодорожного сообщения КНР—РФ

В конце марта 2023 г. российская группа компаний «Дело» и китайская компания Shandong Port Group (SPG)¹⁹ подписали меморандум о сотрудничестве, который подразумевает совместное развитие мультимодальных контейнерных перевозок между странами Азии и РФ. ГК «Дело» и SPG создадут совместное предприятие (СП), которое будет реализовывать проекты в области логистики и транспорта, в том числе наладят регулярные контейнерные перевозки между Азией и Россией. Деятельность предприятия будет направлена на формирование сквозных логистических продуктов на базе активов компаний и современных инновационных решений, а также на проработку инициатив в сфере складской логистики на территории Свободного порта Владивосток, резидентом которого является Восточная стивидорная компания Global Ports (входит в группу «Дело»). Сотрудничество с одной из крупнейших мировых портовых корпораций, обладающей огромным опытом и ресурсами, является серьезным шагом в расширении присутствия группы компаний «Дело» на азиатском направлении.

Стороны намерены продвигать собственные услуги и вместе разрабатывать интегрированные сервисы, которые позволят оптимизировать процессы перевалки грузов, повысить её эффективность и нарастить мощности терминалов — подразумевается, что ГК «Дело» закупит в Китае современное портовое оборудование, будет использовать технологии автоматизации, а также активно внедрять цифровые решения. Партнёры также планируют освоить маршрут Циндао—порт Восточный—Санкт-Петербург—Западная Европа для транзита китайских товаров, причем стороны уже приступили к анализу потенциальной номенклатуры грузов и их объёмы. Интеграция ресурсов позволит снизить затраты на логистику и повысить качество клиентского сервиса. Например, будут разработаны международные цепочки поставок контейнерных и других видов грузов, логистика экспорта зерна и других насыпных грузов из России в Китай через Дальний Восток. Документ предполагает и строительство

соответствующей инфраструктуры, а ГК «Дело» и SPG обмениваются опытом и экспертизой в управлении стивидорными активами.

Новый импульс развитию российско-китайского сотрудничества придала встреча президента РФ В. Путина и Председателя КНР Си Цзиньпина, которая состоялась 22 марта 2023 г. в Москве. По её итогам было принято совместное заявление о развитии ключевых направлений российско-китайского экономического сотрудничества в деле увеличения торговли и инвестиций, обновления транспортно-логистической системы, кооперации в части промышленности, энергетики, сельского хозяйства, высоких технологий и финансовой сферы. На межправительственном уровне будет подготовлен «План-2030», который, как ожидается, в ближайшее время утвердят глава правительства РФ М. Мишустин и новый премьер Госсовета КНР Ли Цян. В дальнейшем партнёры продолжают заключать соглашения о комплексном сотрудничестве сразу по нескольким направлениям логистики и транспорта²⁰.

Открытие новых регулярных железнодорожных сервисов благоприятно влияет на развитие российских и китайских транспортно-логистических центров (ТЛЦ). В 2022 г. были открыты новые маршруты в РФ через КПП Забайкальск—Маньчжоули: Хунчунь—ТЛЦ «Белый Раст»²¹, Харбин (Harbin International Container Center Station)—ТЛЦ «Белый Раст»²², Шанхай—ТЛЦ «Белый Раст»²³, Сучжоу—ТЛЦ «Электроугли» (Московская обл.), Ганьчжоу—ТЛЦ «Электроугли» и Сиань—ТЛЦ «Ворсино» (Калужская обл.)²⁴, Сиань—Селятино (Московская обл.)²⁵. Согласно сообщению *China Railway Express (Shenyang) Hub Construction and Operation Co.*, 4 марта 2023 г. новый центр консолидации грузов для поездов Китай—Европа был введен в эксплуатацию в Шэньяне (пров. Ляонин), и первый поезд с 55 контейнерами был отправлен с логистического терминала Пухэ в Шэньяне через пограничный переход Забайкальск—Маньчжоули на терминал Безымянка Куйбышевской ж/д в Самаре, находящийся под управлением «РЖД Бизнес Актив» для дальнейшей транспортировки грузов по всей России. В Шэньяне грузы будут доставляться автомобильным и железнодорожным транспортом из китайских портов Нинбо—Чжоушань, Гуанчжоу, Тяньцзинь, Циндао, Далянь и Инкоу. Грузовой хаб с ежегодной пропускной способностью 1 тыс. грузовых поездов Китай—Европа занимает общую площадь 92 тыс. кв. м, что позволяет осуществлять хранение 3 тыс. контейнеров. Создание этого центра позволяет заложить прочную основу для создания мультимодального международного логистического узла для железнодорожных перевозок в РФ²⁶.

С целью оптимизации использования инфраструктуры, сокращения порожнего пробега платформ и контейнеров, российский контейнерный оператор компания «РЖД Бизнес Актив»²⁷ совместно с дочерней компанией *FELB* в Китае прорабатывают загрузку сервиса в обратном (экс-

портном) направлении. В компании отмечают, что открытие дополнительного постоянного маршрута для сухопутной доставки грузов из Китая в Россию позволит разгрузить порты Дальнего Востока, через которые сегодня идёт основной поток импортных грузов²⁸. С 2019 г. при участии «РЖД Логистики» и Российского экспортного центра реализуется проект «Евразийский агроэкспресс», при помощи которого перевозится мясная, молочная, кондитерская и масложировая продукция в Китай, Вьетнам, Белоруссию, Казахстан, Азербайджан, Узбекистан, Иран, ОАЭ и Индию по евразийским маршрутам и МТК Север—Юг. В апреле 2023 г. российский оператор компания «Евросиб СПб — транспортные системы» («Евросиб») присоединилась к проекту «Евразийский агроэкспресс» и предоставила свой ТЛЦ в Новосибирске в качестве оптово-распределительного центра сельхозпродукции. До этого российская продукция АПК на экспорт в Китай отправлялась из крупного ТЛЦ Селятино в Подмоскovie и ТЛЦ Ворсино в Калужской области. Реализация проекта будет способствовать росту внимания со стороны логистических компаний и перевозчиков, увеличению объёмов экспорта продукции АПК в Китай, сокращению сроков транспортировки агропромышленной продукции, для которой необходимо обеспечивать температурный режим и сохранность от вредителей²⁹.

Китайские грузоперевозчики рассматривают возможность увеличения объёмов мультимодальных перевозок грузов из КНР и стран АСЕАН из порта Тяньцзинь в Москву через территорию Монголии по маршруту Тяньцзинь—Тангу—Пекин—Эрэн-Хото (КНР)—Замын-Удд—Сайншанд—Улан-Батор—Сухэ-Батор (Монголия) — Наушки—Улан-Удэ—Москва (РФ). Ранее перевозки грузов в этом направлении осуществлялись железными дорогами КНР и РФ, что приводило к удлинению трассы маршрута на лишние 1 тыс. км, поскольку грузовые поезда должны были совершать лишний пробег до китайско-российского КПП Суйфэньхэ—Гродеково для въезда на территорию РФ. В январе-феврале 2023 г. объём обработки внешнеторговых грузов порта Тяньцзинь вырос на 19,1% до 309,26 млрд юаней (44,99 млрд долл.) — по этому показателю порт Тяньцзинь занял первое место среди 10 крупнейших портов Китая, причем страны АСЕАН и Евросоюза стали крупнейшими торговыми партнерами порта³⁰. В 2022 г. объём перевозок через российский КПП Наушки вырос на 70%, причем через этот КПП ожидается рост объёма грузопотока до 15 млн т в 2025 г. и до 20 млн т в 2030 г.

В первом квартале 2023 г. на КПП Эрэн-Хото, крупнейшем сухопутном погранпереходе на границе Китая и Монголии, зафиксирован значительный рост объёма грузооборота и пассажиропотока. В период с января по апрель 2023 г. через КПП Эрэн-Хото в АРВМ было перевезено 4,58 млн т внешнеторговых грузов, что на 72,3% больше по сравнению с

аналогичным периодом 2022 г. В частности, поездами было перевезено почти 4,22 млн т экспортных и импортных грузов, а объем внешнеторговых товаров, перевезенных автомобилями — около 370 тыс. т, что на 64,9% и 250,1% больше, чем в 2022 г.³¹ 5 апреля 2023 г. первый грузовой поезд Китай—Европа со 110 стандартными контейнерами с грузом на сумму более 24 млн юаней (3,49 млн долл.), вышел из г. Чжанцзякоу (пров. Хэбэй) на севере Китая, проследовал через китайско-монгольский КПП Эрэн-Хото—Замын-Удд и, преодолев 8,8 тыс. км, через 14 дней прибыл в Москву. В 2023 г. китайские логистические операторы планируют открыть дополнительные маршруты железнодорожных грузовых перевозок через территорию Монголии в Москву из других городов Китая, включая Чжэнчжоу, Сямэнь и Чэнду³²

С 1 сентября 2022 г. железнодорожный пограничный переход Махалино—Хуньчунь (Приморский край — пров. Цзилинь)³³ был переведен на круглосуточный режим работы, и по итогам 2022 г. его пропускная способность составила 4,5 млн т³⁴. В 2022 г. в рамках маршрутов международных железнодорожных грузоперевозок Китай—Европа начали курсировать контейнерные поезда по маршруту Хуньчунь—Москва³⁵.

15 ноября 2022 г. по трансграничному мосту Нижнеленинское—Тунцзян (ЕАО — пров. Хэйлуцзян) в рамках тестового прогона проехал первый локомотив, ознаменовавший открытие первого российско-китайского железнодорожного сообщения через р. Амур. Первый в истории железнодорожный мостовой переход через реку Амур протяженностью 2209 м (российская часть — 309 м) является одним из крупнейших трансграничных проектов для России и Китая и значимым инфраструктурным проектом, который позволит обеспечить надежный и предсказуемый график движения грузов, сырья и энергоресурсов, а также в 1,5 раза увеличить пропускную способность железнодорожных маршрутов между РФ и КНР³⁶. К концу 2023 г. рядом с мостом будет построен транспортно-логистический центр (ТЛЦ) «Гарант» и будет создан перевалочный железнодорожный комплекс для нефтеналивных грузов, который будет обслуживать составы, перевозящие СПГ, нефть, нефтепродукты и продукты нефтехимии. Начало работы ТЛЦ «Гарант» запланировано на 2024 г., причем, по мнению экспертов ОАО «РЖД», этот проект позволит создать около 2 тыс. новых рабочих мест и привлечь около 24 млрд руб. частных инвестиций³⁷.

Автомобильный транспорт

В конце декабря 2022 г. после трехлетнего перерыва была возобновлена работа российско-китайской понтонной переправы Амурзет—Миншань (Лобэй) (ЕАО — пров. Хэйлуцзян), работающая в период ледостава зимой 2022—2023 гг. Мост Амурзет—Миншань состоит из 34 понтонов об-

щей длиной более 900 м и шириной 12 м и позволяет ежедневно пропускать 60 тяжелых грузовиков с 20 т грузов. Это единственная понтонная транспортная переправа, построенная и эксплуатируемая на российско-китайской пограничной реке Хэйлунцзян, а также понтонная переправа с самым длинным пролетом и самой сложной конструкцией³⁸. Также в конце декабря 2022 г. китайские таможенники погранперехода Суйфэньхэ—Гродеково (пров. Хэйлунцзян — Приморский край) объявили о полном возобновлении трансграничных автомобильных грузовых перевозок при одновременном снятии ограничений для борьбы с эпидемией, а основные изменения включали снижение стоимости перемещения груза через КПП и сокращение процедуры подачи заявки. Раньше стоимость найма рабочих для погрузки и разгрузки импортных товаров для проведения стерилизации и дезинфекции составляла около 3 тыс. юаней (436 долл.), а процедура подачи заявлений на пересечение границы занимала более 10 дней. Теперь необходимость в перегрузке товаров отпала, а процедура одобрения пересечения КПП сократилась до одного дня³⁹.

В июне 2022 г. в тестовом режиме был открыт трансграничный автомобильный мост Благовещенск—Хэйхэ (пров. Хэйлунцзян—Амурская область), который является ключевой частью проекта автомагистрали протяженностью 19,9 км, соединяющей скоростную автомагистраль Цзилинь—Хэйлунцзян и шоссе в Благовещенске, а с 10 февраля 2023 г. был разрешен расширенный ввоз товаров по автомобильному мосту на территорию России⁴⁰. С 3 января 2023 г. российский пункт пропуска «Кани—Курган», обслуживающий мост, перешел на круглосуточный режим работы (касается только самого пункта пропуска, движение по мосту на ночь останавливается). Пока движение грузовиков происходит в ограниченном количестве, но к концу 2023 г. будет запущено полноценное движение пассажирского транспорта, а количество пропускаемых грузовиков в сутки увеличится со 190 до 600 машин⁴¹.

В начале 2023 г. были открыты крупные автомобильные КПП на российско-китайской границе. 3 января 2023 г. был открыт КПП Благовещенск—Хэйхэ, 8 января 2023 г. после трёх лет приостановки для пассажиров были вновь открыты КПП Гродеково—Суйфэньхэ, Забайкальск—Маньчжоули, которые были закрыты с апреля 2020 г. из-за волны вспышек пандемии *COVID-19*⁴². 23 февраля 2023 г. возобновился пропуск пассажиров через КПП Полтавка (Приморский край) — Дуннин (пров. Хэйлунцзян)⁴³.

В ответ на высокий рыночный спрос на евразийские транзитные грузовые перевозки 20 февраля 2023 г. из бондовой зоны Синьчжэн г. Чжэнчжоу (пров. Хэнань) в Москву через КПП Маньчжоули—Забайкальск был открыт первый транспортный международный автомобильный маршрут МДМ (Международные дорожные перевозки/*Transport Interna-*

tionaux Routier/TIR) протяженностью 9,8 тыс. км, который стал дополнением к грузовому железнодорожному маршруту Китай—Европа, уже работающему на полную мощность в условиях роста транзитных грузовых потоков. Перевозка в опломбированных таможенной кузовах или контейнерах с упрощением таможенных процедур позволяет снизить стоимость и сократить время транспортировки примерно на 30%. Теперь, чтобы добраться до Москвы и Европы, грузовику требуется около 8 дней и 12 дней соответственно по сравнению с примерно с 11 и 16 днями для аналогичного железнодорожного маршрута, причем, учитывая высокий спрос на грузовые перевозки по маршруту Китай—Европа, новая услуга может быть забронирована быстрее⁴⁴.

В послании Федеральному собранию Президент России Владимир Путин подчеркнул: «Россия будет расширять перспективные внешнеэкономические связи, а также выстраивать новые логистические коридоры. Уже принято решение продлить скоростную автомагистраль «Москва—Казань» до Екатеринбурга, Челябинска и Тюмени, а в перспективе — до Иркутска и Владивостока с выходом в Казахстан, Монголию и Китай, что в том числе существенно расширит наши экономические связи с рынками стран ЮВА»⁴⁵. Значительную выгоду Россия может получить от реализации разработанных в 1990-е гг. дальневосточными учеными проекта «Приморье-2», который через железнодорожный КПП Махалино—Хуньчунь и автомобильный КПП Краскино—Хуньчунь позволяет вывезти товары и грузы из провинции Цзилинь через южные порты Зарубино, Славянка, Посъет. Сегодня ежегодный объем товарооборота Северо-Восточного Китая (СВК) со странами ЮВА превышает 150 млн т грузов ежегодно при тенденции его дальнейшего роста, а объем транзита через территорию Приморского края составляет менее 1%. Однако экспортный поток северо-восточных провинций КНР (из которых, только провинция Ляонин имеет выход к морю через свои порты — Далянь, Инкоу, Цзиньчжоу, Паньцзинь, Байюйцюань, Сяньжэньдао) осуществляется в основном через крайне загруженную железнодорожную магистраль Харбин—Чанчунь—Шэньян—Далянь протяженностью свыше 800 км (что значительно увеличивает себестоимость перевозимой продукции) с последующей отправкой экспортных грузов через порт Далянь или еще более отдаленный порт Тяньцзинь (расстояние более 1,1 тыс. км), которые в свою очередь с трудом обрабатывают поступающий объем товаров и грузов, произведенных в СВК. Транспортировка грузов из провинции Цзилинь через территорию Приморского края позволяет кратно снизить себестоимость товаров, поскольку от г. Хуньчунь, расположенного в нескольких десятках км от российско-китайской границы, до Зарубино расстояние транспортировки сокращается до 75 км (время транспортировки уменьшается на 5 дней), до Посъета — 42 км, до Славянки — 200 км.

Приграничный г. Хуньчунь планировал построить международный сухой порт, который мог бы выполнять роль регионального логистического узла по хранению и отправке товаров и контейнеров. Расположенный на стыке границ Китая, России и КНДР г. Хуньчунь окружен более чем 10-ю российскими и северокорейскими сухими портами в радиусе 200 кв. км.

В итоге перевозка основной номенклатуры сельскохозяйственных и промышленных товаров СВК и автономного района Внутренняя Монголия в центральные и южные регионы КНР по железным дорогам представляет собой серьезную проблему. Все это привело к тому, что в 2022 г. из-за лимитирующих ограничений железнодорожной сети КНР провинции СВК не смогли обеспечить вывоз более 40 млн т грузов.

6.3. Участие России в перевозках по маршруту Китай—Европа

Железнодорожный маршрут Китай—Европа остается основной артерией транспортного сотрудничества РФ и КНР⁴⁶. В конце 2022 г. маршрут Китай—Европа соединял китайские города с 208 городами 25 европейских стран через транзитные пункты, в основном, в Германии и Польше. В 2022 г. по нему проследовало 16 тыс. грузовых составов⁴⁷, которые перевезли 1,6 млн контейнеров⁴⁸, что, по сравнению с показателями 2021 г., на 9% и 10% больше соответственно⁴⁹. Было перевезено более 50 тыс. видов товаров, включая ИТ-продукцию, автомобили и запчасти, химикаты, механические и электронные товары, а логистическая распределительная сеть охватила весь евразийский континент. Доля грузов, проследовавших по евразийскому железнодорожному маршруту в общем объеме грузов, перевезенных между Китаем и Европой⁵⁰ за последние пять лет увеличилась с 1,5% до 8% в 2022 г.⁵¹ В течение первого квартала 2023 г. по маршруту Китай—Европа проследовало 4186 грузовых поездов, которые перевезли 450 тыс. контейнеров, что на 15% и 28% больше, по сравнению с аналогичным показателем 2022 г.⁵²

В железнодорожном маршруте Китай—Европа задействованы четыре погранперехода — это китайско-казахстанские КПП Алашанькоу—Достык и Хоргос—Алтынколь и китайско-российские КПП Маньчжоули—Забайкальск и Суйфэньхэ—Гродеково, причем китайско-казахстанские КПП обеспечивают около 70% обработки транзитного потока на маршруте Китай—Европа⁵³.

По данным логистической компании *China Railway Urumqi Group Co., Ltd.*, в 2022 г. общее количество грузовых поездов Китай—Европа, которые прошли через два ведущих китайско-казахстанских КПП Алашанькоу—Достык и Хоргос—Алтынколь, по сравнению с 2021 г. возросло на 8,7% и составило 13,3 тыс. ед. КПП Алашанькоу—Достык связывал Китай с 19 странами ЕС, Хоргос—Алтынколь — с 10 азиатскими странами,

причем количество грузовых поездов, ежедневно обрабатываемых этими двумя пунктами пропуска, составило 17 ед.⁵⁴ По данным таможенного управления г. Маньчжоули, в 2022 г. через важнейший российско-китайский железнодорожный КПП Маньчжоули—Забайкальск проследовало 4818 грузовых поездов Китай—Европа (на 37,6% больше, чем в 2021 г.), которые перевезли 382058 контейнеров на общую сумму 48,66 млрд юаней (около 7 млрд долл.) — рост по сравнению с 2021 г. на 38,6% и 36,5% соответственно⁵⁵. Если учитывать количество поездов, проследовавших через соседний китайско-российский железнодорожный КПП Суйфэньхэ—Гродеково (пров. Хэйлунцзян—Приморский край), то общее количество составов, проследовавших из КНР в страны Европы через эти два КПП, превысило 5 тыс. ед.⁵⁶ В конце 2022 г. через эти КПП проходило 22 маршрута грузовых поездов Китай—Европа, которые связывали 60 городов Китая с 28 городами в 13 европейских странах⁵⁷.

Следует отметить не только количественное увеличение транзитных поездов по маршруту Китай—Европа, но и интенсификацию их движения — 20 августа 2022 г. из Сианя (пров. Шэньси) в Гамбург по Евразийскому маршруту отправился 10-тысячный грузовой состав, на 10 дней превзойдя аналогичный общий количественный показатель 2021 г.⁵⁸ Согласно заявлению представителя Главного таможенного управления КНР Чжао Цзэнляня, в 2022 г. общее время, необходимое для таможенного оформления импортных и экспортных товаров, составило 32,02 часа и 1,03 часа соответственно⁵⁹, что на 67,1% и 91,6% меньше, чем в 2017 г.⁶⁰

В октябре 2022 г. Китай приложил серьезные усилия для увеличения пропускной способности поездов по маршруту Китай—Европа: из Чунцина в Дуйсбург был отправлен первый грузовой поезд с твердым графиком движения (*full-time schedule*) по всему маршруту, который через 11 дней прибыл в немецкий город. Твердый график движения предусматривает, что время прибытия и отправления, а также маршрут движения фиксированы на каждом участке, в отличие от принятой ранее модели движения, при которой местные железнодорожные управления устанавливали свой график в соответствии со складывающейся на их участках ситуацией. По мнению специалистов компании *China-Europe Railway Express*, «введение в 2023 г. твердого графика движения на евразийском маршруте сократит время в пути до 10 дней и повысит конкурентоспособность грузовых поездов Китай—Европа»⁶¹.

Определенные изменения произошли и в структуре перевозок. Весной 2022 г. южная линия железнодорожного маршрута Китай—Европа, проходившая ранее через территорию Украины, была перенаправлена на инфраструктуру ОАО «РЖД», по которой далее через белорусско-польский КПП Брест—Малашевичи грузовые поезда следовали в страны Европы. Китайские специалисты отмечают, что в последние годы на

транзит через территорию Украины приходилось лишь около 2—3% объема железнодорожных перевозок по маршруту Китай—Европа⁶², поэтому эти изменения незначительны.

В Китае активно развивается новый Международный сухопутно-морской торговый коридор, который проходит через ключевой логистический узел Чэнду—Чунцин на юго-западе Китая через провинцию Гуйчжоу до г. Наньнина в Гуанси-Чжуанском автономном районе (ГЧАР) и далее — через порты залива Бейбу до стран АСЕАН, сокращая, например, время доставки между Чунцином и Сингапуром с 23 до 7 дней⁶³. Инфраструктурная сеть логистического узла Чэнду—Чунцин, связанная с Международным сухопутно-морским торговым коридором и евразийским железнодорожным маршрутом *Chongqing—Xinjiang—Europe (YUXIN'OU)*, обслуживаемого сервисом *China-Europe Railway Express*, позволяет доставлять товары из западных регионов Китая автомобильным, железнодорожным и водным транспортом через ГЧАР как в страны АСЕАН, так и Европы⁶⁴. Будучи ключевым железнодорожным узлом, откуда грузы расходятся в 107 стран, Чунцин, обрабатывая около 25% объема евразийского транзита, соединяет Европу с Юго-Восточной Азией⁶⁵. 21 июля 2022 г. грузовой состав *JSQ* компании *China Railway Special Cargo Logistics Co., Ltd.*, загруженный продукцией автомобильного концерна *Changan Automobile* выехал со станции Юзуй в Чунцине, совершая первый пилотный рейс в Москву. Время доставки грузов, произведенных в Китае и странах АСЕАН, из Чунцина в Москву сокращается до 18 дней при использовании грузового поезда Китай—Европа (по сравнению с 35 днями при морских перевозках)⁶⁶.

Можно с уверенностью утверждать, что создаваемый Китаем новая конфигурация каркаса сухопутно-морской евразийской транспортной сети обеспечит ему быстрые, надёжные и эффективные каналы экспорта высокотехнологичной продукции с высокой добавленной стоимостью и будет генерировать максимальный синергетический эффект для экономик стран-участниц этого евразийского транзитного мегапроекта. Успешная реализация представленных транзитных маршрутов будет являться ещё одним шагом на пути к созданию более устойчивой, сбалансированной и многополярной структуры региональной и мировой торговли.

Примечания

¹ Евразийский маршрут является основным для транзита товаров железной дорогой между Китаем и ЕС. Он следует из Китая через территории Казахстана, России и Белоруссии. См. подробнее: Международные транспортные коридоры на евразийском пространстве: развитие широтных маршрутов // *Eurasian Rail Alliance Index*. Октябрь, 2020. URL: https://index1520.com/upload/medialibrary/954/_-_RU.pdf

² Железнодорожный комплекс, состоящий из ключевых магистралей Дальневосточной, Забайкальской, Красноярской и Восточно-Сибирской железных дорог. Обеспечивает работу нескольких трансевразийских коридоров, в первую очередь через российский Дальний Восток и Монголию в Китай. См. подробнее: Восточный полигон: новые возможности или старые ограничения? // Морские вести России. 12.10.2020. URL: <http://www.morvesti.ru/analitika/1687/86211/>

³ Санкционные ограничения в первую очередь затронули экспорт неугольных грузов (нефтегрузы, чёрные металлы, химические минеральные удобрения), которые характеризуются существенным вкладом в формирование ВВП РФ. В предыдущие годы основную долю (от 50 до 90% в зависимости от железнодорожных участков) в объёмах перевозок на Восточном полигоне Транссибирской магистрали традиционно занимали перевозки каменного угля. Из-за необходимости адаптироваться к работе в новых условиях понадобится некоторое время для переориентации экспортных потоков грузов на восточные рынки сбыта, а также поиск дополнительных альтернативных возможностей переключения грузопотоков на восток (например, использование маршрутов через Казахстан и далее в западные и центральные провинции КНР). Постепенно меняется и структура погрузки в восточном направлении, что связано со снижением доли угля и заменой его более высокодоходными грузами, включая значительную динамику контейнерных перевозок. Сегодня остро встала задача до 2024 г. увеличить пропускную способность БАМа и Транссиба до 180 млн т, сократить время перевозок контейнеров железнодорожным транспортом с Дальнего Востока до западной границы до 7 суток и увеличить объём транзитных перевозок контейнеров в 4 раза. Достижение указанных целевых показателей осуществляется в соответствии с Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 г. (КПМИ) и паспортами федеральных проектов, утверждёнными распоряжениями Правительства РФ.

⁴ В начале марта 2023 г. президенты Казахстана К. Токаев и РФ В. Путин обсудили по телефону вопросы расширения транзитно-транспортных маршрутов и торгово-экономических связей (Президенты Казахстана и России обсудили вопросы расширения транзитно-транспортных маршрутов. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2023/0307/c31519-10217563.html>).

⁵ В начале 2023 г. руководство ОАО «РЖД» стало рассматривать возможность загрузки погранперехода Нижнеленинское-Тунцзян, изначально создававшегося под перевозку только угля и руды, контейнерами и лесными грузами.

⁶ China's northernmost highway opens to traffic. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/201912/01/WS5de37cc1a310cf3e3557b2c2.html>.

⁷ Россия и КНР наращивают грузопоток // Гудок. 08.09.2022.

⁸ В начале 2023 г. значительно возрос объем грузовых железнодорожных перевозок через китайский КПП Маньчжоули, который к 15 марта 2023 г. обработал 924 грузовых поезда Китай—Европа, в которых было перевезено 97828 двадцатифутовых контейнеров, что стало на 8,2% и 19,8% больше, по сравнению с аналогичным периодом 2022 г. (China's largest land port witnesses steady growth of passenger traffic. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0323/c90000-10226517.html>).

⁹ Контейнеры устремились в Китай // Коммерсантъ. 26.01.2023.

¹⁰ Liuzhou-Moscow freight train departs after signing of China-Russia AEO. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202202/1253017.shtml>.

¹¹ China, Russia sign new trade agreement on energy and food, expected to further unleash potential. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202206/1268392.shtml>.

¹² *Ma Zhenhuan*. High-tech driving new energy vehicle exports. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202301/11/WS63be8a1da31057c47eba9067.html>.

¹³ Китайские автопроизводители за последние годы хорошо зарекомендовали себя на рынке РФ. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2023/0209/c31519-10205447.html>.

¹⁴ China, Russia eye trade boom, expected to achieve \$200b trade target ahead of schedule. Cooperation under BRICS, SCO to be expanded. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287717.shtml?id=11>.

¹⁵ Share of Chinese cars rises to 50 pct in Russia's Far East, Siberia. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0418/c90000-20007400.html>.

¹⁶ Chinese design makes tracks on the Moscow metro. URL: https://www.chinadaily.com.cn/a/202112/07/WS61ae98b4a310cdd39bc79b1f_5.html.

¹⁷ CRCC completes 1st subway tunnel in Moscow. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202007/1193829.shtml>.

¹⁸ China-built Moscow metro stations open to traffic. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202112/1241063.shtml>.

¹⁹ В период 13-й пятилетки крупный железнодорожный оператор Sinotrans (более чем 1,1 тыс. отечественных и 77 зарубежных филиалов) создал интегрированную сеть мультимодальных перевозок, которая объединяет железнодорожные маршруты Китай — Европа через Чэнду с сухопутно-морскими маршрутами, пролегающими через восточную прибрежную провинцию Шаньдун, в такие страны как Япония, Республика Корея и государства-члены АСЕАН. Для интеграции всех основных портовых активов в провинции на одной платформе в рамках развития портового сектора и обеспечения стабильных цепочек поставок в страны АСЕАН, в 2019 г. правительство провинции Шаньдун создало одного из крупнейших портовых операторов в мире Shandong Port Group Co Ltd (SPG), которая объединила порты Бохайского залива в провинции: Циндао, Вэйхай, Вэйфан, Яньтай, Жичжао. В 2022 г. Shandong Port Group построила 6 новых терминалов, открыла 11 новых маршрутов комбинированных морских/железнодорожных перевозок и в 2022 г. объем грузооборота группы SPG превысил 1,6 млрд т, объем контейнерооборота составил 37 млн ед., увеличившись по сравнению с 2021 г. на 6,4% и 8,7% соответственно, что стало выше среднего показателя по стране, причем объем перевалки контейнеров при комбинированных морских и железнодорожных перевозках составил 2,7 млн ед. (Xie Chuanjiao. Shandong Port Group prospers through integration. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202302/28/WS63fdaaf5a31057c47ebb14be.html>). К началу 2023 г. железнодорожный транспорт вместе с портами Shandong Port Group сформировали международный логистический коридор, связывающий Южную Корею, Японию и страны ЮВА на востоке с евразийским континентом на западе. По утверждению генерального директора центра комбинированных перевозок Shandong Port Group Су Цзунъяна, «этот коридор в рамках инициативы «пояс и путь» развивает торговое сотрудничество Китая со странами Европы, Центральной Азии и ЮВА, способствуя росту количества комбинированных морских и железнодорожных перевозок из провинции Шаньдун, часть из которых перевозится грузовым поездом Китай—Европа. Автомобили, автозапчасти, бытовая техника из Японии, Южной Кореи, пальмовое масло из стран Юго-Восточной Азии доставляются в порты провинции Шаньдун, а затем грузовым поездом Китай—Европа отправляются в Центральную

Азию и Россию, а также в страны Европы» (Li Xuanmin. Shandong ports, important nodes witnessing BRI growth, open logistic corridor. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1286524.shtml>).

²⁰ От слова к «Делу». Российско-китайское СП займётся мультимодальными перевозками. Планируется освоить маршрут Циндао—порт Восточный—Санкт-Петербург—Западная Европа для транзита китайских товаров // Гудок. Грузовые перевозки. 28.03.23.

²¹ В 2019 г. китайская строительная компания China Railway Construction Corporation (CRCC) приняла участие в строительстве ТЛЦ «Белый Раст» площадью 177 га, расположенного в 30 км от Москвы, который стал первым крупномасштабным логистическим инфраструктурным проектом, реализованным в результате сопряжения инициативы «пояс и путь» и плана развития ЕАЭС. Целью создания ТЛЦ «Белый Раст», обеспечивающего обработку грузовых потоков между Китаем, странами ЮВА, Евросоюзом и РФ. Товары и грузы, производимые в странах ЮВА, после прибытия в порт Инкоу, транспортируются через КПП Маньчжоули—Забайкальск в ТЛЦ, откуда поступают в города Центральной России и страны Европы. Протяженность маршрута из китайского порта Инкоу составляет 9,7 тыс. км, и поездкам требуется в общей сложности 14 дней, чтобы добраться от Инкоу до ТЛЦ «Белый Раст», что более чем на 20 дней меньше, чем морским маршрутам Han Junhong, Zhou Huiying. International freight lines open new horizons. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202111/23/WS619c5043a310cdd39bc76f24.html>).

²² Heilongjiang runs 1st China-Europe express bearing domestic commercial vehicles. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202304/1289222.shtml>.

²³ В 2022 г. из Шанхая по маршруту Китай—Европа проследовало 58 грузовых, из них 38 поездов направлялись в Россию, причем в них было загружено 3772 контейнера с грузами общим весом более 30 тыс. т на общую сумму 980 млн юаней (142 млн долл.). (CPIE becomes important driving force for expanding China-Russia economic and trade cooperation. URL: http://en.brnn.com/n3/2023/0323/c415019-102263_03.html).

²⁴ 23 апреля 2023 г. специальный поезд «Чаньань» в рамках международных железнодорожных грузоперевозок Китай—Европа, груженный 55 контейнерами с 165 автомобилями Geely, отправился со станции Сиань (пров. Шэньси) в Россию на ТЛЦ «Ворсино» (Специальный поезд Китай—Европа с 165 автомобилями Geely отправился из города Сиань в Россию. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2023/0424/c31516-20010117-2.html>).

²⁵ Shaanxi sees over 1,000 China-Europe freight train trips since 2023. URL: http://www.china.org.cn/photos/2023-03/24/content_85188840.htm.

²⁶ Cargo hub for China-Europe freight trains inaugurated in China's Shenyang. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0305/c90000-10216430.html>.

²⁷ В 2022 г. объем перевозок транспортно-логистической компании «РЖД Бизнес Актив» составил 311 тыс. контейнеров, в том числе по сети ОАО «РЖД» 292 тыс. контейнеров, что более чем в полтора раза выше показателей 2021 г., а доля компании на рынке контейнерных перевозок составила 4,5%. Наибольший рост показали перевозки в импортном сообщении через пограничные переходы Забайкальск—Маньчжоули, Достык—Алашанькоу и Алтынколь—Хоргос, Замын-Ууд—Эрлянь-Хото, порты Владивосток и Восточный. Основными номенклатурами импортных перевозок стали товары народного потребления, метизы, станки и оборудование, химические и

сборные грузы. Среди крупных проектов в импорте — открытие нового мультимодального сервиса по отправке грузов из Китая в Центральную Россию по новому мосту Благовещенск—Хэйхэ через терминал на ст. Благовещенск Забайкальской ж/д. Экспортные перевозки выросли на 65%, в основном отправки проходили через пограничный переход Забайкальск—Маньчжоули. Более 40% объема экспортных перевозок «РЖД Бизнес Актив» занимают сервисы для крупных промышленных холдингов целлюлозно-бумажной, нефтехимической, деревообрабатывающей и других отраслей промышленности.

²⁸ «РЖД Бизнес Актив» открывает новый сухопутный сервис «Волга Экспресс» из Китая в Россию. URL: https://rzdbr.ru/novostdetalno_ukkr_5_514/.

²⁹ Хабы для продукции АПК // Гудок. № 74 (27654). 27.04.2023.

³⁰ China's Tianjin Port sees robust trade growth in Jan-Feb. URL: <http://www.china-daily.com.cn/a/202304/07/WS642f7095a31057c47ebb8cbe.html>.

³¹ На КПП Эрэн-Хото наблюдался рост грузооборота и пассажиропотока в первом квартале 2023 года. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2023/0412/c31518-20004364.html>.

³² First China-Europe cargo train linking Zhangjiakou, Moscow departs. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202304/1288623.shtml>.

³³ Благодаря стабильной работе маршрута трансграничных грузоперевозок в рамках внутренней торговли по маршруту «Хуньчунь-Зарубино-порт Нинбо-Чжоушань» с каждым годом увеличивается объем грузооборота железной дороги Хуньчунь-Махалино. С ростом объемов грузоперевозок увеличивается и ассортимент товаров, импортируемых и экспортируемых по железной дороге Хуньчунь-Махалино — с начала 2022 г. по железной дороге было налажено движение специальных составов, предназначенных для перевозки автомобилей и энергоресурсов, а также грузовых поездов по маршруту «Чанчунь—Хуньчунь—Европа», что способствовало быстрому росту объема торговли между г. Хуньчунь и субъектами РФ. В 2022 г. объем торговли между г. Хуньчунь и Россией составил 14 млрд юаней, увеличившись на 32% по сравнению с 2021 г. (Пограничный город Хуньчунь стал свидетелем быстрого развития торгово-экономического сотрудничества между Китаем и Россией. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2023/0412/c31518-20004628.html>). Пункт пропуска КПП Махалино — Хуньчунь связан с уникальным незамерзающим портом Зарубино, имеющим удачное расположение в бухте Троица, круглогодичный судозаход и возможности для развития и практически полностью незагруженные мощности. Если бы российская сторона согласилась бы с предложением китайских инвесторов, которые намеревались построить новый суперсовременный контейнерный терминал в порту Зарубино, заранее прозванный «вторым Пусаном», то ежегодно порт после переоборудования и реконструкции смог бы обрабатывать 200 тыс. контейнеров, или 40 млн т грузов, значительно снизив нагрузку в российских дальневосточных портах. Руководство провинции Цзилинь не раз подчеркивало, что в случае повышения пропускной способности железнодорожного перехода Махалино — Хуньчунь и соседних портов Славянка и Посьет взаимную выгоду от транзитных грузовых потоков будет иметь не только КНР и РФ, но и все страны ЮВА (Milestone for Russia's Zarubino Port as ship with 10,000 tons of corn leaves for China // Global Times. 06.02.2023 URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1284926.shtml>).

³⁴ Переход к новым объемам // Гудок. 23.08.2022.

³⁵ Яньбянь-Корейский автономный округ Китая наращивает всестороннее сотрудничество с Владивостоком. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2023/0224/c31518-10212400.html>.

³⁶ *Yin Yeping*. Passage across Heilongjiang River opens, to propel China-Russia trade. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283130.shtml>.

³⁷ Объемы перевозки возрастут // Гудок.21.02.2023.

³⁸ *Yin Yeping*. Passage across Heilongjiang River opens, to propel China-Russia trade. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283130.shtml>.

³⁹ Rapid ports resumption will revitalize trade, propel economic recovery. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283195.shtml>.

⁴⁰ *Leng Shumei, Shan Jie*. GT on the spot: Border city of Heihe sees revival as goods exchanges return to normal. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285220.shtml>.

⁴¹ Ведение в эксплуатацию моста Благовещенск — Хэйхэ, строительство которого обошлось в 2,47 млрд юаней (365,8 млн долл.), значительно сократит время и стоимость перевозки товаров из провинций северо-востока КНР в центральные регионы России. Например, использование данного перехода при сухопутных перевозках по маршруту Харбин-Москва позволит сократить срок доставки грузов с 39 дней (столько занимает морской маршрут) до 12 дней, а затраты на логистику снизить до 30% (Zhong Nan. BRI investment helps nations persevere amid COVID-19. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202207/27/WS62e09937a310fd2b29e6e9eb.html>). 17 марта 2023 г. состоялась встреча губернатора Амурской области В. Орлова и начальника Забайкальской железной дороги В. Антонца, в ходе которой руководители обсудили дальнейшее развитие Забайкальской магистрали и перспективные проекты, которые планируется реализовать на территории региона. В том числе обсуждался вопрос технологического присоединения и развития узла станции Берёзовка — крупного «сухого» порта, который связан с международным автомобильным мостом Благовещенск — Хэйхэ (Финансовую модель строительства моста в Китай в Приамурье планируют определить до конца марта. URL: <https://portamur.ru/news/detail/finansovuyu-model-stroitelstva-mosta-v-kitay-v-priamure-planiruyut-opredelit-do-kontsa-marta/>).

⁴² Manzhouli-Zabaikalsk port reopens on Sunday, first time since April 2020 URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283448.shtml?id=11>.

⁴³ Dongning highway port in Heilongjiang to resume customs clearance on Friday. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1286151.shtml>.

⁴⁴ *Yin Yeping*. First cross-border road freight line between Henan and Moscow launches in response to closer trade ties. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285867.shtml>.

⁴⁵ Россия будет расширять перспективные внешнеэкономические связи и выстраивать новые логистические коридоры — В. Путин. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2023/0222/c31519-10211113.html>.

⁴⁶ Согласно данным Главного таможенного управления КНР, в 2022 г. общий объем торговли между КНР и странами ЕС вырос на 23% по сравнению с 2021 г., достигнув 856,3 миллиарда евро (912,6 млрд долл.), Европа оставалась вторым по значимости торговым партнером Китая после стран АСЕАН (EU urged to enhance mutual understanding, economic cooperation with China. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285748.shtml>). В 2022 г. объем китайских ПЗИ в страны ЕС составил 7 млрд долл., а объем накопленных китайских ПЗИ в странах Евросоюза увеличился до 102,9

млрд долл. (Visit to China of European Commission president, French president a positive sign, says European Chamber. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202304/1288523.shtml>). В 2022 г. объем ПИИ европейских компаний в КНР вырос на 70% до 12,1 млрд долл. (Chinese, French enterprises sign 18 cooperation agreements. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-04/08/content_85218850.htm). Бурное развитие торгово-экономических отношений между КНР и Европейским Союзом в последнее десятилетие требует увеличения объема транзитных перевозок между двумя ведущими региональными драйверами мировой экономики, начало которым было положено 19 марта 2011 г., когда с железнодорожной станции Туаньцзкунь города Чунцин в Дуйсбург (Германия) по маршруту протяженностью 11 179 км, который в Китае называют «YUXIN'OU» (аббревиация «Chongqing—Xinjiang—Europe»), отправился первый грузовой поезд Китай—Европа (Урумчи (КНР)—Алашанькоу—Достык (Казахстан)—станция Илецк-1 (Оренбургская область)—Казань—Москва (станция Красное Московская обл.)—Брест—КПП Малашевичи (Польша)—страны Европы) (Liu Zhihua, Zhou Lanxu, Zhong Nan. Closer trade ties with Europe good for the globe. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202304/07/WS64302be7a31057c47ebb8f75.html>).

Сегодня сервис China-Europe Railway Express (CR Express) уже более двенадцати лет работает на всем евразийском континенте и за этот период к началу 2023 г. между КНР и странами Евросоюза было выполнено более 60 тыс. рейсов грузовых составов, причем сегодня себестоимость перевозки поездами China-Europe Railway Express составляет всего 20% от стоимости авиаперевозок, а время в пути составляет лишь одну четверть от продолжительности морской транспортировки. С отправления первого грузового поезда Китай—Европа Германия превратилась в центр притяжения евразийского железнодорожного транзита, а Дуйсбург стал основным перевалочным логистическим хабом — в 2022 г. более 70% поездов CR Express проходили через Дуйсбург (53 поезда еженедельно) — на европейском конце грузового маршрута интермодальный терминал Дуйсбурга является ключевым узлом мультимодальных перевозок китайских товаров в страны Европы, который также объединен с портом Дуйсбурга (China-Europe Railway Express stabilizes global industry chains, reaching 24 European countries after 9 years of operation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202208/1273301.shtml>). Гамбург также является одним из крупнейших узлов Европы для торговли с Китаем. В 2022 г. в крупнейшем морском порту Германии было обработано более 2,6 млн стандартных контейнеров, причем треть всех контейнеров, проходящих через крупнейший морской порт Германии, отправляются в КНР или приходят из в Китай. Также Гамбург является центральным транспортным узлом европейской железнодорожной сети — еженедельно в страны ЕС отправляется около 2 тыс. рейсов, причем 230 рейсов — в КНР, а города Чунцин, Чэнду, Чанчунь, Чанша, Далянь, Ганьчжоу, Харбин, Хэфэй, Цзинань, Шэньян, Шэньчжэнь, Шилун, Сучжоу, Вэйхай, Ухань, Сямэнь, Сиань, Яньтай, Иу и Чжэнчжоу связаны с Гамбургом регулярным сообщением. В 2022 г. объем железнодорожных перевозок между Гамбургом и Китаем увеличился на 7% и составил 126 тыс. контейнеров (Port of Hamburg. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-12/07/content_77611749.htm). Поскольку объемы экспортных поставок из Китая возрастают, в начале 2022 г. муниципалитет города принял решение о создании в Дуйсбурге нового «сухопутного порта» Duisburg Gateway Terminal, совместное предприятие с китайской корпорацией COSCO Shipping Logistics и компаниями в области логистики Нурас (Швейцария) и HTS Indermodal (Нидерланды) с общим объе-

мом инвестиций в 100 млн евро (112 млн долл.). Крупнейший в Европе контейнерный терминал площадью 240 тыс. кв. м и вместимостью 850 тыс. контейнеров сможет обслуживать до 100 контейнерных поездов в неделю из Китая (Chen Weihua. Embrace of rail brings transport sea change. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202211/07/WS61ae5f6a310cdd39bc79cd7.html>). В 2022 г. дочернее подразделение основного железнодорожного оператора Германии Deutsche Bahn AG компания DB Cargo перевезла около 215 тыс. контейнеров по маршруту Китай—Европа⁴⁶ и к 2025 г. планирует увеличить контейнерооборот более чем вдвое — до 500 тыс. ед (Luo Wangshu. China-Europe freight trains eclipse previous record. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202211/22/WS619afe02a310cdd39bc76b5d.html>). В 2021 г. С целью развития железнодорожных перевозок между Европой и Китаем, в конце 2021 г. DB Cargo учредила новую компанию DB Cargo Transasia, которая распространила свой бизнес через Дуйсбург и Гамбург на 18 европейских стран (Chen Weihua. China, Germany show the way to mutually beneficial cooperation. URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202112/24/WS61c51160a31019b029ba2c15.html>). По данным Федерального статистического управления (Destatis), в 2022 г. Китай оставался самым важным торговым партнером Германии седьмой год подряд, а США и Нидерланды заняли второе и третье места. В 2022 г. объем экспорта из КНР электронного оборудования увеличился на 23,5% до 4 млрд евро и, согласно анализу, опубликованному Институтом мировой экономики Киля (IfW Kiel), «многие группы китайских товаров из Китая были незаменимы для экономики Германии, а доля таких продуктов отрасли электроники, как ноутбуки и планшеты, в общем объеме импорта из КНР достигла 80%» (China remains German electrical industry's top trading partner. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-03/17/content_85174584.htm).

⁴⁷ Xinjiang land port aims to boost trade amid opening-up: newspaper. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0221/c90000-10210921.html>.

⁴⁸ Объем транзитных перевозок из Китая, использующих инфраструктуру ОАО «РЖД», в 2022 году превысил 1,25 млн контейнеров. По словам генерального директора логистической компании ОТЛК ЕРА (одного из крупнейших операторов железнодорожных контейнерных сервисов, который представляет собой совместное предприятие железных дорог Республики Казахстан, Республики Беларусь и РФ) А. Грома, «если говорить о маршруте Китай—Европа—Китай, то по итогам 2022 г. наша доля в транзитных перевозках была около 95%, причем это касалось всех транзитных маршрутов между Китаем и Европой по российской инфраструктуре — это перевозки через Забайкальск, Наушки, порты РФ, через Казахстан» («Наши европейские клиенты будут возвращаться»). Глава ОТЛК ЕРА Алексей Гром о динамике контейнерного транзита на фоне конфликта с ЕС // Коммерсант. 20.12.2022).

⁴⁹ *Tao Mingyang, Li Xuanmin, Yin Yeping.* As BRI enters 10th year of development, China-Europe freight train set to see 'explosive growth' in 2023. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283707.shtml>.

⁵⁰ В ноябре 2022 г. во время проведения форума North Bund Forum министр транспорта КНР Ли Сяопэн заявил, что «Восемь из 10 крупнейших портов мира по грузообороту — китайские, а семь из 10 крупнейших контейнерных портов мира также расположены в Китае, что делает его страной с крупнейшей в мире морской транспортной сетью» (Wang Ying. Ports in China play big role in boosting recovery. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202211/23/WS637d80eba31049175432b687.html>). Не секрет, что экономическая мощь Китая создавалась, в основном, за счет резкого роста

внешнеторгового оборота, который обеспечивался резким ростом экспортных грузовых морских перевозок из восточных портов страны в различные регионы мира, причем более 95% объема внешнеторгового оборота по маршруту Китай АТР-Европа обеспечивался морским транспортом.

⁵¹ China expands transport network to boost development. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-02/23/content_85124981.htm.

⁵² Passenger, cargo transport in Q1 in robust growth, supporting economic recovery: railway operator. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202304/1288716.shtml>.

⁵³ С начала XXI в. в рамках проведения политики «идти за рубеж» Китай приступил к форсированному развитию мощности национальной железнодорожной инфраструктуры. Строительство высокоскоростных железных дорог позволило вдвое повысить скорость движения и пропускную способность обычных грузовых магистралей, включая и магистрали, составляющие костяк евразийских транзитных путей. Стоит отметить, что китайские грузовые железные дороги составляют реальную конкуренцию восточному полигону Транссиба, в первую очередь, за счет сравнительно более низкого тарифа на грузоперевозки, а также за счет того, что они способны перевозить грузы в скоростном режиме вплоть до 180 км/ч. Транспортировка транзитных грузов китайскими и казахстанскими железными дорогами по маршруту Ляньюньган—Урумчи—Алашанькоу—Казахстан—граница РФ—Транссибирская магистраль (западный полигон) негативно сказывается на транзитном потенциале РФ. Китайско-казахстанский маршрут практически лишил возможности участия восточного полигона Транссиба и железнодорожных КПП Забайкальск и Гродеково в значительных по объемам евроазиатских транзитных перевозках.

⁵⁴ Alataw Pass port sees more freight train routes. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-03/09/content_85156114.htm.

⁵⁵ Manzhouli sees robust trade via China-Europe freight train service. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-02/24/content_85126155.htm.

⁵⁶ Number of China-Europe freight trains on eastern passages tops 20,000. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1280712.shtml>.

⁵⁷ Zhou Huiying. China-Europe freight trains pass milestone. URL: <http://www.china-daily.com.cn/a/202211/30/WS63872731a31057c47eba1f4e.html>.

⁵⁸ China-Europe freight trains exceed 10,000 so far in 2022, beating last year's record 10 days earlier. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202208/1273459.shtml?id=11>.

⁵⁹ Как свидетельствует российская практика, основные ограничения, которые вводились Китаем с 2020 г., касались карантинных мер, связанных с эпидемией COVID-19, и по этой же причине ограничивалась и работа пограничных пропускных пунктов.

⁶⁰ Chinese customs offices see substantial results in facilitating cross-border trade. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-03/01/content_85134525.htm.

⁶¹ China's first full-time schedule China-Europe freight train dispatched as the nation prompts the transportation capacity and competitiveness. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202210/1278140.shtml?id=11>.

⁶² China-Europe freight trains undisrupted amid escalating crisis in Ukraine, contingency plan considered. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202203/1254468.shtml?id=11>.

⁶³ Чтобы перевести товары по железной дороге из Чунцина до залива Бейбу (расстояние составляет 1450 км) сегодня требуется всего 2 дня, а в прошлом подобный

путь речным транспортом только до Шанхая занимал 14 дней (Land-sea freight transport via Chongqing on the rise. URL: http://www.china.org.cn/business/2021-11/24/content_77890335.htm).

⁶⁴ Сегодня в Китае происходит создание глобального коридора транзитных перевозок, где логистический узел Чэнду-Чунцин является центральным исходным транспортным узлом для маршрутов как в страны ЕС и Центральной Азии, так и страны АТР. Восточным полигоном этого маршрута выступает Международный сухопутно-морской торговый коридор, который, используя сеть Паназийских железных и автомобильных дорог и те же порты в заливе Бэйбу, обеспечивает транспортировку грузов из центральных и западных провинций КНР в порты стран АТР, Ближнего Востока, Африки и Америки. Стыковка глобального коридора транзитных перевозок через Экономический круг Чэнду—Чунцин в западном направлении с евразийскими континентальными автомобильными и железнодорожными маршрутами («Чунцин—Россия—Европа», «Чунцин—Центральная и Южная Азия») обеспечивает пространственное объединение маршрутов «Экономического пояса Шелкового пути», «Морского Шелкового пути 21 в.», «Экономического пояса реки Янцзы», «Китайско-пакистанского экономического коридора», «Полярного Шелкового пути» в единый бесшовный глобальный инфраструктурный коридор, позволяющий выстроить материковую и портовую инфраструктуры в единую логистическую систему параллельно с развитием и расширением существующей региональной транспортной сети. Тем самым, Китай приступил к созданию оптимальной конфигурации глобальной инфраструктурной интеграции, от возможности присоединения к которой и использования ее синергетического и экстерналичного эффектов значительную и весомую выгоду смогут получить все участники региональных и мировых транзитных перевозок.

⁶⁵ *Tan Yingzi*. Chongqing becoming green logistics hub. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/regional/chon>⁶⁵ China's first full-time schedule China-Europe freight train dispatched as the nation prompts the transportation capacity and competitiveness. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202210/1278140.shtml?id=11>.

⁶⁵ Cargo hub for China-Europe freight trains inaugurated in China's Shenyang. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0305/c90000-10216430.html>.

⁶⁶ Train loaded with Chinese cars starts pilot run from Chongqing to Moscow. URL: http://www.bjreview.com/Latest_Headlines/202207/t20220722_800301599.html.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В октябре 2020 г. на заседании Политбюро ЦК КПК было предложено образовать международный логистический центр Чунцин—Чэнду, который станет новым двигателем роста экономики западного региона Китая и превратится в центр международных транзитных перевозок по маршруту страны ЮВА—КНР—Европа. Новая конфигурация мировой инфраструктурной интеграции будет опираться на развитии и сопряжении двух основных региональных транспортных маршрутов. Первый маршрут формируется за счет строительство нового Международного сухопутно-морского торгового коридора на юго-западе Китая с Чунцином в качестве операционного логистического центра и портов залива Бэйбу, обеспечивающих морскую транспортировку грузов в страны АСЕАН.

Восточным полигоном этого маршрута выступает Международный сухопутно-морской торговый коридор, который, используя сеть Паназиа-тских железных и автомобильных дорог и порты в заливе Бэйбу, обеспечивает транспортировку грузов из центральных и западных провинций КНР в порты стран АТР, Ближнего Востока, Африки и Америки. Стыковка глобального коридора транзитных перевозок через транспортно-логистический центр Чэнду—Чунцин в западном направлении с евразийскими континентальными автомобильными и железнодорожными маршрутами («Чунцин—Россия—Европа», «Чунцин—Центральная и Южная Азия») обеспечивает пространственное объединение маршрутов «Экономического пояса Шелкового пути», «Морского Шелкового пути 21 в.», «Экономического пояса реки Янцзы», «Китайско-пакистанского экономического коридора» в единый бесшовный глобальный инфраструктурный коридор, позволяющий выстроить материковую и портовую инфраструктуру в единую логистическую систему параллельно с развитием и расширением существующей региональной транспортной сети.

В рамках реализации Китайско-сингапурской (Чунцин) демонстрационной инициативы по стратегической взаимосвязанности, транзит грузов из центральных и западных провинций Китая в страны АСЕАН с опорой на центральный логистический центр Экономического круга Чэнду—Чунцин будет осуществляться по строящейся при помощи китайских компаний Паназиа-тской сети железных и автомобильных маги-

стралей, а также путем морской транспортировки грузов из портов залива Бэйбу и порта Янпу в провинции Хайнань. Разработка и ратификация Соглашения о Всеобъемлющем региональном экономическом партнерстве, которое стала генератором роста объемов внешней торговли Китай-страны АСЕАН, Япония, Республика Корея, потребовали адекватных мер по обеспечению регионального грузового транзита.

Необходимость создания оптимальной конфигурации мировой инфраструктурной интеграции и превращение ее в единый бесшовный глобальный инфраструктурный коридор, позволяющий выстроить материковую и портовую инфраструктуры в единую логистическую систему параллельно с развитием и расширением существующих региональных транспортных сетей, была озвучена Председателем КНР Си Цзиньпином на Второй Глобальной конференции ООН по устойчивому транспорту (Пекин, 14—16 октября 2021 г.). Строительство транзитных магистралей за рубежом осуществляется при активном участии ведущих китайских финансовых институтов, создание Азиатского банка инфраструктурных инвестиций и различных фондов, направленных на активизацию строительства автодорожных и железнодорожных сетей в сопредельных странах, способствует укреплению транспортной интеграции на региональном и субрегиональном уровнях и обеспечивает крупным китайским предприятиям и компаниям самостоятельный выход на новые мировые рынки.

Создаваемый Китаем новая конфигурация каркаса сухопутно-морской евразийской транспортной сети обеспечит ему быстрые, надёжные и эффективные каналы экспорта высокотехнологичной продукции с высокой добавленной стоимостью и будет генерировать максимальный синергетический эффект для экономик стран-участниц этого евразийского транзитного мегапроекта. Новый коридор обеспечивает создание оптимальной конфигурации глобальной инфраструктурной транзитной транспортной сети, соединяющей страны ЮВА и Европы и значительно сокращающей как время, так и стоимость перевозки грузов из западных провинций КНР в страны АСЕАН.

Успешная реализация представленных в монографии транзитных маршрутов явится ещё одним шагом на пути к созданию более устойчивой, сбалансированной и многополярной структуры региональной и мировой торговли.

Помимо строительства нового коридора, Китай также существенно увеличивает закупки природного газа и СПГ за рубежом. Более строгая экологическая политика, введение системы квот и налогов на выбросы углерода стимулируют перевод промышленного потенциала Китая на использование газа, как наиболее доступный, экологичный и эффективный альтернативный источник энергии. Несмотря на диверсификацию

Китаем поставок импортного газа и СПГ, Россия постепенно выдвигается на передовые позиции в качестве одного из основных поставщиков этого углеводорода в КНР, а ключевым «наполнителем» китайской газовой трубы остается «Газпром», экспортируя газ из российского газопровода «Сила Сибири» в девять административных единиц провинциального уровня КНР. Поскольку строительство дополнительных трубопроводов для удовлетворения постоянно растущего спроса на газ в стране является затратным и долгосрочным проектом, то ведущие нефтегазовые компании КНР активно входят в качестве акционеров в крупнейшие проекты по добыче и производству СПГ в Арктике — «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ 2».

Тем самым, Китай не только удовлетворяет свой растущий спрос на этот углеводород, но и в рамках своего участия в этих проектах становится экспортером СПГ в страны АСЕАН. Россия, со своей стороны, привлекает в проекты китайские инвестиции и технологии, позволяющие нарастить объемы производства и экспорта СПГ в страны Азии и Европы, стимулируя социально-экономическое развитие Арктического региона и пополняя бюджет страны.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

40-й и 41-й саммиты АСЕАН / А.О. Виноградов, М.С. Воробей, В.И. Регновский [и др.] // Аналитические записки ИКСА РАН. 2023. № 3. С. 15—19.

Александрова М. В. Новое видение транспортного положения северо-востока Китая в свете концепции «Один пояс, один путь» // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2016. Т. 21, № 21. С. 256—272.

Александрова М.В. Промышленный коридор Харбин - Дацин - Цицикар: внутренние и внешнеторговые аспекты развития // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2021. Т. 26, № 26. С. 352—370.

Александрова М.В. Реформа внешней торговли и вступление КНР в ВТО // История Китая с древнейших времен до начала XXI века. Том IX. М.: Наука, 2016. С. 581—584.

Александрова М.В. Российско-китайское приграничное и межрегиональное сотрудничество // Китайская Народная Республика: политика, экономика, культура. 2019—2021. М.: ИДВ РАН, 2022. С. 326—334.

Александрова М.В. Китайский импорт водно-биологических ресурсов и роль в нем России // Экономика КНР в годы 13-й пятилетки (2016—2020) / сост. П.Б. Каменнов; отв. ред. А.В. Островский. М.: ИДВ РАН, 2020.

Александрова М.В. Российско-китайское межрегиональное сотрудничество // Россия—Китай: шансы и вызовы отношений «новой эпохи»: монография / сост. А.О. Виноградов, А.С. Исаев, Е.И. Сафронова, М.В. Александрова. М.: ИДВ РАН, 2020.

Ань Чжаочжэнь (КНР). Перспективы и новые шансы для создания российско-китайской зоны свободной торговли // Проблемы торгово-экономического сотрудничества российского Дальнего Востока и Северо-Востока Китая / отв. ред. А.В. Островский; сост. П.Б. Каменнов. В 2 кн. Кн. 1. М.: ИДВ РАН, 2019.

Асмолов К.В. Российско-китайское взаимодействие по проблемам Корейского полуострова // Россия—Китай: шансы и вызовы отношений «новой эпохи»: монография / сост. А.О. Виноградов, А.С. Исаев, Е.И. Сафронова, М.В. Александрова. М.: ИДВ РАН, 2020.

Афонасьева А.В. Бизнес китайцев в России в контексте инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» // 40 лет экономических реформ в КНР / сост. П.Б. Каменнов; отв. ред. А.В. Островский. М.: ИДВ РАН, 2020.

Афонасьева А.В. Зарубежные китайцы и их роль в инициативе «Пояс и путь» // Экономика КНР в свете решений XIX съезда КПК / отв. ред. А.В. Островский; сост. П.Б. Каменнов. М.: ИДВ РАН, 2019.

Бабаев К.В. Исландия и Китай: стратегическое партнёрство в Арктике и Евроатлантике // Современная Европа. 2023. № 2(116). С. 33—48.

Бабаев К.В. Китай для России: необходимые шаги по налаживанию системного экономического партнёрства в новую эпоху // Россия и Китай в условиях кризиса международной безопасности: материалы Международной конференции, Москва, 15 июня 2022 года. М.: Ключ-С, 2022. С. 38—44.

Бабаев К.В. Новый международный сухопутно-морской торговый коридор КНР - АСЕАН / К.В. Бабаев, С.Л. Сазонов // Пространственная экономика. 2022. Т. 18, № 4. С. 158—180.

Бабаев К.В., Ван Цзинвэй. Новая конфигурация мировой инфраструктурной интеграции Китая // Россия и Китай: проблемы стратегического взаимодействия: сборник Восточного центра. 2023. № 26. С. 17—22.

Бабаев К.В., Сазонов С.Л., Александрова А.Д. Сотрудничество Китая и стран ЛКА в рамках китайской инициативы «Один пояс — один путь» // Латинская Америка. 2023. № 7. С. 23—39.

Балакин В.И. Интеграционные проекты в Евразии как сфера взаимодействия России и Китая с ЕС и иными международными организациями // Перспективы многостороннего сотрудничества ШОС с международными структурами в интересах развития стратегии Организации / отв. ред.-сост. Ю.В. Морозов. М.: ИДВ РАН, 2019.

Борох О.Н. Политические ориентиры реформирования системы экономического управления в Китае // Экономика КНР в свете решений XIX съезда КПК / отв. ред. А.В. Островский; сост. П.Б. Каменнов. М.: ИДВ РАН, 2019.

Ван Вэйжань (КНР). Анализ и прогноз ситуации сотрудничества СУАР с Россией // Проблемы торгово-экономического сотрудничества российского Дальнего Востока и Северо-Востока Китая / отв. ред. А.В. Островский; сост. П.Б. Каменнов. В 2 кн. Кн. 2. М.: ИДВ РАН, 2018.

Варфаловская Р.А. Особенности внешней торговли КНР в годы 13-й пятилетки (2016—2020) // Экономика КНР в годы 13-й пятилетки (2016—2020) / сост. П.Б. Каменнов; отв. ред. А.В. Островский. М.: ИДВ РАН, 2020.

Варфаловская Р.А. Тенденции и проблемы внешнеторговой политики в современный период реформ КНР // 40 лет экономических реформ в КНР / сост. П.Б. Каменнов; отв. ред. А.В. Островский. М.: ИДВ РАН, 2020.

Васильев Л.Е. Перспективы взаимодействия ШОС с международными региональными организациями в сфере борьбы с терроризмом // Перспективы многостороннего сотрудничества ШОС с международными структурами в интересах развития стратегии Организации / отв. ред.-сост. Ю.В. Морозов. М.: ИДВ РАН, 2019.

Васильев Л.Е. Современная политика Китая в области решения проблем безопасности в Азии // Перспективы многостороннего сотрудничества ШОС с международными структурами в интересах развития стратегии Организации / отв. ред.-сост. Ю.В. Морозов. М.: ИДВ РАН, 2019.

Виноградов А.О. О некоторых особенностях отношений государств Европейского союза с КНР на современном этапе // Китайская Народная Республика: политика, экономика, культура 2022 / ИКСА РАН. М.: Институт Китая и современной Азии Российской академии наук, 2023. С. 356—366.

Виноградов А.О. Основные проблемы китайско-европейских отношений на современном этапе // Китайская Народная Республика: политика, экономика, культура. 2019—2021. М.: ИДВ РАН, 2022. С. 242—250.

Виноградов А.О. Отношения КНР с европейскими странами: выводы для России // Россия—Китай: шансы и вызовы отношений «новой эпохи» / ИДВ РАН. М.: ИДВ РАН, 2020. С. 44—53.

Виноградов А.О. Текущие отношения Китая и Европейского союза и перспективы Всеобъемлющего инвестиционного соглашения «ЕС-КНР» // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2023. Т. 28, № 28. С. 44—56.

Виноградов А.О. Отношения КНР с европейскими странами: выводы для России // Россия—Китай: шансы и вызовы отношений «новой эпохи»: монография / сост. А.О. Виноградов, А.С. Исаев, Е.И. Сафронова, М.В. Александрова. М.: ИДВ РАН, 2020.

Виноградов А.О., Ван Я. Институциональная конкуренция в АТР и позиция Китая в отношении ВРЭП и ТТП // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2022. Т. 27, № 27. С. 124—144.

Гао Юйхай. Создание свободного порта Владивосток и сотрудничество провинции Хэйлунцзян с Россией // Проблемы торгово-экономического сотрудничества российского Дальнего Востока и Северо-Востока Китая / отв. ред. А.В. Островский; сост. П.Б. Каменнов. В 2 кн. Кн. 1. М.: ИДВ РАН, 2019.

Глава 3. Китай и АСЕАН о региональной интеграции и безопасности: сходство и различия // АСЕАН на пути интеграции: достижения, вызовы, дилеммы / Под ред. В.М. Мазырина, Е.В. Колдуновой. М.: Аспект Пресс, 2023. С. 88—111.

Глазырина И.П. Экономический пояс Шелкового пути: экологические аспекты // Мировая экономика и международные отношения. 2018. Т. 62, № 1. С. 34—42.

Гордиенко Д.В. Сравнительная оценка защищенности экономики Китая при реализации глобальных интеграционных проектов // Актуальные проблемы развития КНР в процессе её регионализации и глобализации: материалы XI Междунар. науч.-практ. конф. / Забайкал. гос. ун-т; [отв. ред. Т. Н. Кучинская]. Чита: ЗабГУ, 2019.

Гордиенко Д.В. Возможные направления сотрудничества ШОС с международными организациями в сфере безопасности // Перспективы многостороннего сотрудничества ШОС с международными структурами в интересах развития стратегии Организации / отв. ред.-сост. Ю.В. Морозов. М.: ИДВ РАН, 2019.

Давыдов А.С. Запад и ШОС: взаимодействие или конфликт интересов? // Перспективы многостороннего сотрудничества ШОС с международными структурами в интересах развития стратегии Организации / отв. ред.-сост. Ю.В. Морозов. М.: ИДВ РАН, 2019.

Делога А. В. Регионы трансграничного взаимодействия с КНР: экономическое развитие и экологическая нагрузка // Актуальные проблемы развития КНР в процессе

её регионализации и глобализации: материалы XI Междунар. науч.-практ. конф. / Забайкал. гос. ун-т; [отв. ред. Т.Н. Кучинская]. Чита: ЗабГУ, 2019.

Исаев А.С. Общее состояние современных российско-китайских отношений // Россия—Китай: шансы и вызовы отношений «новой эпохи»: монография / сост. А.О. Виноградов, А.С. Исаев, Е.И. Сафронова, М.В. Александрова. М.: ИДВ РАН, 2020.

Клименко А.Ф. Россия, Индия, Китай: проблема безопасности и сотрудничества на пространстве Большой Евразии // Перспективы многостороннего сотрудничества ШОС с международными структурами в интересах развития стратегии Организации / отв. ред.-сост. Ю.В. Морозов. М.: ИДВ РАН, 2019.

Клименко А.Ф. Система региональной безопасности на пространстве ШОС: проблема повышения дееспособности // Перспективы многостороннего сотрудничества ШОС с международными структурами в интересах развития стратегии Организации / отв. ред.-сост. Ю.В. Морозов. М.: ИДВ РАН, 2019.

Коледенкова Н.Н. Развитие машиностроительной промышленности Китая за годы экономической реформы (1978—2018 гг.) // 40 лет экономических реформ в КНР / сост. П.Б. Каменнов; отв. ред. А.В. Островский. М.: ИДВ РАН, 2020.

Коледенкова Н.Н. Развитие промышленной робототехники в Китае в 13-й пятилетке // Экономика КНР в годы 13-й пятилетки (2016—2020) / сост. П.Б. Каменнов; отв. ред. А.В. Островский. М.: ИДВ РАН, 2020.

Кранина Е.И. Экологические инновации Китая: основные направления развития // Экономика КНР в годы 13-й пятилетки (2016—2020) / сост. П.Б. Каменнов; отв. ред. А.В. Островский. М.: ИДВ РАН, 2020.

Кулинцев Ю.В. Мягкосиловые факторы инициативы «Один пояс, один путь» на пространстве Евразии (на примере Университета ШОС) // Перспективы многостороннего сотрудничества ШОС с международными структурами в интересах развития стратегии Организации / отв. ред.-сост. Ю.В. Морозов. М.: ИДВ РАН, 2019.

Ли Синь (КНР). «Один пояс — один путь» в России: концепция единой Евразии // Проблемы торгово-экономического сотрудничества российского Дальнего Востока и Северо-Востока Китая / отв. ред. А.В. Островский; сост. П.Б. Каменнов. В 2 кн. Кн. 1. М.: ИДВ РАН, 2019.

Ломанов А.В. Основные тенденции «новой эпохи» в российско-китайских отношениях // Россия—Китай: шансы и вызовы отношений «новой эпохи»: монография / сост. А.О. Виноградов, А.С. Исаев, Е.И. Сафронова, М.В. Александрова. М.: ИДВ РАН, 2020.

Ломанов А.В. Современный Китай: внутренние и внешние вызовы на новом этапе преобразований // Вестник Российской академии наук. 2020. Т. 90, № 2. С. 103—112.

Луконин С.А. Россия и Китай: пределы сотрудничества // Научные труды Вольного экономического общества России. 2019. Т. 220. № 6. С. 71—82.

Луконин С.А., Заклязьминская Е.О. Трансформация социально-экономической модели Китая в условиях пандемии // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. 2020. Т. 13, № 6. С. 198—216.

Луконин С.А., Новичкова М. Зачем Китаю `один пояс, один путь` и почему китайская инициатива наказуема? // *Федерализм*. 2019. № 1 (93). С. 147—160.

Лю Шуан (КНР). Общий доклад о развитии российско-китайского экономического сотрудничества // *Проблемы торгово-экономического сотрудничества российского Дальнего Востока и Северо-Востока Китая* / отв. ред. А.В. Островский; сост. П.Б. Каменнов. В 2 кн. Кн. 1. М.: ИДВ РАН, 2019.

Лян Сюэцю (КНР). Исследование механизма гарантии безопасности Северо-Востока Китая для сотрудничества с Россией // *Проблемы торгово-экономического сотрудничества российского Дальнего Востока и Северо-Востока Китая* / отв. ред. А.В. Островский; сост. П.Б. Каменнов. В 2 кн. Кн. 1. М.: ИДВ РАН, 2019.

Ма Юэцзюнь (КНР). Анализ и прогноз ситуации торгово-экономического сотрудничества провинции Хэйлунцзян с Россией // *Проблемы торгово-экономического сотрудничества российского Дальнего Востока и Северо-Востока Китая* / отв. ред. А.В. Островский; сост. П.Б. Каменнов. В 2 кн. Кн. 2. М.: ИДВ РАН, 2018.

Мазырин В. М. Азиатско-Тихоокеанский регион: проблемы глобальных и региональных измерений безопасности. М.: ИДВ РАН, 2018. (304 с.).

Мазырин В. М. Глава 2. Внешнеполитические нарративы стран АСЕАН // *АСЕАН на пути интеграции: достижения, вызовы, дилеммы* / Под ред. В.М. Мазырина, Е.В. Колдуновой. М.: Издательство «Аспект Пресс», 2023. С. 61—87.

Мазырин В. М. Формирование экономического сообщества АСЕАН // *Экономика стран Юго-Восточной Азии: Учебник* / Институт стран Азии и Африки МГУ имени М.В. Ломоносова, Социально-экономическое отделение, Кафедра экономики и экономической географии. М.: АНО Издательско-информационный центр «Наука», 2020. С. 27—55.

Мазырин В.М., Колдунова, Е. В. Глава 8. АСЕАН-4 в процессах региональной интеграции // *АСЕАН на пути интеграции: достижения, вызовы, дилеммы* / Под ред. В.М. Мазырина, Е.В. Колдуновой. М.: Издательство «Аспект Пресс», 2023. С. 198—231.

Мамий И.П., Цайцюань Ч., Юдина Т.Н. Экономико-статистический анализ добычи и потребления нефти и газа в КНР в период с 11-й по 13-ю пятилетку // *40 лет экономических реформ в КНР* / сост. П.Б. Каменнов; отв. ред. А.В. Островский. М.: ИДВ РАН, 2020.

Матвеев В.А. Особенности современного этапа развития сотрудничества России и Китая в нефтегазовой сфере и электроэнергетике // *Россия—Китай: шансы и вызовы отношений «новой эпохи»: монография* / сост. А.О. Виноградов, А.С. Исаев, Е.И. Сафронова, М.В. Александрова. М.: ИДВ РАН, 2020.

Матвеев В.А. Природный газ как перспективный ресурс сотрудничества ДФО России и Северо-Востока Китая // *Проблемы торгово-экономического сотрудничества российского Дальнего Востока и Северо-Востока Китая* / отв. ред. А.В. Островский; сост. П.Б. Каменнов. В 2 кн. Кн. 1. М.: ИДВ РАН, 2019.

Матвеев В.А. Проблемы учета национальных интересов стран ШОС в Большом евразийском партнерстве // *Перспективы многостороннего сотрудничества ШОС с международными структурами в интересах развития стратегии Организации* / отв. ред.-сост. Ю.В. Морозов. М.: ИДВ РАН, 2019.

Меркулов К.К. О некоторых особенностях развития системы «зелёной экономики», биоэкономики и «зелёных финансов» в КНР: краткий обзор с точки зрения интересов России // 40 лет экономических реформ в КНР / сост. П.Б. Каменнов; отв. ред. А.В. Островский. М.: ИДВ РАН, 2020.

Михалев М. С. «Пояс и путь»: перспективы в Центральной Азии // Азия и Африка сегодня. 2019. № 7. —С. 18—23; Михалев М. С. «Один пояс, Один путь» как новая внешнеполитическая стратегия КНР. Краткий анализ внутрикитайской дискуссии // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. 2016. Т. 9, № 6. С. 88—103.

Михалев М.С., Якунин В.И., Вилисов М.В. Пояса и пути Евразии. В поисках человека. М.: Наука, 2018. (192 с.).

Морозов Ю.В., Сафронова Е.И. Значение гуманитарного сотрудничества России и Китая с центрально-азиатскими партнерами в рамках Шанхайской организации сотрудничества // Перспективы многостороннего сотрудничества ШОС с международными структурами в интересах развития стратегии Организации / отв. ред.-сост. Ю.В. Морозов. М.: ИДВ РАН, 2019.

Петровский В. Е. О международном значении китайской инициативы «Один пояс, один путь» и ее роли для России // Россия—Китай: шансы и вызовы отношений «новой эпохи» / Институт Дальнего Востока Российской академии наук. Москва: Институт Дальнего Востока Российской академии наук, 2020. С. 66—82.

Петровский В. Е., Кулинцев Ю.В., Ларионова А.Н. Дорожная карта сопряжения евразийской экономической интеграции и Инициативы «пояса и пути» // Сопряжение ЕАЭС и ИПП: проблемы и перспективы: Аналитическая записка РСМД и Китайской академии общественных наук / Российский Совет по международным делам, Китайская академия общественных наук. Том №29. Москва: Некоммерческое партнерство «Российский совет по международным делам», 2020. С. 4—8.

Петровский В.Е. О роли России и Китая в формировании Большого евразийского партнерства // Россия—Китай: шансы и вызовы отношений «новой эпохи»: монография / сост. А.О. Виноградов, А.С. Исаев, Е.И. Сафронова, М.В. Александрова. М.: ИДВ РАН, 2020.

Петровский, В. Е. Россия и Китай в Арктике / В. Е. Петровский, Л. В. Филиппова. М.: Издательство «Весь Мир», 2022. 168 с.; Петровский В. Е., Бевеликова Н. М. «Морской Шелковый путь XXI века»: замыслы и реальность // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2021. Т. 26. № 26. С. 151—163.

Пиковер А.В. Вирус и цифровая экономика Китая. Первые оценки и вероятные перспективы // Экономика КНР в годы 13-й пятилетки (2016—2020) / сост. П.Б. Каменнов; отв. ред. А.В. Островский. М.: ИДВ РАН, 2020.

Проблемы торгово-экономического сотрудничества российского Дальнего Востока и Северо-Востока Китая (в 2-х книгах) / отв. ред. Островский А.В. (РФ), Чжу Юй (КНР). М., ИДВ РАН, 2019.

Ремьга В.Н. Экономический пояс Шелкового пути // Финансы: теория и практика. 2015. №6 (90). С. 31—44.

Сазонов С.Л. Инновации в железнодорожном комплексе Китая // 40 лет экономических реформ в КНР / сост. П.Б. Каменнов; отв. ред. А.В. Островский. М.: ИДВ РАН, 2020.

Сазонов С.Л. К вопросу о финансировании автодорожного строительства в Китае // Экономика КНР в годы 13-й пятилетки (2016—2020) / сост. П.Б. Каменнов; отв. ред. А.В. Островский. М.: ИДВ РАН, 2020.

Сазонов С.Л. Появятся ли скоростные железные дороги в России и опыт Китая // Экономика КНР в свете решений XIX съезда КПК / отв. ред. А.В. Островский; сост. П.Б. Каменнов. М.: ИДВ РАН, 2019.

Сазонов С.Л. Проблемы и перспективы инфраструктурной интеграции РФ и КНР в рамках концепции ОПОП // Россия—Китай: шансы и вызовы отношений «новой эпохи»: монография / сост. А.О. Виноградов, А.С. Исаев, Е.И. Сафронова, М.В. Александрова. М.: ИДВ РАН, 2020.

Сазонов С.Л. Транспорт КНР: место и роль в развитии национальной экономики. М.: ИДВ РАН, 2018.

Сазонов С.Л. Транспорт КНР: место и роль в развитии региональной экономики. М.: ИДВ РАН, 2018.

Сазонов С.Л., Чэнь Сяо (КНР). Автомобильное сообщение по маршруту Экономического коридора «Китай—Монголия—Россия» // Актуальные проблемы развития КНР в процессе её регионализации и глобализации: материалы XI Междунар. науч.-практ. конф. / Забайкал. гос. ун-т; [отв. ред. Т. Н. Кучинская]. — Чита: ЗабГУ, 2019

Сазонов С.Л., Чэнь Сяо (КНР). Императивы формирования российско-китайских региональных и евроазиатских транспортных коридоров // Проблемы торгово-экономического сотрудничества российского Дальнего Востока и Северо-Востока Китая / отв. ред. А.В. Островский; сост. П.Б. Каменнов. В 2 кн. Кн. 1. М.: ИДВ РАН, 2019.

Сазонов С.Л., Чэнь Сяо (КНР). Современное состояние российско-китайской приграничной интеграции в области транспорта // Проблемы торгово-экономического сотрудничества российского Дальнего Востока и Северо-Востока Китая / отв. ред. А.В. Островский; сост. П.Б. Каменнов. В 2 кн. Кн. 1. М.: ИДВ РАН, 2019.

Салицкий А.И. Подъем Китая и российско-китайское сближение // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. 2019. Т. 12. № 1. С. 117—132.

Сафронова Е.И. Значение Латинской Америки для международных позиций Китая // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2022. Т. 27, № 27. С. 210—224.

Сафронова Е.И. КНР и страны Латинской Америки, Африки и Ближнего Востока // Китайская Народная Республика: политика, экономика, культура. 2019—2021. Москва: Институт Дальнего Востока Российской академии наук, 2022. С. 250—264.

Сафронова Е.И. Новые «повороты» Инициативы «Пояс и путь» в Латинской Америке // Латинская Америка. 2023. № 10. С. 62—78.

Сафронова Е.И. Роль и место России и Китая в решении политических и экономических проблем ШОС // Сотрудничество России и Китая в интересах обеспечения

безопасности геополитического пространства ШОС: проблемы и перспективы / РАН; Институт Дальнего Востока РАН. М.: ИДВ РАН, 2021. С. 123—135.

Сафронова Е.И. Современные вызовы развитию евразийской экономической интеграции по линии «Китай—ЕАЭС». Возможные пути нивелирования рисков // Евразийское пространство: новые векторы и приоритеты. Риски и возможности для России / РАН; Институт Дальнего Востока РАН. М.: ИДВ РАН, 2021. С. 38—53.

Сафронова Е.И. Коллективная «мягкая сила» ШОС: постановка вопроса // Перспективы многостороннего сотрудничества ШОС с международными структурами в интересах развития стратегии Организации / отв. ред.-сост. Ю.В. Морозов. М.: ИДВ РАН, 2019.

Сафронова Е.И. Новые моменты и вызовы в отношениях КНР со странами развивающегося мира // Россия—Китай: шансы и вызовы отношений «новой эпохи»: монография / сост. А.О. Виноградов, А.С. Исаев, Е.И. Сафронова, М.В. Александрова. М.: ИДВ РАН, 2020.

Сафронова, Е. И. КНР и страны Латинской Америки, Африки и Ближнего Востока в 2021—2022 гг. / Е. И. Сафронова // ИКСА РАН. М.: Институт Китая и современной Азии Российской академии наук, 2023. С. 401—412.

Семеничева А. А. Экономическая дипломатия КНР в рамках проекта «Один пояс — один путь» // Актуальные проблемы развития КНР в процессе её регионализации и глобализации: материалы XI Междунар. науч.-практ. конф. / Забайкал. гос. ун-т ; [отв. ред. Т. Н. Кучинская]. Чита: ЗабГУ, 2019.

Терентьева Т.Г. Итоги развития китайской стратегии «выхода за рубеж»: региональный аспект // 40 лет экономических реформ в КНР / сост. П.Б. Каменнов; отв. ред. А.В. Островский. М.: ИДВ РАН, 2020.

У Цзы (КНР), Сазонов С.Л. Китай и Россия укрепляют железнодорожное сообщение // Экономика КНР в свете решений XIX съезда КПК / отв. ред. А.В. Островский; сост. П.Б. Каменнов. М.: ИДВ РАН, 2019.

Уянаев С.В. Внешняя политика КНР // Китайская Народная Республика: политика, экономика, культура. 2019—2021. Москва: Институт Дальнего Востока Российской академии наук, 2022. С. 222—230.

Уянаев С.В. Инициатива «Один пояс, один путь»: цели, эволюция, структурные элементы // Проблемы и перспективы реализации инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» в контексте ШОС. Москва: Институт Дальнего Востока Российской академии наук, 2017. С. 9—18.

Уянаев С.В. Инициатива КНР «Один пояс, один путь»: эволюция, документы, взгляд из России // Новый Шелковый путь и его значение для России / Институт Дальнего Востока Российской академии наук. Москва: ДеЛи плюс, 2016. С. 11—37.

Уянаев С.В., Виноградов И.С. Китай—АСЕАН // Китайская Народная Республика: политика, экономика, культура. 2019—2021. Москва: Институт Дальнего Востока Российской академии наук, 2022. С. 277—284.

Уянаев С.В., Сазонов С.Л. Северный морской путь: перспективы развития и сотрудничество КНР и РФ (оценки китайских специалистов) // Аналитические записки ИКСА РАН. 2022. № 1. С. 21—25.

Уянаев С.В. О международном значении китайской инициативы «Один пояс, один путь» и ее роли для России // Россия—Китай: шансы и вызовы отношений «новой эпохи»: монография / сост. А.О. Виноградов, А.С. Исаев, Е.И. Сафронова, М.В. Александрова. М.: ИДВ РАН, 2020.

Уянаев С.В. Структуры ШОС, РИК и БРИКС: возможности и лимиты сетевого взаимодействия // Перспективы многостороннего сотрудничества ШОС с международными структурами в интересах развития стратегии Организации / отв. ред.-сост. Ю.В. Морозов. М.: ИДВ РАН, 2019.

Уянаев С.В., Петровский В. Е. КНР и РФ в БРИКС и РИК// Китайская Народная Республика: политика, экономика, культура. 2019—2021. Москва: Институт Дальнего Востока Российской академии наук, 2022. С. 284—291.

Цао Чжихун (КНР). Прогноз перспектив и анализ ситуации развития российско-китайского сотрудничества в сфере энергоресурсов // Проблемы торгово-экономического сотрудничества российского Дальнего Востока и Северо-Востока Китая / отв. ред. А.В. Островский; сост. П.Б. Каменнов. В 2 кн. Кн. 1. М.: ИДВ РАН, 2019.

Цзоу Сюфан (КНР). Анализ и прогноз регионального сотрудничества Северо-Востока Китая и российского Дальнего Востока // Проблемы торгово-экономического сотрудничества российского Дальнего Востока и Северо-Востока Китая / отв. ред. А.В. Островский; сост. П.Б. Каменнов. В 2 кн. Кн. 1. М.: ИДВ РАН, 2019.

Ци Вэньхай (КНР). Анализ и прогноз развития российско-китайского сотрудничества в сфере научно-технических инноваций // Проблемы торгово-экономического сотрудничества российского Дальнего Востока и Северо-Востока Китая / отв. ред. А.В. Островский; сост. П.Б. Каменнов. В 2 кн. Кн. 1. М.: ИДВ РАН, 2019.

Чубаров И. Г., Калашников Д.Б. «Один пояс — один путь»: глобализация по-китайски // Мировая экономика и международные отношения. 2018. Т. 62. № 1. С. 25—33.

Чуванкова В.В. XIX съезд КПК о росте благосостояния населения // Экономика КНР в свете решений XIX съезда КПК / отв. ред. А.В. Островский; сост. П.Б. Каменнов. М.: ИДВ РАН, 2019.

Чэн Ицзюнь (КНР). Ситуация, проблемы и перспективы российско-китайского торгово-экономического сотрудничества // Проблемы торгово-экономического сотрудничества российского Дальнего Востока и Северо-Востока Китая / отв. ред. А.В. Островский; сост. П.Б. Каменнов. В 2 кн. Кн. 1. М.: ИДВ РАН, 2019.

Чэн Хунцзэ (КНР). Российские территории опережающего социально-экономического развития и новые шансы российско-китайского отраслевого сотрудничества // Проблемы торгово-экономического сотрудничества российского Дальнего Востока и Северо-Востока Китая / отв. ред. А.В. Островский; сост. П.Б. Каменнов. В 2 кн. Кн. 2. М.: ИДВ РАН, 2018.

Чэнь Сяо (КНР), Сазонов С.Л. Российско-китайское сотрудничество в области автомобильного транспорта как составная часть «Пояса и пути» // Экономика КНР в свете решений XIX съезда КПК / отв. ред. А.В. Островский; сост. П.Б. Каменнов. М.: ИДВ РАН, 2019.

Шлапеко Е. А., Степанова Е.А. Великий шелковый путь и евразийская интеграция // *Мировая экономика и международные отношения*. 2018. Т. 62, № 1. С. 43—52.

Экономика КНР в свете решений XIX съезда КПК / отв. ред. А.В. Островский. М.: ИДВ РАН, 2019.

Юй Тао (КНР), Сазонов С.Л. Развитие российско-китайского регионального сотрудничества в рамках сопряжения планов ЕАЭС и инициативы «Пояса и пути» // *Экономика КНР в свете решений XIX съезда КПК* / отв. ред. А.В. Островский; сост. П.Б. Каменнов. М.: ИДВ РАН, 2019.

中国对拉丁美洲和加勒比政策文件 [Политика Китая по отношению к Латинской Америке и странам Карибского бассейна (полный текст)], Министерство иностранных дел КНР. 2008. [Politika Kitaya po odnosheniyu k Latinskoj Amerike i stranam Karibskogo bassejna (polnyj tekst)], Ministerstvo inostrannyh del KNR [China's policy towards Latin America and the Caribbean (full text)], Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China]. Available at: <http://www.mfa.gov.cn/chn//gxh/zlb/zcwj/t521016.htm>

Zhong Nan. Innovative firms eye stronger sales abroad. Available at: http://www.china-daily.com.cn/a/202212/30/WS63ae4775a31057c47eba6f7a_2.html

Xi urges Chinese, LAC businesses to seek shared devt, as major summit eyes closer cooperation. Firms eye more opportunities in China's market. Available at: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1281979.shtml>

Int'l trade with China soars in 2022, decoupling theory crushed by real flows. Available at: <http://en.people.cn/n3/2023/0223/c90000-10211892.html>

Chen Yuanting. China and Brazil write a new chapter of partnership. Available at: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202304/11/WS6434970ca31057c47ebb957a.html>

E. Menezes de Carvalho. How the Global Development Initiative is becoming a reality in Latin America. Available at: https://www.bjreview.com/Opinion/Voice/202209/t20220923_800307575.html

15th China-LatAm, Caribbean Business Summit opens in Ecuador. Available at: <http://en.people.cn/n3/2022/1215/c90000-10184464.html>

Qi Xijia. China, Ecuador proceed well on FTA negotiations. Available at: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283189.shtml>

Geographically apart, but same side on development. Available at: <https://global.china-daily.com.cn/a/202301/26/WS63d1cf77a31057c47ebab45e.html>

Chinese-built locomotives to revive Argentina's cargo rail. Available at: http://usa.china-daily.com.cn/business/2017-02/09/content_28148138.htm

Argentine cargo rail network witnesses great improvements with China's help. Available at: <https://www.chinadaily.com.cn/a/201901/18/WS5c419473a3106c65c34e54d7.html>

Zhong Nan. Chinese firms plan huge investments in Peru. Available at: <https://global.chinadaily.com.cn/a/506/05/WS5b15e03aa31001b82571e227.html>

Yin Yeping. China-Brazil economic and trade ties see deeper and wider potential for growth under BRICS ahead of presidential visit. Available at: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287848.shtml>

New China-Brazil cargo air route promotes e-commerce trade. Available at: http://www.bjreview.com/Latest_Headlines/202304/t20230404_800327552.html

Yin Yeping, Chi Jingyi. China, Brazil can cut costs by using yuan clearing in bilateral trade instead of US dollar: analysts. Available at: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1288326.shtml>

China's RMB becomes Brazil's second-largest international reserve currency. Available at: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202304/01/WS6427c81ba31057c47ebb7d74.html>

Brazil and China: A greener and more inclusive partnership. Available at: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202303/25/WS641e2b70a31057c47ebb6731.html>

Yin Yeping, Liu Yang. China-proposed Belt and Road Initiative grows stronger against louder Western-led smears. Available at: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1284710.shtml?id=11> Brief communication: Landslides on the Argentinian Santa Cruz river mega dam works revealed by PSI DInSAR. Available at: <https://nhess.copernicus.org/preprints/nhess-2022-250/nhess-2022-250.pdf>

Zou Xiaoli. Go together. Available at: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202202/18/WS620ee8e7a310cdd39bc87654.html> (accessed: Highlights of China-Cuba cooperation. Available at: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1280388.shtml>)

Cuba eyes cooperation with China on clean energy. Available at: <https://global.china-daily.com.cn/a/202112/28/WS61ca4cdba310cdd39bc7dbff.html>

China NEV auto brands setting up plants overseas. Available at: China NEV auto brands setting up plants overseas. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-02/22/content_85120650.htm

Yan Shaojun. Making meaningful connections. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202302/28/WS63fd4376a31057c47ebb126d.html>.

Mu Lu. Biden's infrastructure scheme just a fantasy if US fails to back his rhetoric. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202103/1219659.shtml>.

Under Secretary Krach Advances Global Economic Security at Indo-Pacific Business Forum. URL: <https://web.archive.org/web/20211230063854/https://asean.usmission.gov/under-secretary-krach-advances-global-economic-security-at-indo-pacific-business-forum/>

Zhang Wenjie, Bianji. US loses focus by inserting anti-China in infrastructure plan. URL: <http://en.people.cn/n3/2021/0404/c90000-9835812.html>.

Feasibility of Biden's \$2 trillion infrastructure plan uncertain: analysts. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202104/1220104.shtml>.

US' B3W infrastructure projects financially unfeasible, bound to fail: experts. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202111/1238551.shtml?id=11>.

A. Mororeschi. The EU Global Gateway: The narrow path between relevance and invisibility. URL: <https://www.orfonline.org/expert-speak/the-eu-global-gateway/>.

Biz Quick Take: UK-Australia infrastructure plan to counter China? More empty talks. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202201/1246536.shtml>.

US' B3W infrastructure projects financially unfeasible, bound to fail: experts. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202111/1238551.shtml?id=11>.

Li Qiaoyi, Cui Fandi. EU's Global Gateway 'another rubber check' from West. Bloc's feeble credentials hurt credibility of infrastructure plan. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202112/1240432.shtml>.

Song Lin. G7 infrastructure plan can hardly rival BRI. 'Build Back Better World' can hardly rival BRI. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202106/1226107.shtml>; China-ASEAN cooperation under BRI to further strengthen despite US meddling. From railway to industrial park, the regional infrastructure development bears fruit under the BRI. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202205/1265512.shtml>.

The EU's Global Gateway: Groundbreaking initiative or smart rebranding? URL: <https://ecdpm.org/talking-points/eu-global-gateway-groundbreaking-initiative-smart-rebranding/>.

M. Gavas, S. Pleeck. The EU's Global Gateway Is Not a Groundbreaking Plan for Domination in Global Infrastructure. URL: <https://www.cgdev.org/blog/eus-global-gateway-not-groundbreaking-plan-domination-global-infrastructure>.

Ma Miaomiao. Recent leaders' meeting shows ASEAN countries seek balance while the U.S. tries to divide Asia. URL: https://www.bjreview.com/World/202205/t20220523_800294984.html.

Swedish scholar: How China is outpacing the US in Africa. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202212/06/WS638eee3ca31057c47eba2e61.html>.

Song Wei. US' latest pivot to African continent is full of geopolitical calculations. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287827.shtml>.

US should be happy to see its neighbors prosper in China-Latin America cooperation: Global Times editorial. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202201/1246111.shtml>.

China-ASEAN cooperation under BRI to further strengthen despite US meddling. From railway to industrial park, the regional infrastructure development bears fruit under the BRI. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202205/1265512.shtml>.

With its 'Global Gateway', EU tries to compete with China's Belt and Road Initiative. URL: <https://www.france24.com/en/europe/20211203-with-its-global-gateway-eu-tries-to-compete-with-the-china-s-belt-and-road>.

R. Standish. Global Gateway: Can The EU's Giant Infrastructure Plan Rival China's Belt And Road? URL: <https://www.rferl.org/a/eu-infrastructure-rival-china/31587365.html>.

China, Belt and Road countries enjoy closer trade ties. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-03/03/content_85140917.htm.

Fact Check: Debt trap? Things to know about China-Africa Cooperation. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0217/c90000-10209267.html>.

Risks on Belt & Road loans controllable. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-03/11/content_40792340.htm.

Zhang Yunbi. China's aid spurs global growth. URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202303/10/WS640a617ca3107776898873d9.html/>

Feng Da, Liang Haiming. China holds advantages over the West in infrastructure cooperation with ASEAN. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1286004.shtml>.

Li Zongguang. A closer look behind strong credit data. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202303/27/WS6420ee53a31057c47ebb6a76.html>.

Wen Sheng. China prioritizes innovation as pillar of transport upgrade. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1282121.shtml>.

Ji Jing. Sustainable transport promotes sustainable development. URL: https://www.bjreview.com/China/202110/t20211025_800261438.html.

BRI proving a boon to many countries. URL: http://www.china.org.cn/opinion/2022-09/19/content_78398088.htm

Belt and Road 2022 in numbers. URL: <https://govt.chinadaily.com.cn/s/202301/06/WS63b78f95498ea274927ad167/belt-and-road-2022-in-numbers.html>.

Xiong Xinyi. China's high-speed rail, 5G, nuke generators used by more countries. BRI cooperation progressing. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202108/1231967.shtml>.

Xi calls for building Belt and Road into pathway to poverty alleviation, growth. URL: http://www.bjreview.com/China/202104/t20210420_800244157.html.

Green, inclusive, innovative growth brought by BRI. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202112/1238841.shtml>.

Zhong Nan. China's Belt and Road Initiative paves way for economic development. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202303/04/WS64031343a31057c47ebb22cb.html>.

Shared development opportunities for Belt and Road countries. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-03/24/content_85189993_2.htm.

Chu Daye. Tapping vast potential of BRI in next decade a focus of two sessions. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1286992.shtml>.

Chu Daye. Port of Guangzhou strives to serve the BRI by putting investment in infrastructure, carving out new business. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202304/1289523.shtml>.

Full-force RCEP pact to open new doors. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-04/14/content_85229571.htm.

BRI is pragmatic and open; 'debt trap' label not relevant China: FM. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1286797.shtml>.

BRI bears rich fruits in economic, trade cooperation over past decade. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0330/c90000-10229581.html>.

Liu Ting. BRI drives global development. URL: https://www.bjreview.com/World/202210/t20221011_800308874.html.

BRI bears rich fruits in economic, trade cooperation over past decade. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0330/c90000-10229581.html>.

China, Belt and Road countries enjoy closer trade ties. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202303/03/WS6400e3fca31057c47ebb1d4c.html>.

Li Shimeng. China seeks closer cooperation in global value chain restructuring. URL: http://www.bjreview.com/Business/202302/t20230227_800323067.html.

Cooperation on BRI infrastructure, high-tech and nuclear energy take center stage amid two sessions. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1254529.shtml>.

Wang Qingyun. BRI 'debt trap' claims merely smears: official. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202303/03/WS6401ff9aa31057c47ebb2104.html>.

Chu Daye. Tapping vast potential of BRI in next decade a focus of two sessions. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1286992.shtml>.

Xiong Xinyi. China's high-speed rail, 5G, nuke generators used by more countries. BRI cooperation progressing. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1231967.shtml>

Chen Yingqun. 10 years on, BRI is humming. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202302/28/WS63fd392aa31057c47ebb1209.html>.

Доклад о выполнении плана экономического и социального развития за 2022 год и проекте плана на 2023 год. URL: http://www.xinhuanet.com/2023-03/14/c_1129432017.htm.

Feng Da Hsuan, Liang Haiming. West's smearing of BRI as 'debt trap' won't help developing countries. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202301/19/WS63c87d0ca31057c47ebaa756.html>.

Chen Yingqun. 10 years on, BRI is humming. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202302/28/WS63fd392aa31057c47ebb1209.html>.

Zhong Nan. China's outbound direct investment rises 5.2% to \$145b. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202302/10/WS63e5b321a31057c47ebae169.html>.

Liu Ting. BRI drives global development. URL: https://www.bjreview.com/World/202303/t20221011_800308874.html.

China to push high-quality Belt and Road cooperation with participating economies: foreign minister. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1254197.shtml>.

Chen Qingqing, Cao Siqi. Biden's infrastructure plan for democratic countries a 'tactic' to lure allies with values. Feasibility of US-led infrastructure plan doubted, seen as 'have-to-do' gesture from politicians amid tit-for-tat sanctions with Beijing. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1219682.shtml>.

Li Qi. China's high-quality development benefits all. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285865.shtml>.

Chen Yingqun. 10 years on, BRI is humming. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202302/28/WS63fd392aa31057c47ebb1209.html>.

BRI, other China-led visions high on 2023 agenda. URL: http://www.china.org.cn/world/2022-12/26/content_85026773.htm.

Xinjiang land port aims to boost trade amid opening-up: newspaper. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0221/c90000-10210921.html>.

Tao Mingyang, Li Xuanmin, Yin Yeping. As BRI enters 10th year of development, China-Europe freight train set to see 'explosive growth' in 2023. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283707.shtml>.

Luo Wangshu. China-Europe railway keeps global supply chain on track. URL: http://www.chinadaily.com.cn/a/202302/14/WS63eadf4da31057c47ebae992_2.html.

China expands transport network to boost development. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-02/23/content_85124981.htm.

China-Europe freight trains exceed 10,000 so far in 2022, beating last year's record 10 days earlier. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202208/1273459.shtml?id=11>.

Chinese customs offices see substantial results in facilitating cross-border trade. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-03/01/content_85134525.htm.

Chu Daye. Capital city launches first China-Europe freight train. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287397.shtml>.

China expands transport network to boost development. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-02/23/content_85124981.htm.

«Наши европейские клиенты будут возвращаться». Глава ОТЛК ЕРА Алексей Гром о динамике контейнерного транзита на фоне конфликта с ЕС // Коммерсант. 20.12.2022.

BRI bears rich fruits in economic, trade cooperation over past decade. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0330/c90000-10229581.html>.

China-Europe freight trains exceed 10,000 so far in 2022, beating last year's record 10 days earlier. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202208/1273459.shtml?id=11>.

Cheng Yingqun. 10 years on, BRI is humming. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0228/c90000-10214014.html>.

Li Chengwen. Sino-Arab cooperation highlights mutual benefits. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202302/09/WS63e44c3ca31057c47ebadc96.html>; China, ASEAN leaders vow to upgrade cooperation, reject decoupling. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202304/1288378.shtml>.

Yang Han, Wen Zongduo. Belt and Road reaches out to the world. URL: http://www.chinadaily.com.cn/a/201909/30/WS5d9160e4a310cf3e3556e4a0_6.html.

W. L. Flores. Belt and Road promoting common development. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202303/20/WS6417a4f2a31057c47ebb5532.html>.

Koh King Kee. In 'Asian moment,' ASEAN acts as bridge to an open and connected world. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1279783.shtml>.

Liu Yang. BRI accelerates infrastructure connectivity between China, ASEAN: Singaporean scholar. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1286979.shtml>.

Wang Cong, Hu Yuwei. Asia to be 'bright spot' despite bleak global economy, as China's rapid rebound offers boost: Boao forum. China's recovery provides major boost to region, world. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1288113.shtml>.

Ouyang Shijia, Cheng Yu. Boao Forum sanguine on Asia prospects. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202303/29/WS6423827fa31057c47ebb7199.html>.

ASEAN agrees in principle to admit Timor-Leste as 11th member. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/1111/c90000-10170264.html>.

China, Timor-Leste agree to strengthen regional cooperation, safeguard multilateralism. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202206/04/WS629b2dcda310fd2b29e60b54.htm>.

Year-ender: 10 noteworthy economic stories in 2022. URL: <https://investinchina.china-daily.com.cn/s/202212/29/WS63ad09d6498ea274927aca2b/year-ender-10-noteworthy-economic-stories-in-2022.html>

China's international trade soars in 2022. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202303/03/WS64014cd4a31057c47ebb1eb5.html>.

China vows to stabilize exports as pillar of national economy, expand imports in 2023: MOFCOM. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1284741.shtml>.

MOFCOM details plans of building trade demonstration parks with Indonesia, the Philippines. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285406.shtml>.

Zhao Ruinan. Full speed ahead for SE Asia on the move. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202212/30/WS63ae2052a31057c47eba6e45.html>. China to accelerate negotiations on version 3.0 of China-ASEAN FTA. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285645.shtml?id=11>.

Beibu Gulf Port stands out from crowd. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-03/03/content_85140911.htm.

Yang Han. In challenging times, SE Asia steps forward. URL: http://www.chinadaily.com.cn/a/202212/29/WS63acc8c4a31057c47eba6ad0_4.html.

China-Europe freight train trips reach 15,000 in 2021, a y-o-y jump of 22%. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202201/1245139.shtml>.

¹Чтобы перевести товары по железной дороге из Чунцина до залива Бейбу (расстояние составляет 1450 км) сегодня требуется всего 2 дня, а в прошлом подобный путь речным транспортом только до Шанхая занимал 14 дней (Land-sea freight transport via Chongqing on the rise. URL: http://www.china.org.cn/business/2021-11/24/content_77890335.htm).

Beibu Gulf Port stands out from crowd. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-03/03/content_85140911.htm.

Land-sea corridor key to boosting trade ties. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-07/27/content_78343214.htm.

Zhong Nan. Beibu Gulf Port stands out from crowd. URL: http://en.gxzf.gov.cn/2023-03/03/c_865529.htm.

China's rail-sea intermodal trains make 20,000 trips on trade corridor. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202212/01/WS63101324a310fd2b29e75658.html>.

China rail-sea intermodal trains transport 120,000 TEU containers in first two months of 2023. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0313/c90000-10221163.html>.

China's Chongqing to further strengthen int'l land-sea trade corridor. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-01/13/content_85059146.htm.

Beibu Gulf Port sees cargo throughput rise in 2022. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-02/10/content_85099250.htm.

China's Beibu Gulf Port logs over 6 mln TEUs of cargo throughput. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/0105/c90000-9941183.html>.

Expanding bilateral trade, remaking of industry chains expected as ASEAN FMs visit China. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202103/1219981.shtml>.

Shi Ruipeng, Chen Meiling. Guangxi rising as efficient trade portal to world. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202112/08/WS60462348a31024ad0baad8b8b.html>.

Yang Jun, Zhao Yimeng. Mekong nations' goods promoted in Guizhou. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202209/06/WS63169d60a310fd2b29e761f9.html>.

Land-sea corridor plays vital role in accelerating shipments. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202110/19/WS60061602a31024ad0baa36bf.html>.

Yuan Shenggao. Guangxi posts strong results in opening-up, trade and social development. URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202210/17/WS634c8af9a3109375516efe7f.html>.

Guangxi to look overseas for more foreign investments. URL: http://en.gxzf.gov.cn/2022-12/26/c_842523.htm | RCEP deepens industrial chain cooperation between China, ASEAN. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202208/1271869.shtml?id=11>.

Beibu Gulf and GBA enhance regional connectivity, boost commercial ties. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-03/16/content_78423070.htm.

Province uses international trade to play role in Belt and Road Initiative. URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202303/09/WS64092e32a310777689887377.html>. GBA briefs. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202209/09/WS631af4d9a310fd2b29e76eea.html>.

Zhu Wenqian, Shi Ruipeng. Guangzhou's Nansha enhances economic ties with Guangxi, ASEAN. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202209/17/WS6325b59ca310fd2b29e783dd.html>.

Zhang Li, Shi Ruipeng. Pinglu Canal project begins, major benefits seen. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202208/29/WS630c9227a310fd2b29e74d56.html>.

Guangxi's high-quality opening-up bears fruit in past decade. URL: <https://investin-china.chinadaily.com.cn/s/202207/25/WS62e8c7cf498ea2749279fe2a/guangxis-high-quality-opening-up-bears-fruit-in-past-decade.html>.

Zhuang Qiange. Construction of new high-speed rail gains traction. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202303/31/WS642633caa31057c47ebb7906.html>.

Yuan Shemggao. Freight trains to enhance supply chain, build BRI. URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202109/29/WS61539639a31019b029ba0aff.html>.

Zhong Nan. Rizhao Port in E China's Shandong makes good start. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/0127/c90000-9950050.html>.

Zhuang Qiange, Li Jiaying, Xie Chuanjiao. PG opens more routes to further spur trade. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202208/12/WS62f5a879a310fd2b29e71c3a.html>.

Liu Yukun, Xie Chuanjiao. Shandong Port Group announces throughput spikes for 2021. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202112/23/WS61c4696ca310cdd39bc7d27a.html>.

Cao Yingying. Key players to secure supply chain at forum. URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202110/29/WS617b2ba3a31019b029ba160f.html>.

Li Xuanmin. Shandong ports, important nodes witnessing BRI growth, open logistic corridor. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1286524.shtml>.

East China's Jiaodong Peninsula to build 'one-hour' economic circle. URL: <https://www.globaltimes.cn/content/1209356.shtml>.

Xie Chuanjiao. Shandong Port Group prospers through integration. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202302/28/WS63fdaaf5a31057c47ebb14be.html>.

Li Xuanmin. Shandong ports, important nodes witnessing BRI growth, open logistic corridor. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1286524.shtml>.

Infrastructure, cross-border trade platforms bolster China's opening up. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/1122/c90000-10174419.html>.

Connecting to a brighter future. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202209/09/WS631aed4fa310fd2b29e76ed8.html>.

Liu Yukun. New State-owned logistics group set up. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202112/06/WS61ae03e5a310cdd39bc79ab6.html>.

Zhao Juecheng, Tao Mingyang. Fujian-based 'Silk Road Maritime' shipping association operates 100 intl routes ahead of 5th anniversary. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1288359.shtml>.

Land-sea trade corridor facilitates exchanges between China, ASEAN countries URL: <http://en.people.cn/n3/2022/0914/c90000-10146600.html>.

Singapore-Chongqing connectivity strengthens, facilitating trade. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1239911.shtml>.

Singapore-Chongqing financial connectivity strengthens amid pandemic: MAS. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-12/24/content_77889773.htm.

Yin Yeping. Singapore companies in China look forward to continue operating and investing in China, despite global challenges: business group. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202304/1288420.shtml>.

2nd global cities investment promotion conference held in S. China's Hainan as RECP comes into force. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202204/1245733.shtml>.

Yin Yeping. Singapore companies in China look forward to continue operating and investing in China, despite global challenges: business group. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202304/1288420.shtml>.

China to build financial center in western region to boost Belt and Road cooperation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202112/1243333.shtml?id=11>.

China's Chongqing to further strengthen int'l land-sea trade corridor. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-01/13/content_85059146.htm.

China rail-sea intermodal trains transport 120,000 TEU containers in first two months of 2023. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0313/c90000-10221163.html>.

Land-sea trade corridor adds new direct route to Indian Ocean. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-04/03/content_78146794.htm.

Test section of Jakarta-Bandung high-speed railway ready for joint adjustment. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1279452.shtml>.

China-Europe freight train service bolsters continental supply chain stability: Foreign Ministry says. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202201/1245139.shtml>.

Trade corridor linking western China with world sees expansion of routes. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/1121/c90000-10174220.html>.

China's rail-sea intermodal trains make 20,000 trips on trade corridor. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202209/01/WS63101324a310fd2b29e75658.html>.

Chang Biluo. Chongqing drives high-quality development with high-level opening up. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/1103/c90000-10166741.html>.

China rail-sea intermodal trains complete 7,000 trade corridor trips. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202210/25/WS63574d13a310fd2b29e7e65a.html>.

China rail-sea intermodal trains transported more cargo in 2022. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0103/c90000-10191416.html>.

China rail-sea intermodal trains ship 191,000 containers in Q1. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-04/03/content_85208923.htm.

China's rail-sea intermodal trains make 25,000 trips on trade corridor. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-03/24/content_85188718.htm.

China rail-sea intermodal trains transported more cargo in 2022. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202301/03/WS63b3cd65a31057c47eba7723.html>.

China to upgrade intl logistics channels, cross-continent air freight networks. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1282925.shtml>.

China-Europe freight trains eye infrastructure. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-08/19/content_78379597.htm.

New int'l land-sea transport service to Indo-China Peninsula launched. URL: http://en.ce.cn/main/latest/202204/08/t20220408_37471856.shtml.

Land-sea trade corridor adds new direct route to Indian Ocean. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-04/03/content_78146794.htm.

Tan Yingzi. Chongqing becoming green logistics hub. URL: http://www.chinadaily.com.cn/regional/chongqing/liangjiang/2022-08/09/content_37551211.htm.

New railway-highway combined transport route opens via land-sea trade corridor. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-04/04/content_85210387.htm.

Chang Biluo. Chongqing drives high-quality development with high-level opening up. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/1103/c90000-10166741.html>.

New freight train route links China's Chongqing, Vietnam. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-03/28/content_78133371.htm.

China's rail-sea intermodal trains make 25,000 trips on trade corridor. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-03/24/content_85188718.htm.

China, Vietnam seek closer economic ties. http://usa.chinadaily.com.cn/business/2023-02/13/content_34475446.htm.

Chu Daye. Standard-gauge Railway to connect Vietnam with Eurasia market via China and boost Trans-Asian railway development. Planned standard-gauge railway to bolster China-Vietnam trade. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1279394.shtml>.

Y. Kardkarnklai, Usman Waji. China-Thailand high-speed railway to boost trade links. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202211/17/WS63758bf2a31049175432a3ad.html>.

Land-sea corridor plays vital role in accelerating shipments. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202101/19/WS60061602a31024ad0baa36bf.html>; RCEP, China-Laos Railway to give rise to Made in Laos: state container transport operator. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202205/1265602.shtml>; *Yang Han.* Laotian businesses urged to make full use of new opportunities. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202211/29/WS638>

56960a31057c47eba19f1.html. New railway line opens. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1282671.shtml>.

Faster railway links Chengdu with Kunming. URL: http://www.china.org.cn/china/2022-12/26/content_85026819.htm.

New high-speed railway enters operation in China's Yunnan. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1282046.shtml?id=11>.

New high-speed railway line linking Chengdu and Kunming opens to traffic. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202212/26/WS63a91baea31057c47eba62df.html>.

Province uses international trade to play role in Belt and Road Initiative. URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202303/09/WS64092e32a31077689887377.html>.

New Chengdu-Kunming Railway enters service. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1282521.shtml>.

China's rail-sea intermodal trains make 25,000 trips on trade corridor. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-03/24/content_85188718.htm.

Han Jingyan, Zhuang Qiange. Maoming East-Bohe Port freight line starts operating. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202301/03/WS63b38142a31057c47eba7583.html>.

Li Yingqing. Train link creates great range of prospects, win-win cooperation. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202211/29/WS63856734a31057c47eba19c6.html>;

Kouqing Li, C. Keobounphanh, N. Inayosh. Railways help landlocked Laos embark a journey beyond borders. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202301/11/WS63bdf95da31057c47eba8d85.html>.

New train builds efficiency for China-ASEAN biz. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-02/09/content_85096969.htm.

China-Laos-Thailand round-trip freight train launched from China's Yunnan. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0208/c90000-10205019.html>.

Thailand signs 3 contracts for Thai-Chinese high-speed railway. URL: http://www.china.org.cn/business/2021-03/30/content_77359335.htm.

Chen Weihua. Embrace of rail brings transport sea change. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202112/07/WS61aec5f6a310cdd39bc79cd7.html>.

Li Yingqing. Train link creates great range of prospects, win-win cooperation. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202211/29/WS63856734a31057c47eba19c6.html>.

China, Thailand sign agreement on high-speed rail line, set to open in 2026. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202103/1219753.shtml>.

Yuwadee Kardkarnklai, Usman Waji. China-Thailand high-speed railway to boost trade links. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202211/17/WS63758bf2a31049175432a3ad.html>.

Thailand hopes China-Thailand railway project finalized as soon as possible. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202104/1147574.shtml>.

China-Thailand railway brings Thais hope for convenience, prosperity. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202211/20/WS6379a380a31049175432ac9c.html>.

China-Thailand railway to provide new momentum for regional economy and trade. Construction underway in building a trans-Asian transportation network for a community with a shared future. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1279801.shtml>.

China-Laos-Thailand high-speed railway to become backbone infrastructure in enhancing regional connectivity: Thai researcher. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1280028.shtml?id=11>.

Y. Kardkarnklai, Usman Waji. China-Thailand high-speed railway to boost trade links. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202211/17/WS63758bf2a31049175432a3ad.html>.

China-Laos-Thailand high-speed railway to become backbone infrastructure in enhancing regional connectivity: Thai researcher. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1280028.shtml>.

Ma Yong. Railway to boost China-Laos cooperation. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202112/04/WS61aabdc310cdd39bc794ce.html>.

Yu Jincui, Xing Xiaojing. CRRC taps new frontiers for success in overseas markets. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202203/31/WS5e829a01a3101282172832f4.html>.

China-made diesel locomotives handed over to Thailand. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/0204/c90000-9952778.html>.

Chinese-made battery-powered locomotive launched in Thailand. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-01/12/content_85055843.htm.

Kin Phea. Cambodia-China ties an ironclad role model. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202302/10/WS63e5ad68a31057c47ebae112.html>.

Chu Daye. Cambodia seeks investors for first high-speed railway, budgeted at \$4b. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285963.shtml>.

Cambodia, China to push cooperation further with PM's visit, with infrastructure in focus. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285149.shtml>.

Chu Daye. Cambodia seeks investors for first high-speed railway, budgeted at \$4b. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285963.shtml>.

Dali-Baoshan railway to start operations on Friday, as the China-Myanmar international rail corridor achieves a major breakthrough. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/2022/12/1271137.shtml?id=11>.

Zhuang Qiange. Darui Railway sees light at end of 'toughest' tunnel. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202204/02/WS6247a564a310fd2b29e54ca6.html>.

China continues reform and opening up to further integrate with the global economy. URL: https://www.bjreview.com/Business/202201/t20220107_800272398.html.

New int'l land-sea transport service to Indo-China Peninsula launched. URL: http://www.china.org.cn/photos/2022-04/08/content_78154327_3.htm.

Li Yingqing, Zhang Xiaomin. Yunnan border port key in Myanmar trade. URL: http://www.chinadaily.com.cn/a/202211/30/WS63874a2ca31057c47eba1f75_2.html.

Ruili, a border city in southwestern Yunnan, recoups business hubbub. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283578.shtml>.

Hu Yuwei, Li Qiaoyi, Fan Wei. GT on the spot: Bustling vibes gradually return to coronavirus-hit border city Ruili as life, industries begin a full recovery after reopening. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283580.shtml>.

GT on the spot: Wanding port, Yunnan, rapidly recovering in regained bustle. Trucks, passengers line up to cross China-Myanmar border. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283631.shtml>.

Zhang Dan. Largest China-Myanmar land port reports no impact on cross-border trade so far. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1214686.shtml>.

China-ASEAN cooperation under BRI to further strengthen despite US meddling. From railway to industrial park, the regional infrastructure development bears fruit under the BRI. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1265512.shtml>.

Chu Daye, Zhang Dan. Stakeholders look toward BRI infrastructure as RCEP trade pact set to boost China-ASEAN trade, investment. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202112/23/WS61c3d886a310cdd39bc7d0b1.html>.

Chinese experiences, technical know-how boost confidence in construction of joint rail project: Malaysian official. URL: http://en.ce.cn/main/latest/202201/14/t20220114_37257004.shtml.

Railway projects in SE.Asia make progress, boost connectivity. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202201/1246900.shtml>.

Li Xuanmin, Tu Lei. China, Singapore expected to expand depth, scope of BRI cooperation on PM Lee's visit URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1288300.shtml>.

Chu Daye. Closer cooperation between China, Malaysia may help revive Kuala Lumpur—Singapore high-speed railway project: experts. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1288110.shtml>.

China's Belt and Road Initiative continues to drive mega projects in Malaysia in 2018. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201812/21/WS5a3b47a5a31008cf16da2a33.html>.

Chen Weihua. Embrace of rail brings transport sea change. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202112/07/WS61aec5f6a310cdd39bc79cd7.html>.

China, ASEAN leaders vow to upgrade cooperation, reject decoupling. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202304/1288378.shtml>.

SW China highway logistics base revs up int'l trade. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0414/c90000-20006161.html>.

Highway transport speeds up ties between ASEAN, western China. URL: http://www.bjreview.com/Latest_Headlines/202212/t20221217_800229175.html.

SW China highway logistics base revs up int'l trade. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0414/c90000-20006161.html>.

Booming highway freight service facilitates transport between ASEAN, western China. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0322/c90000-10225962.html>.

Cargo volume via land-sea trade corridor highways sees robust growth in January. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0210/c90000-10206195.html>.

Highway freight service facilitates trade between ASEAN, western China. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202304/04/WS642b834ca31057c47ebb83ff.html>.

New dry port in Chongqing, Chengdu. URL: http://www.chinadaily.com.cn/2022-04/03/content_37546714.htm.

China's new intl land-sea corridor expands trade with ASEAN, with goods transported up 30% in H1 2022. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202207/1271336.shtml?id=11>.

New freight train route links China's Chongqing, Vietnam. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-03/28/content_78133371.htm.

China's Chengdu launches direct freight train to Vietnam. URL: http://en.ce.cn/main/latest/202204/17/t20220417_37501638.shtml.

Year-ender: 10 noteworthy economic stories in 2022. URL: <https://investinchina.china-daily.com.cn/s/202212/29/WS63ad09d6498ea274927aca2b/year-ender-10-noteworthy-economic-stories-in-2022.html>.

Wei Jianguo. RCEP set to unleash great trade potential. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202111/29/WS61a4291aa310cdd39bc78034.html>. Year-ender: 10 noteworthy economic stories in 2022. URL: <https://govt.chinadaily.com.cn/s/202212/29/WS63ad2818498ea274927aca46/year-ender-10-noteworthy-economic-stories-in-2022.html>; China's trade with RCEP partners surge 7.9% in Jan-Nov, as pact becomes major boost for trade. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1282933.shtml>.

Luo Shanshan. Chinese foreign trade enterprises go all out to expand overseas market. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0203/c90000-10203057.html>.

RCEP highlighted for promoting global trade. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-01/17/content_85063589.htm.

Luo Shanshan. RCEP contributes to global trade, investment growth in past year. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0208/c90000-10204720.html>.

Chu Daye. Port of Guangzhou strives to serve the BRI by putting investment in infrastructure, carving out new business. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202304/1289523.shtml>

Full-force RCEP pact to open new doors. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-04/14/content_85229571.htm.

Zhong Nan. ODI set to see steady expansion this year. URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202302/11/WS63e6e743a3107776898868bd.html>.

¹Statistical Communique of the People's Republic of China on the 2022 National Economic and Social Development (*National Bureau of Statistics of China. February 28, 2023*). URL: http://www.stats.gov.cn/english/PressRelease/202302/t20230227_1918979.html.

Li Xuanmin. Shandong ports, important nodes witnessing BRI growth, open logistic corridor. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1286524.shtml>.

Belt and Road Initiative promotes economic growth, improves people's lives: Spokesperson. URL: http://www.china.org.cn/china/2023-03/03/content_85142177.htm.

China's ODI hits \$146.5 billion in 2022, M&A deals picking up momentum: report. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285622.shtml>; Leading Chinese firms encouraged to participate in Indonesia's major infrastructure projects: FM Qin Gang. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1286084.shtml>.

RCEP helps raise customs clearance efficiency, lets SMEs participate in international trade: CCPIT official. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283916.shtml>.

Chen Jia, Ouyang Shijia. RCEP pact expected to elevate role of Asia-Pacific. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202104/20/WS607e15e6a31024ad0bab68e0.html>.

Zhang Dan. Regional cooperation key for revival. URL: <https://www.globaltimes.cn/content/1208380.shtml> (Source: Global Times Published: 2020/11/29); RCEP to boost service trade of member countries: MOC. URL: http://www.china.org.cn/business/2021-03/25/content_77346956.htm.

Zhong Nan. New rules to bolster China's trade, ODI. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202202/26/WS603847c8a31024ad0baab2d3.html>.

Wang Ying. Shipping and logistics firms anticipate huge gains from RCEP. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202011/19/WS5fb5c571a31024ad0ba950fc.html>.

Full RCEP agreement implementation to expand trade, investment. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-04/12/content_85225316.htm.

Liu Qing. New era of cooperation and growth for RCEP. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202304/06/WS642e0193a31057c47ebb87ab.html>.

RCEP adds vitality to global economy. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-01/02/content_85036362.htm.

RCEP, BRI contribute to global post-pandemic recovery: academics. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/12/21/c90000-10186474.html>; China, ASEAN aim for deepened agricultural cooperation. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202304/14/WS6438ac17a31057c47ebba11b.html>.

Year-ender: 10 noteworthy economic stories in 2022. URL: <https://investinchina.chinadaily.com.cn/s/202212/29/WS63ad09d6498ea274927aca2b/year-ender-10-noteworthy-economic-stories-in-2022.html>.

Hainan goods trade value up 40.1 pct in first 11 months. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1281641.shtml>.

Year-ender: 10 noteworthy economic stories in 2022. URL: <https://investinchina.chinadaily.com.cn/s/202212/29/WS63ad09d6498ea274927aca2b/year-ender-10-noteworthy-economic-stories-in-2022.html>.

Wen Qing. Time for Asia to lead. It's time for Asian countries to demonstrate leadership in the process of globalization. URL: https://www.bjreview.com/World/202301/t20230114_800272995.html.

RCEP certificates help cut \$9 million in tariffs on Chinese goods. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1282733.shtml>.

RCEP, a catalyst for recovery, regional integration in Asia-Pacific. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-01/02/content_85036618.htm.

Chu Daye. Cambodia seeks investors for first high-speed railway, budgeted at \$4b. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285963.shtml>.

Zhang Yunbi. China's aid spurs global growth. URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202303/10/WS640a617ca310776898873d9.html>.

Zhao Ruinan. Full speed ahead for SE Asia on the move. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202212/30/WS63ae2052a31057c47eba6e45.html>.

Zhong Nan. Innovative firms eye stronger sales abroad. URL: http://www.china-daily.com.cn/a/202212/30/WS63ae4775a31057c47eba6f7a_2.html.

China mutually implements RCEP agreement with 13 other signatories. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283160.shtml>.

Liu Qing. New era of cooperation and growth for RCEP. URL: <http://www.china-daily.com.cn/a/202304/06/WS642e0193a31057c47ebb87ab.html>

RMB usage in ASEAN countries continues to grow. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202209/19/WS6327d641a310fd2b29e786b1.html>.

Zhu Bochen. One year on, RCEP bolsters post-pandemic economic recovery. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0119/c90000-10198103.html>.

China's non-cash payments maintain steady growth in 2022. URL: <http://www.china-daily.com.cn/a/202303/25/WS641ecfb5a31057c47ebb6843.html>.

Zhang Yunbi. China's aid spurs global growth. URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202303/10/WS640a617ca3107776898873d9.html>.

Zhou Lanxu. RMB internationalization gets more attention. URL: <https://global.china-daily.com.cn/a/202212/28/WS63aba467a31057c47eba68f9.html>.

Zhang Tianyuan. Digital yuan to spread its wings. URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202212/06/WS638e6857a310777689884fb5.html>.

Liu Yang. BRI accelerates infrastructure connectivity between China, ASEAN: Singaporean scholar. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1286979.shtml>.

Gao Haihong. Overseas pay way. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202212/09/WS63926e2fa31057c47eba37ae.html>.

Shi Jing. Expanded use of RMB may stabilize global financial market. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202210/21/WS63516a25a310fd2b29e7da6d.html>.

China, Brazil sign memorandum on RMB clearing in Brazil. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-02/07/content_85093752.htm.

Ma Jingjing. China, Argentina expand currency swap scale as closer economic ties boost yuan's use in Latin America. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283483.shtml?id=11>.

Chinese automaker Chery plans to set up NEV plant in Argentina. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285743.shtml>.

Iraq plans to settle trade with China in Chinese yuan: official. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0224/c90000-10212344.html>.

Shi Jing. Iraq's central bank plans direct RMB settlement for trade from China. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202302/23/WS63f704f7a31057c47ebb076f.html>

China EximBank, Saudi National Bank achieve first loan cooperation in yuan. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287343.shtml>.

Yin Yeping, Chi Jingyi. China, Brazil can cut costs by using yuan clearing in bilateral trade instead of US dollar: analysts. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1288326.shtml>.

ASEAN to switch to local currency use in region to avoid crisis. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-04/01/content_85205477.htm.

Bangladesh to pay Russian nuclear firm in yuan, further sign of de-dollarization. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202304/1289372.shtml>.

Wang Yi. Yuan settlement picks up pace, as actions by US speed up de-dollarization. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202304/1289361.shtml>.

Ma Jingjing. China, Argentina expand currency swap scale as closer economic ties boost yuan's use in Latin America. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283483.shtml>.

Luo Shanshan. RCEP contributes to global trade, investment growth in past year. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0208/c90000-10204720.html>.

RCEP injects momentum to regional economic development. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-01/08/content_85046359.htm.

Song Lin. At key forum in Beijing, RCEP markets urged to boost financial cooperation to tackle global risks. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1280196.shtml?id=11>.

Wang Junling. China expands cross-border use of RMB. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0202/c90000-10202613.html>

China expands cross-border RMB use. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-03/06/content_85147008.htm.

China's RMB cross-border payments post steady growth in 2022: report. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-03/25/content_85191266.htm.

China EximBank, Saudi National Bank achieve first loan cooperation in yuan. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287343.shtml>.

Wang Youming. Developing nations need stronger cooperation to control risks. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1282841.shtml>.

Lan Xinzhen. Cooperation under the BRI. URL: http://www.bjreview.com/Opinion/Fact_Check/202111/t20211129_800264557.html¹Belt and Road projects: Past, present, future. URL: https://www.chinadaily.com.cn/a/201904/22/WS5cbcf141a3104842260b7627_17.html.

Ma Yong. Railway to boost China-Laos cooperation. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202112/04/WS61aabcca310cdd39bc794ce.html>.

Mile-Mengzi high-speed railway put into operation in Yunnan. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/1216/c90783-10185092.html>.

Cooperation on BRI infrastructure, high-tech and nuclear energy take center stage amid two sessions. Cooperation on infrastructure, high-tech and nuclear energy take center stage. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202203/1254529.shtml>.

Nepal hopes riding on cross-border rail. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202301/07/WS63b8c7e5a31057c47eba83a0.html>.

Chinese company completes first phase of light rail project in southwestern Nigeria. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/1222/c90000-10187132.html>.

Luo Wangshu. Country eager to share its high-speed rail experience. URL: http://www.chinadaily.com.cn/a/202208/30/WS630d52e6a310fd2b29e74db5_5.html.

POWERCHINA's projects win praise from Tanzanian president. URL: http://www.chinadaily.com.cn/m/powerchina/2017-08/17/content_31012090.htm.

Chinese, foreign consortiums reach deals with Guinean government on Simandou iron ore project's infrastructure buildup. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1282558.shtml>.

Feature: Malawians benefit from Chinese-funded road project. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0220/c90000-10210063.html>.

China-Mongolia ties to embrace greater potentials from infrastructure to trade under China's BRI and Mongolia's Steppe Road Program: envoy. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202210/1277101.shtml>.

BRI connecting hearts. URL: http://www.bjreview.com/Opinion/Voice/202212/t20221201_800314971.html.

BRI boosts economic exchanges between China, ASEAN. URL: http://en.ce.cn/main/latest/202111/23/t20211123_37107566.shtml.

CPEC moves to second phase of high-level development, with focus on capacity, tech cooperation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1278640.shtml>; CPEC provides connectivity and power needed for industrialization: *Ali Sher, S. Mazhar, Guanghua Lin*. The BRI in Pakistan: From energy crisis to economic boom. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202011/25/WS5fbe1afca31024ad0ba966eb.html>; Coordinator to Pakistani PM. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-02/10/content_85099624.htm.

Xie Wenting. BRI contributes to the devt of Nepal. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1274797.shtml>.

Shan Jie. Understanding CPC: Chinese senior engineer based in Bangladesh witnesses the development, achievements of BRI over the decade. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283123.shtml?id=11>; *A. Chakraborty*. Welcome mat laid out to attract Chinese support for development projects. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202302/13/W563e98632a31057c47ebae57b.html>.

C. Ho. Building a better Africa. URL: http://europe.chinadaily.com.cn/epaper/2017-09/22/content_32326362.htm.

M. Majueran. Africa a natural partner of BRI. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202301/18/WS63c72a93a31057c47ebaa339.html>.

Chu Daye, Zhang Dan. Stakeholders look toward BRI infrastructure as RCEP trade pact set to boost China-ASEAN trade, investment. BRI, RCEP a booster for China-ASEAN cooperation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202112/1243678.shtml>; Chinese-built underwater tunnel nears completion in Bangladesh. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0210/c90000-10205994.html>.

China and Africa in the New Era: A Partnership of Equals. URL: https://www.chinadaily.com.cn/a/202111/27/WS61a190f8a310cdd39bc77e3e_12.html.

New port set to launch major economic boost. URL: http://africa.chinadaily.com.cn/weekly/2017-11/10/content_34351800.htm.

Sara Hsu. China's One Belt One Road can boost global growth. URL: http://www.chinadaily.com.cn/opinion/2017beltandroad/2017-05/31/content_29561505.htm

G. Mbanda. BRI brings significant gains for Rwanda. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202207/25/WS62de0315a310fd2b29e6e2e3.html>.

9 years on, Belt and Road cooperation builds up connectivity for global prosperity. URL: https://www.bjreview.com/World/202209/t20220915_800306550.html.

S. Chedondo. Dynamic role model. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202207/06/WS62c4d1fca310fd2b29e6a92c.html>.

Shan Jie. Understanding CPC: Chinese senior engineer based in Bangladesh witnesses the development, achievements of BRI over the decade. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283123.shtml?id=11>.

Nepal hopes riding on cross-border rail. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202011/07/WS63b8c7e5a31057c47eba83a0.html>.

Yin Yeping. China's cooperation with Micronesia yields tangible results, generally welcomed: ambassador. Foreign Minister's 'cloud visit' to further boost mutual trust, bilateral ties. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202206/1267214.shtml>.

Yin Yeping. China's cooperation with Micronesia yields tangible results, generally welcomed: ambassador. Foreign Minister's 'cloud visit' to further boost mutual trust, bilateral ties. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202206/1267214.shtml>.

Zhong Nan. Chinese touch lifts infrastructure. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202011/30/WS5fc44ca1a31024ad0ba9845a.html>.

Chinese-built bridge over Mekong River open to traffic in Cambodia. URL: http://www.news.cn/english/2021-11/24/c_1310330706.htm.

Maya Majueran. Africa a natural partner of BRI. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202301/18/WS63c72a93a31057c47ebaa339.html>.

Chen Yingqun. China, Africa push toward next stage. <https://www.chinadaily.com.cn/a/202201/17/WS61e4c5c9a310cdd39bc815ec.html>.

Mindanao bridge strengthens Philippine partnership with China. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202210/28/WS635bd6cca310fd2b29e7f2c4.html>.

China ships first batch of coaches for Padma Bridge Rail Link Project in Bangladesh. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1280370.shtml>.

New port set to launch major economic boost. URL: http://africa.chinadaily.com.cn/weekly/2017-11/10/content_34351800.htm.

Xiconomics: BRI paves way for shared future via common development. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202208/01/WS62e72f0da310fd2b29e6f744.html>.

H. AbuBakr M. Mohamed. China a friend indeed for Africa. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202210/15/WS6349f560a310fd2b29e7c91c.html>.

BRI proving a boon to many countries. URL: http://www.china.org.cn/opinion/2022-09/19/content_78398088.htm.

Saroj Gautam. How the Belt and Road Initiative is connecting South Asia. URL: http://www.china.org.cn/opinion/2023-01/24/content_85067205.htm; CPEC provides connectivity and power needed for industrialization: Coordinator to Pakistani PM. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-02/10/content_85099624.htm.

Bright future seen ahead for Sino-Greek shipping cooperation. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0308/c90000-10218705.html>.

Xiconomics: BRI paves way for shared future via common development. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202208/01/WS62e72f0da310fd2b29e6f744.html>.

Belt and Road projects: Past, present, future. URL: https://www.chinadaily.com.cn/a/201904/22/WS5cbcf141a3104842260b7627_17.html.

BRI to overhaul Sri Lankan infrastructure, lift living standards: Sri Lankan expert. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202106/22/WS60d15331a31024ad0bacaa5e.html>

BRI a win-win plan, not neocolonial tool. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202109/04/WS6132b62fa310efa1bd66d4bf.html>.

In pics: China-Africa cooperation projects. URL: http://www.chinadaily.com.cn/a/201807/22/WS5b53ca92a310796df4df7e64_6.html. *Zhong Nan*. CSPL's Egypt port stake to boost trade, biz, BRI. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202303/17/WS6413bcc1a31057c47ebb4fbb.html>.

BRI agreement strengthens China-Peru ties, says expert. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/201905/04/WS5ccd6ebda3104842260b9b2c.html>.

Yuan Shenggao. Container services company keeps ports running steadily. URL: http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2019-04/27/content_37463201.htm.

Cooperation with China brings better infrastructure, more jobs, sustainable development to Africa. URL: https://www.bjreview.com/World/202212/t20221214_800316038.html.

Liu Ting. BRI drives global development. URL: https://www.bjreview.com/World/202210/t20221011_800308874.html.

Cooperation with China brings better infrastructure, more jobs, sustainable development to Africa. URL: http://www.bjreview.com/World/202212/t20221214_800316038.html.

China willing to work with all parties for common debt disposal framework: central bank governor. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202304/1289155.shtml>.

Zhao Pei. China-backed projects meet demands of Africa. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/201811/1126294.shtml>.

He Wenping. A year of great strides. URL: https://www.bjreview.com/Opinion/Voice/202301/t20230109_800317903.html.

Sino-African cooperation eyes more benefits. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202212/20/WS63a11ccca31057c47eba542d.html>.

Financial cooperation with Africa aimed at achieving local sustainable development. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1284541.shtml>.

China-Africa ties help realize shared future. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202211/01/WS636058daa310fd2b29e7f89a.html>.

Cooperation with China brings better infrastructure, more jobs, sustainable development to Africa. URL: https://www.bjreview.com/World/202212/t20221214_800316038.html

BRI a win-win plan, not neocolonial tool. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202109/04/WS6132b62fa310efa1bd66d4bf.html>.

9 years on, Belt and Road cooperation builds up connectivity for global prosperity. URL: https://www.bjreview.com/World/202209/t20220915_800306550.html.

He Wenping. A year of great strides. URL: http://www.bjreview.com/Opinion/Voice/202301/t20230109_800317903.html.

Xiao Xin. China's African infrastructure investment a stark contrast to Western lip service. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1251982.shtml>.

Chi Jingyi. BRI empowers recovery from pandemic and will refuel growth in post-COVID-19 world. Strengthening cross-border infrastructure connectivity top main drivers of growth. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1221442.shtml>.

Total investment of China-Africa Development Fund exceeds \$5B. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-12/20/content_85018925.htm.

China to grant zero-tariff treatment to Ethiopia, Burundi, Niger. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-02/18/content_85113699.htm.

Special report: BRI takes hold with inspiring breakthroughs in 2022 despite global downturn. New chapter of BRI to unfold next year, serving as 'an anchor of stability' to the world: observers. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1282427.shtml>.

Xu Wei. Nation shares its public goods with the world. URL: https://www.chinadaily.com.cn/a/202210/19/WS634f334ba310fd2b29e7d37b_4.html.

China-Africa ties help realize shared future. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202211/01/WS636058daa310fd2b29e7f89a.html>.

Gu Jing. A wind of change. Africa's development in an era of unprecedented technological transformation and competition. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202212/28/WS63ab8247a31057c47eba67e3.html>.

Gu Jing. A wind of change. Africa's development in an era of unprecedented technological transformation and competition. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202212/28/WS63ab8247a31057c47eba67e3.html>.

Cooperation with China brings better infrastructure, more jobs, sustainable development to Africa. URL: http://www.bjreview.com/World/202212/t20221214_800316038.html.

Chinese FM: Mombasa-Nairobi railway, symbol of Sino-African friendship. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202001/1176465.shtml>.

Liu Ting. BRI drives global development. URL: https://www.bjreview.com/World/202210/t20221011_800308874.html.

Luo Jianbo. China with rest of the world for a shared future. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202210/25/WS63572c38a310fd2b29e7e4c7.html>.

Full Text: China and Africa in the New Era: A Partnership of Equals. URL: https://www.bjreview.com/Documents/202111/t20211126_800264363.html.

Wang Xiaodong. Key projects launched as part of Belt and Road Initiative. URL: https://www.chinadaily.com.cn/a/202210/21/WS6351d539a310fd2b29e7dab6_2.html.

Luo Jianbo. China with rest of the world for a shared future. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202210/25/WS63572c38a310fd2b29e7e4c7.html>.

Continued diplomatic tradition shows China-Africa bond of brotherhood. URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202301/11/WS63bde6f5a310777689885dd3.html>.

He Wenping. A year of great strides. URL: https://www.bjreview.com/Opinion/Voice/202301/t20230109_800317903.html.

Tanzania, Chinese firms sign agreement on 506-km railway project. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/1224/c90000-10187895.html>.

Simandou iron ore project resumes operations after one-year suspension. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287638.shtml>.

M. Majueran. Africa a natural partner of BRI. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202301/18/WS63c72a93a31057c47ebaa339.html>.

Li Xuanmin. Global four major iron ore producers sign contracts with Chinese ports on business involving spot trade yuan settlement. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1286596.shtml?id=11>.

Chinese, foreign consortiums reach deals with Guinean government on Simandou iron ore project's infrastructure buildup. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1282558.shtml>.

Powerchina establishes branch in Dubai. URL: http://www.chinadaily.com.cn/m/powerchina/2020-11/17/content_37541515.htm.

Comprehensive UAE-China ties will continue to flourish. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202212/02/WS63893d49a31057c47eba2373.html>.

Chinese-S. Korean joint venture wins 408-mln-USD contract from UAE's Etihad Rail. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/201903/1141904.shtml>.

Jan Yumul. China and UAE ties continue to grow. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202205/09/WS62787156a310fd2b29e5b63c.html>.

CRRC inks deal for UAE railway trains. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202302/01/WS63da4d9da31057c47ebac5e8.html>.

Ma Miaomiao. China's Arab outreach adds a new chapter to time-honored relations. URL: ???

Highlights of China-Saudi Arabia cooperation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1281386.shtml?id=11>.

Shen Xiaoxiao. Chinese enterprise builds transportation artery for UAE. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/1201/c90000-10178568.html>.

Yu Jincui, Xing Xiaojing. As BRI integrates with Saudi Vision 2030, Chinese firms expect a new peak in cooperation following Xi's visit. Chinese firms aim at grasping opportunities by better integrating BRI, Saudi Vision 2030. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1281393.shtml?id=11>.

China a friend indeed for Africa. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202210/15/WS6349f560a310fd2b29e7c91c.html>.

Yu Jincui, Xing Xiaojing. As BRI integrates with Saudi Vision 2030, Chinese firms expect a new peak in cooperation following Xi's visit. Chinese firms aim at grasping opportunities by better integrating BRI, Saudi Vision 2030. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1281393.shtml>.

China a friend indeed for Africa. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202210/15/WS6349f560a310fd2b29e7c91c.html>.

China-built expressway in Nairobi, Kenya, starts trial operation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202205/1265652.shtml>.

Chinese-built Nairobi expressway daily traffic volume hits 50,000 vehicles. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-12/23/content_85023546.htm.

Modern expressway key to Kenya's Vision 2030. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202301/26/WS630820baa310fd2b29e745ee.html>.

Chinese-built Nairobi Expressway marks 10 mln users milestone. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0208/c90000-10204862.html>.

Xu Wei. Nation shares its public goods with the world. URL: https://www.chinadaily.com.cn/a/202210/19/WS634f334ba310fd2b29e7d37b_4.html.

Zhong Nan. China's Belt and Road Initiative paves way for economic development. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202303/04/WS64031343a31057c47ebb22cb.html>.

Wang Xiaodong. Key projects launched as part of Belt and Road Initiative. URL: https://www.chinadaily.com.cn/a/202210/21/WS6351d539a310fd2b29e7dab6_3.html.

Ethiopia-Djibouti railway generating \$47.4M income in past 5 months. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-01/10/content_85051191.htm.

Zhao Pei. China-backed projects meet demands of Africa. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/201811/1126294.shtml>.

Китайская инициатива «Пояс и путь» ускоряет темпы реализации проектов в Африке. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2022/0303/c31520-9965054.html>.

Sino-African cooperation eyes more benefits. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202212/20/WS63a11ccca31057c47eba542d.html>.

Feature: Chinese-built Ethiopia-Djibouti railway wins acclaim for boosting integration on 5th anniversary. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0310/c90000-10219806.html>.

China-built railways in different continents bring growing opportunities to people along rail routes: FM. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287678.shtml>.

Nairobi Expressway becomes 'game changer' for locals. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202211/29/WS6385baf8a31057c47eba1b06.html>.

Ethiopian Airlines celebrates 50th anniversary of serving China. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202304/09/WS64325021a31057c47ebb9144.html>.

First phase of China-built light rail project inaugurated in Nigeria. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1284247.shtml>.

Zhu Shaobin. China-Africa cooperation sheds light on inclusive development. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/1118/c90000-10173495.html>.

Chinese company completes first phase of light rail project in southwestern Nigeria. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1282473.shtml>.

Wang Xiaodong. BRI keeps nations on the move. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202301/03/WS63b38c3fa31057c47eba7621.html>.

Chinese company completes first phase of light rail project in southwestern Nigeria. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/1222/c90000-10187132.html>.

Chinese company completes first phase of light rail project in southwestern Nigeria. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202212/22/WS63a3f860a31057c47eba5b1d.html/>.

Cooperation with China brings better infrastructure, more jobs, sustainable development to Africa. URL: http://www.bjreview.com/World/202212/t20221214_800316038.html.

Li Zhiwei, Li Yida. Chinese enterprise facilitates Djibouti's development. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/201705/1046446.shtml>.

Belt and Road projects: Past, present, future. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-04/22/content_74708440_7.htm.

Wang Qingyin. China plays vital role in international infrastructure cooperation. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202302/28/WS63fd6eafa31057c47ebb144f.html>.

Chen Yingqun. 10 years on, BRI is humming. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202302/28/WS63fd392aa31057c47ebb1209.html>.

He Wenping. A year of great strides. URL: https://www.bjreview.com/Opinion/Voice/202301/t20230109_800317903.html.

Continued diplomatic tradition shows China-Africa bond of brotherhood. URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202301/11/WS63bde6f5a310777689885dd3.html>.

Full Text: China and Africa in the New Era: A Partnership of Equals. URL: https://www.bjreview.com/Documents/202211/t20211126_800264363.html.

Nigeria's first deep seaport opens for operation. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-01/25/content_85073644.htm.

Jiang Xuan. Chinese enterprise helps Nigeria build first modern deep seaport. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0403/c90000-20000792.html>.

Chinese company hands over Nigeria's first deep sea port. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202211/01/WS6360da59a310fd2b29e7fb20.html>.

Zhao Ruinan. Full speed ahead for SE Asia on the move. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202212/30/WS63ae2052a31057c47eba6e45.html>.

Wang Xiaodong. BRI keeps nations on the move. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202301/03/WS63b38c3fa31057c47eba7621.html>.

Li Xuanmin, Tu Lei. China, Singapore expected to expand depth, scope of BRI cooperation on PM Lee's visit URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1288300.shtml>.

Jiang Xuan. Chinese enterprise helps Nigeria build first modern deep seaport. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0403/c90000-20000792.html>.

Wang Xiaodong. Nigeria port milestone drives hopes. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202211/03/WS6362fe27a310fd2b29e7ff6c.html>.

Wang Xiaodong. Construction of biggest seaport in Nigeria completed. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202211/02/WS6361ce12a310fd2b29e7fd4c.html>.

Xiconomics: BRI paves way for shared future via common development. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202208/01/WS62e72f0da310fd2b29e6f744.html>.

Wang Xiaodong. Key projects launched as part of Belt and Road Initiative. URL: https://www.chinadaily.com.cn/a/202210/21/WS6351d539a310fd2b29e7dab6_4.html.

Egyptian PM visits China-Egypt TEDA zone in Suez. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/201903/15/WS5c8b7422a3106c65c34eee50.html>.

Zhong Nan. CSPL's Egypt port stake to boost trade, biz, BRI. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202303/17/WS6413bcc1a31057c47ebb4fbb.html>.

Luo Jianbo. China with rest of the world for a shared future. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202210/25/WS63572c38a310fd2b29e7e4c7.html>.

Chen Qingqing. Tanzanian President to visit China with focus on cooperation in agriculture, infrastructure. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202210/1278161.shtml>.

Wang Hairong, Zhang Shasha. Road to Common Development. The Belt and Road Initiative provides better infrastructure for globalization. URL: https://www.bjreview.com/World/201904/t20190408_800164323.html.

Interconnections enhance global development synergies. URL: https://www.bjreview.com/Opinion/Voice/202208/t20220802_800302525.html.

В 1970-е гг., особенно сложный период для экономики КНР, Китаю, тем не менее, удалось построить железную дорогу TAZARA Railway протяженностью 1860 км, которая соединила порт Дар-эс-Салам на побережье Индийского океана в Танзании с Замбией, не имеющей выхода к морю.

Major aid projects built by China in Africa. URL: http://africa.chinadaily.com.cn/2015-11/28/content_22596951.htm.

S. Singh. Global development is a collective responsibility. URL: https://www.bjreview.com/Opinion/Voice/202209/t20220923_800307573.html.

Chinese company completes first phase of light rail project in southwestern Nigeria. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/1222/c90000-10187132.html>.

Continued diplomatic tradition shows China-Africa bond of brotherhood. URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202301/11/WS63bde6f5a310777689885dd3.html>.

He Wenping. A year of great strides. URL: https://www.bjreview.com/Opinion/Voice/202301/t20230109_800317903.html.

Zhao Ruinan. Mood upbeat for growth in China-Africa trade. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202301/26/WS63d1c20ca31057c47ebab3ff.html>.

Xiconomics: BRI paves way for shared future via common development. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202208/01/WS62e72f0da310fd2b29e6f744.html>.

Wang Xiaodong. Key projects launched as part of Belt and Road Initiative. URL: https://www.chinadaily.com.cn/a/202210/21/WS6351d539a310fd2b29e7dab6_3.html; *Chen Weihua.* Africa not a geopolitical pawn. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202212/21/WS63a2c513a31057c47eba5832.html>.

Luo Jianbo. China with rest of the world for a shared future. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202210/25/WS63572c38a310fd2b29e7e4c7.html>.

S. Ndegwa. What's behind US overtures to Africa? URL: https://www.bjreview.com/Opinion/Voice/202212/t20221222_800316570.html.

'Debt trap hype' aims to deter China-Africa cooperation. US smearing against BRI ahead of summit a scheme to cover its empty commitment: scholar. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1281932.shtml>.

China-Africa ties help realize shared future. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202211/01/WS636058daa310fd2b29e7f89a.html>.

Int'l trade with China soars in 2022, decoupling theory crushed by real flows. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0223/c90000-10211892.html>.

Swedish scholar: How China is outpacing the US in Africa. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202212/06/WS638eee3ca31057c47eba2e61.html>.

Gu Jing. A wind of change. Africa's development in an era of unprecedented technological transformation and competition. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202212/28/WS63ab8247a31057c47eba67e3.html>.

China-Africa economic, trade digitalization service base established in Hunan. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-02/08/content_85094561.htm.

Xiao Xin. China's African infrastructure investment a stark contrast to Western lip service. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202202/1251982.shtml>.

Cooperation with China brings better infrastructure, more jobs, sustainable development to Africa. URL: https://www.bjreview.com/World/202212/t20221214_800316038.html.

Cooperation with China brings better infrastructure, more jobs, sustainable development to Africa. URL: http://www.bjreview.com/World/202212/t20221214_800316038.html.

He Wenping. A year of great strides. URL: http://www.bjreview.com/Opinion/Voice/202301/t20230109_800317903.html.

China-Africa agriculture, infrastructure cooperation to be strengthened: experts. Trade pacts promote China-Africa farm, infrastructure deals. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202101/1211924.shtml>.

M. Majueran. Africa a natural partner of BRI. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202301/18/WS63c72a93a31057c47ebaa339.html>.

Wang Jinjie. Growth accelerators. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202209/20/WS63290389a310fd2b29e78894.html>.

Xi calls for high-level China-Africa community with shared future. URL: http://www.china.org.cn/world/2023-02/19/content_85114231.htm.

Zhong Nan. Innovative firms eye stronger sales abroad. URL: http://www.chinadaily.com.cn/a/202212/30/WS63ae4775a31057c47eba6f7a_2.html.

Pan Deng. Latin America distances itself from US due to hegemony, cooperates with China. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202201/1245071.shtml?id=11>.

Deng Rui, Tan Yingzi. Chongqing event boosts Sino-LAC trade ties. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202111/18/WS6195d3aca310cdd39bc7615d.html>.

BRI proving a boon to many countries. URL: http://www.china.org.cn/opinion/2022-09/19/content_78398088.htm.

Investments lift growth in Latin America. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202212/23/WS61c3ce78a310cdd39bc7d01c.html>.

Belt and Road unites China and Latin America. URL: https://www.bjreview.com/Opinion/Voice/202112/t20211217_800270417.html.

Int'l trade with China soars in 2022, decoupling theory crushed by real flows. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0223/c90000-10211892.html>. URL:

Zhang Shasha. China and LAC countries expect new potential in economic and trade cooperation. URL: http://www.bjreview.com/2022pdf/NO_35_2022.pdf.

Jorge Malena. Infrastructure paves way for BRI in Latin America. URL: http://www.chinadaily.com.cn/global/2019-11/13/content_37522576.htm.

Feng Qingyin. China-proposed Belt and Road Initiative in Latin America. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202206/1267637.shtml?id=11>.

China-Honduras economic and trade cooperation enjoys bright prospects: businessmen. Cooperation with Latin America has brought region tangible development dividends. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1288041.shtml>.

China-assisted St. John's Harbor project in Antigua and Barbuda completed. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1281580.shtml>.

Chinese firms to build largest cross-sea cable-stayed bridge in Latin America. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202111/1206696.shtml>.

Yin Yeping. China-Brazil economic and trade ties see deeper and wider potential for growth under BRICS ahead of presidential visit. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287848.shtml>.

Chinese company awarded US\$184M contract for East Coast road project. URL: <https://www.kaiteurnewsline.com/2022/10/15/chinese-company-awarded-us184m-contract-for-east-coast-road-project/>.

2 Chinese contractors vying for East Coast road project. URL: <https://www.kaiteurnewsline.com/2022/09/03/2-chinese-contractors-vying-for-east-coast-road-project/>.

Hu Yuwei. Chinese Dream of common prosperity brings infrastructure, changes lives in South American country. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1282942.shtml>.

CRCC signs contract to construct largest transportation infrastructure project in Guyana. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202205/1266597.shtml?id=11>.

Greece's Piraeus port posts record high profit for 2021. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-03/15/content_78108744.htm.

China, Greece sign strategic cooperation agreement on shipping finance. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0211/c90000-10206383.html>.

BRI proving a boon to many countries. URL: http://www.china.org.cn/opinion/2022-09/19/content_78398088.htm.

Zhong Nan. COSCO raises stake in Greek port. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202110/26/WS61775552a310cdd39bc7140a.html>.

Greece's Piraeus port posts record high profit for 2021. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-03/15/content_78108744.htm.

Bright future seen ahead for Sino-Greek shipping cooperation. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0308/c90000-10218705.html>.

Hype about Europe's new infrastructure plan won't hinder pragmatic cooperation with China: analysts. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1281764.shtml>.

Successful China-Greece cooperation at Piraeus Port injects confidence among other European partners: embassy. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1278443.shtml>.

Ouyang Shijia. China and 5 Central Asian nations to deepen trade ties. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202302/18/WS63f03b84a31057c47ebaf824.html>.

Forum: Progress of the Belt and Road Initiative. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202209/13/WS631fc031a310fd2b29e772eb.html>.

China, Uzbekistan see closer bond under BRI. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1275920.shtml>.

Xu Wei. China bolsters links with Central Asian nations. URL: http://www.chinadaily.com.cn/a/202209/12/WS631f473ea310fd2b29e772ad_3.htm/.

Li Xuanmin. China-Kyrgyzstan-Uzbekistan railway to open ‘southern Eurasia corridor,’ facilitates BRI cooperation with Central Asia: analysts. Highly anticipated project facilitates BRI cooperation with Central Asia, spurs Xinjiang’s growth: analysts. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1275365.shtml>.

Feasibility study of China-Kyrgyzstan-Uzbekistan railway project kicks off: NDRC. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202208/1272073.shtml>.

China, Kyrgyzstan, Uzbekistan sign document of cooperation on joint railway project: NDRC. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1275979.shtml>.

Li Xuanmin. China-Kyrgyzstan-Uzbekistan railway to open ‘southern Eurasia corridor,’ facilitates BRI cooperation with Central Asia: analysts. Highly anticipated project facilitates BRI cooperation with Central Asia, spurs Xinjiang’s growth: analysts. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1275365.shtml>.

Chinese investors growing more interested in companies connected to Central Asian countries. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1275279.shtml>.

China will always be trustworthy, reliable friend and partner of Kyrgyzstan: Xi. URL: https://www.bjreview.com/World/202209/t0220915_800306641.html.

Li Xuanmin. China-Kyrgyzstan-Uzbekistan railway to open ‘southern Eurasia corridor,’ facilitates BRI cooperation with Central Asia: analysts. Highly anticipated project facilitates BRI cooperation with Central Asia, spurs Xinjiang’s growth: analysts. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1275365.shtml>.

Land corridor via rail connects Afghanistan to China. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-09/23/content_78435422.htm.

Wang Qingyin. China plays vital role in international infrastructure cooperation. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202302/28/WS63fd6eafa31057c47ebb144f.html>.

New railway connecting China, Mongolia launched to boost coal trade. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1275099.shtml?id=11>.

China-Mongolia ties to embrace greater potentials from infrastructure to trade under China’s BRI and Mongolia’s Steppe Road Program: envoy. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202210/1277101.shtml>.

Yin Yeping, Tao Mingyang. China-Mongolia cooperation to be boosted by presidential visit: traders. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1280532.shtml>.

China agrees with Turkmenistan, Uzbekistan to intensify cooperation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202206/1267598.shtml>.

Shared development opportunities for Belt and Road countries. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-03/24/content_85189993_4.htm.

Xu Wei. China, Turkmenistan upgrade ties. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202301/07/WS63b8a721a31057c47eba8315.html>.

Chinese, Turkmen presidents hold talks, elevating ties to comprehensive strategic partnership. URL: http://www.china.org.cn/world/2023-01/06/content_85044457.htm.

Zhou Yan, Wang Qian. Turkmenistan to expand natural gas supply to China. URL: http://europe.chinadaily.com.cn/business/2013-11/25/content_14160261.htm.

Natural gas imports to remain high. URL: http://en.ce.cn/Industries/Energy& Mining/201412/25/t20131225_1991683.shtml.

Yang Han, Wen Zongduo. Belt and road reaches out to the world. URL: http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2019-09/30/content_37513210.htm.

China, Uzbekistan Vow to Deepen Strategic Partnership. URL: http://www.bjreview.com.cn/se/txt/2013-09/10/content_567082.htm.

China, Turkmenistan agree to promote energy cooperation. URL: http://www.globaltimes.cn/content/808518.shtml#UvE2Jfl_sps.

Wang Jun. Brightening Up the Silk Road. URL: http://www.bjreview.com.cn/business/txt/2017-11/24/content_654375.htm.

China, Central Asian countries open 3rd gas line. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-06/16/content_17589545.htm.

New China-Turkmenistan natural gas field in operation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1268601.shtml?id=11>.

China-Central Asia gas pipeline transports 43.2 bln cubic meters of gas in 2022. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0107/c90000-10193026.html>.

Ma Jingjing. China ramps up efforts to ensure energy supply for winter. Nation to step up cooperation with Russia, Mongolia and Kazakhstan. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1280830.shtml>.

Central Asia natural gas transmission to China surpasses 40bcm year-to-date: report. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1280594.shtml>.

Shared development opportunities for Belt and Road countries. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-03/24/content_85189993_4.htm.

Zheng Xin. BRI an 'anchor' for Kazakh economy; global turbulence pushes China and Central Asia to cooperate closer. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1275324.shtml?id=11>.

China's west-east gas transmission project kicks off No. 4 pipeline construction. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1276300.shtml?id=11>.

Wang Cong, Tao Mingyang. China, five Central Asian nations hold forum to boost industry, investment cooperation. Platform to further boost industry, investment collaboration. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285604.shtml>.

Zhong Nan. China-Thailand railway project continues apace. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202103/29/WS60619558a31024ad0bab251b.html>.

Feng Qingyin. Facts about the China-Laos Railway. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1240434.shtml>.

China, ASEAN leaders vow to upgrade cooperation, reject decoupling. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202304/1288378.shtml>.

Ji Jing. China-Laos Railway delivers economic benefits in first month. URL: http://www.bjreview.com/World/202201/t20220105_800271968.html.

China-Thailand railway to provide new momentum for regional economy and trade. Construction underway in building a trans-Asian transportation network for a community with a shared future. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1279801.shtml>.

Zhao Ruinan. Full speed ahead for SE Asia on the move. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202212/30/WS63ae2052a31057c47eba6e45.html>.

China-Laos Railway ships over 1m tons cross-border goods. URL: <https://global.china-daily.com.cn/a/202208/11/WS62f47245a310fd2b29e71a48.html>.

China-Laos Railway transports over 10M passengers. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-02/01/content_85083822.htm.

Li Yingqing. Train link creates great range of prospects, win-win cooperation. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202211/29/WS63856734a31057c47eba19c6.html>.

Li Yingqing. Train link creates a web of prosperity. URL: http://www.chinadaily.com.cn/a/202208/31/WS630eb53aa310fd2b29e751e0_2.html.

Jiang Chenglong. China-Laos Railway already seeing success. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202210/20/WS6350f9baa310fd2b29e7d9be.html>.

Luo Wangshu. Slower commuter service to be added to Laotian side of China-Laos Railway. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202204/13/WS6256a554a310fd2b29e56c84.html>.

Bullet train for China-Laos railway arrives in Vientiane. URL: <https://global.china-daily.com.cn/a/202110/17/WS616b6977a310cdd39bc6f62d.html>.

Luo Wangshu. Chinese bullet trains ready for test run between Kunming and Laos. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202110/16/WS616a7ccba310cdd39bc6f5a0.html>.

Luo Wangshu. Chinese-made bullet train makes public debut in Laotian capital. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202110/18/WS616cc5dba310cdd39bc6f735.html>.

Расположенный в самом сердце полуострова Индокитай, Лаос граничит с Мьянмой и Китаем на северо-западе, Вьетнамом на востоке, Камбоджей на юго-востоке и Таиландом на западе и юго-западе.

China trades goods worth over \$100M via China-Laos Railway. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-04/06/content_77973596.htm.

China-Laos railway to launch cross-border passenger services. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-04/11/content_85222501.htm.

China-Laos Railway transports over 14 mln passengers. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0312/c90000-10194957.html>.

Li Yingqing, Chen Meiling. First freight train across Laos to Thailand departs. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202302/08/WS63e36c9da31057c47ebadae6.html>.

China-Laos Railway transports over 10M passengers. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-02/01/content_85083822.htm.

China-Laos Railway sees first direct train for imported fruits to Chinese markets. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202212/05/WS638d59d1a31057c47eba2a7c.html>.

Zhao Ruinan. Full speed ahead for SE Asia on the move. URL: <http://www.china-daily.com.cn/a/202212/30/WS63ae2052a31057c47eba6e45.html>.

China-Laos Railway reports robust cargo transport volume. URL: <https://global.china daily.com.cn/a/202301/09/WS63bc122aa31057c47eba88df.html>.

Zhang Kaiwei, Liang Jun. Launch of cross-border passenger service on China-Laos Railway seen as historic event. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0411/c90000-20004017.html>.

China-Laos railway to launch cross-border passenger services. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-04/11/content_85222501.htm.

Li Yingqing, Zhou Huiying. Cross-border freight traffic increases in Yunnan. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202212/06/WS63171369a310fd2b29e7644f.html>.

RCEP, China-Laos Railway to give rise to Made in Laos: state container transport operator. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202205/1265602.shtml>.

Guangxi launches cross-border freight train via China-Laos Railway. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-04/03/content_78146645.htm (accessed: 04.04.2022).

China-Laos Railway delivers economic benefits in first month. URL: https://www.bjreview.com/World/202201/t20220105_800271968.html.

Li Yingqing. Train link creates a web of prosperity. URL: http://www.chinadaily.com.cn/a/202208/31/WS630eb53aa310fd2b29e751e0_3.html.

Cargo from Chongqing heads for Laos via China-Laos Railway. URL: http://www.china.org.cn/business/2021-12/30/content_77961540.htm.

China-Laos Railway exceeds expectations, defies critics, injecting momentum into regional prosperity as part of the BRI. The China-Laos Railway injecting new momentum in regional prosperity under the BRI. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1274899.shtml>.

New int'l freight service launched via China-Laos Railway. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/1116/c90000-10172338.html>.

Jiang Chenglong. China-Laos Railway already seeing success. URL: <https://www.china daily.com.cn/a/202212/20/WS6350f9baa310fd2b29e7d9b9e.html>.

Chu Daye. Closer cooperation between China, Malaysia may help revive Kuala Lumpur—Singapore high-speed railway project: experts. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1288110.shtml>.

China-Laos Railway opens up business opportunities. URL: <https://global.china daily.com.cn/a/202212/06/WS638e998ea31057c47eba2d50.html>.

Первый совместный грузовой поезд Вьетнам—Китай—Казахстан отправился в путь. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2023/0103/c31518-10191265.html>.

China's Shenyang opens new freight route for RCEP countries. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287595.shtml?id=11>.

Interview: BRI projects leading to development, economic progress in Malaysia's Pahang state — Malaysian official. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0404/c90000-20001301.html>.

China, ASEAN leaders vow to upgrade cooperation, reject decoupling. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202304/1288378.shtml>.

China's Belt and Road Initiative continues to drive mega projects in Malaysia in 2018. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201812/21/WS5a3b47a5a31008cfl6da2a33.html>

Young Malaysians get careers on the move with China-backed rail project. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202207/30/WS62e487c9a310fd2b29e6f438.html>.

ECRL helps maintain economic momentum: Malaysian official. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0101/c90000-10190944.html>.

¹Malaysia's mega train project ECRL fortifies environmental protection efforts. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202210/01/WS63381847a310fd2b29e7ac6c.html>.

China rail consortium wins contract to build Philippines railway. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-01/26/content_78011746.htm.

Chinese contractors to build Philippines' fastest, longest railway: ambassador. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202201/19/WS61e76f66a310cdd39bc81f8f.html>.

China, the Philippines reaffirm ties. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202208/22/WS63023b1fa310fd2b29e7365e.html>.

Yuan Shengqao. Stronger ties to boost countries' development. URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202301/06/WS63b76b14a310777689885bf5.html>.

Wang Xiaodong. BRI keeps nations on the move. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202301/03/WS63b38c3fa31057c47eba7621.html>; Cambodia Golden Port Expressway adopts Chinese standards. URL: <https://www.seetao.com/details/198117.html>.

China's BRI contributes enormously to Cambodia's economic growth: senior advisor. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202211/24/WS637e47a0a31049175432b800.html>.

Nearly 2 mln vehicles travel on Chinese-invested expressway in Cambodia in 5 months. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0301/c90000-10214407.html>.

Cambodian PM says using Chinese-invested expressway saves both money, time. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/1222/c90000-10187210.html>; Officials, entrepreneurs confident in expanding China-Cambodia cooperation in agriculture, industry, tourism. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285238.shtml>.

Chinese-invested expressway in Cambodia opens to public for one-month free trial. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/1001/c90000-10154421.html>.

Zhang Kaiwei, Wu Chaolan. 2.53 mln vehicles travel on Chinese-invested expressway in Cambodia. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0420/c90000-20008583.html>.

Over 80,000 vehicles travel on Chinese-invested 1st expressway in Cambodia in 1st week of trial operation. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/1009/c90000-10155632.html>.

Over 1 mln vehicles travel on Chinese-invested expressway in Cambodia in 3 months. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0103/c90000-10191183.html>.

Trial operation of Jakarta-Bandung HSR successful. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-11/17/content_78523908.htm.

China-ASEAN cooperation under BRI to further strengthen despite US meddling. From railway to industrial park, the regional infrastructure development bears fruit under the BRI. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202205/1265512.shtml>.

Jakarta-Bandung HSR demonstrates the vitality of Chinese manufacturing; boosts local economy and industry: Chinese developers. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1279690.shtml?id=11>.

Indonesian official wishes on-schedule completion for construction of railway. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0129/c90000-10200633.html>.

Welding of all 500-meter rails for Jakarta-Bandung high-speed railway completed. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0118/c90000-10197413.html>.

Xiong Xinyi. China's high-speed rail, 5G, nuke generators used by more countries. BRI cooperation progressing. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202108/1231967.shtml>.

Section of Jakarta-Bandung High-Speed Railway ready for alignment joint-test. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-11/15/content_78519335.htm.

Indonesian official wishes on-schedule completion for construction of railway. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0129/c90000-10200633.html>.

Trial train run on a section of Jakarta-Bandung High-speed Railway is completed successfully. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1279706.shtml>.

Belt and Road projects: Past, present, future. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-04/22/content_74708440_7.htm.

Special report: BRI takes hold with inspiring breakthroughs in 2022 despite global downturn. New chapter of BRI to unfold next year, serving as 'an anchor of stability' to the world: observers. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1282427.shtml>.

China-made high-speed trains for Jakarta-Bandung High Speed Railway arrive in Indonesia. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1274470.shtml>.

Jakarta-Bandung HSR demonstrates the vitality of Chinese manufacturing; boosts local economy and industry: Chinese developers. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1279690.shtml?id=11>.

Trial train run on a section of Jakarta-Bandung High-speed Railway is completed successfully. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1279706.shtml>.

China unveils brand new, state-of-the-art train to serve Beijing Winter Olympics. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202201/1245316.shtml>

Building China's impressive high-speed rail. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202111/17/WS6194c074a310cdd39bc75e82.html>.

Chai Hua. Using Belt and Road as track to metro services. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-06/19/content_29792419.htm.

China, Vietnam seek closer economic ties. http://usa.chinadaily.com.cn/business/2017-11/13/content_34475444.htm.

Number of passengers up 262 pct in Q1 on China-built metro line in Vietnam. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0412/c90000-20004482.html>.

Pact gives opportunities to businesses in Vietnam. URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202203/28/WS6240e2e0a3109375516eae12.html>.

Chinese-built bridge over Mekong River open to traffic in Cambodia. URL: http://www.news.cn/english/2021-11/24/c_1310330706.htm.

Xiconomics: China's steady economic growth adds certainty to global development. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202203/23/WS623acd1ca310fd2b29e52cd2.html>.

8th Cambodia-China friendship bridge brings hope to residents in Cambodia. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202111/1239757.shtml>.

Wang Cong, Bai Yuyi, Song Lin. Chinese firms offer transport support for G20 summit, as countries see promising cooperation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1279492.shtml>.

China, Philippines sign contract to build cross-sea bridge in Davao. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202101/14/WS5fffea1aa31024ad0baa2a2f.html>.

Mindanao bridge strengthens Philippine partnership with China. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202210/28/WS635bd6cca310fd2b29e7f2c4.html>.

Wang Qingyin. China plays vital role in international infrastructure cooperation. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202302/28/WS63fd6eafa31057c47ebb144f.html>.

Wang Xiaodong. BRI keeps nations on the move. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202301/03/WS63b38c3fa31057c47eba7621.html>.

Bridge brings China, Philippines closer. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202210/31/WS635effd1a310fd2b29e7f474.html>.

MOFCOM details plans of building trade demonstration parks with Indonesia, the Philippines. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285406.shtml>.

The world's largest, independent terminal operator across six continents. URL: <https://www.ictsi.com/>.

What positive changes has the BRI brought to world development? URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0201/c90000-10202102.html>.

Yuan Shenggao. Container services company keeps ports running steadily. URL: http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2019-04/27/content_37463201.htm; *Yang Han, Wen Zongduo.* Belt and Road reaches out to the world. URL: http://www.chinadaily.com.cn/a/201909/30/WS5d9160e4a310cf3e3556e4a0_6.html; *Xu Weiwei.* BRI projects connect the world and improve livelihoods, forum hears. URL: https://global.chinadaily.com.cn/a/202209/28/WS633443cea310fd2b29e7a45c_2.html; ASEAN, a pilot demonstration area for BRI cooperation with China. Initiative set to stabilize supply chain, lift two economies' standings. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1279471.shtml?id=11>; *Zhong Nan.* China's Belt and Road Initiative paves way for economic development. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202303/04/WS64031343a31057c47ebb22cb.html>; *Yin Yeping.* China-Brazil economic and trade ties see deeper and wider potential for growth under BRICS ahead of presidential visit. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287848.shtml>.

Yin Yeping. China, Philippines ink updated MoU on BRI to boost cooperation in infrastructure, other areas. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283278.shtml>.

Mei Guanqun. Much potential to be tapped. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202006/12/WS5ee2bbd2a31083481725277f.html>.

Mo Jingxi. World sees benefits of key concept. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202303/25/WS641de65ba31057c47ebb6721.html>.

CPEC moves to second phase of high-level development, with focus on capacity, tech cooperation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1278640.shtml>.

Gwadar emerging as massive trade, energy-transportation hub URL: http://www.bjreview.com/World/202009/t20200925_800221903.html.

Yin Yeping. China, Pakistan to expand cooperation in key fields: envoy. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202210/1278298.shtml?id=11>.

Deng Zijun. China-Pakistan Iron Brotherhood. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1278511.shtml?id=11>.

Railway project under CPEC to boost Pakistan's exports. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1211301.shtml?id=11>.

CPEC moves to second phase of high-level development, with focus on capacity, tech cooperation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1278640.shtml>.

Gwadar to act as business hub of Pakistan: traders. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0129/c90000-10200411.html>.

China's path to excellence opportunities for Pakistan. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202201/1246010.shtml?id=11>.

M. Khan. CPEC Phase-II crucial to boost Pakistan's development. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202207/26/WS62df43d4a310fd2b29e6e5b8.html>.

Yang Sheng, Fan Anqi. China-Pakistan ironclad ties consolidated; key CPEC projects to advance as 'BRI, Chinese modernization benefit all'. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1278594.shtml?id=11>.

Yin Yeping. China, Pakistan to expand cooperation in key fields: envoy. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202210/1278298.shtml?id=11>.

Yang Han, Wen Zongduo. Belt and Road reaches out to the world. URL: http://www.chinadaily.com.cn/a/201909/30/WS5d9160e4a310cf3e3556e4a0_6.html.

China's handover of Sukkur-Multan Motorway to Pakistan epitomizes progress of building CPEC despite pandemic: FM. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202012/1210711.shtml?id=11>.

CPEC moves to second phase of high-level development, with focus on capacity, tech cooperation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1278640.shtml>.

Xie Wenting, Bai Yuyi. China-Nepal railway is a way to prosperity; talk of 'debt trap' just noise: Nepali Ambassador to China. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1274705.shtml?id=11>.

Chinese-built airport inaugurated in Nepal in fresh sign of growing bilateral cooperation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283052.shtml>.

Hu Weijia. China-India-Nepal cooperation conducive to regional growth. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1282772.shtml?id=11>.

Xie Wenting, Bai Yuyi. China-Nepal railway is a way to prosperity. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1274705.shtml>.

Yin Yeping. Exclusive: Nepal expects 'positive outcome' from feasibility study on cross-border railway: Nepali envoy. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1282851.shtml>.

Planned China-Nepal railway to boost connectivity, trade: expert. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202208/1272804.shtml?id=11>.

China-India-Nepal cooperation conducive to regional growth. URL: <https://www.globaltimes.cn/source/comments/index.html>.

Saroj Gautam. How the Belt and Road Initiative is connecting South Asia. URL: http://www.china.org.cn/opinion/2023-01/24/content_85067205.htm.

Nepal hopes riding on cross-border rail. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/2023/01/07/WS63b8c7e5a31057c47eba83a0.html>.

Chinese experts arrive in Kathmandu for feasibility study of the China-Nepal cross-border railway. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1282797.shtml>.

Nepal hopes riding on cross-border rail. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/2023/01/07/WS63b8c7e5a31057c47eba83a0.html>.

Hu Weijia. India should not be envious about cooperation between China, Nepal. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283148.shtml>.

Chinese-built airport inaugurated in Nepal in fresh sign of growing bilateral cooperation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283052.shtml>.

Xu Weiwei. BRI projects connect the world and improve livelihoods, forum hears. URL: https://global.chinadaily.com.cn/a/202209/28/WS633443cea310fd2b29e7a45c_2.html.

Chinese workers sacrifice Spring Festival for timely completion of Bangladesh's largest BRI rail project. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0131/c90000-10201663.html>.

BRI proving a boon to many countries. URL: http://www.china.org.cn/opinion/2022-09/19/content_78398088.htm.

Naim-Ul-Karim. Feature: Bangladeshis brimming with joy as BRI railway links Dhaka with southern districts. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0414/c90000-20005767.html>.

China, Bangladesh remain natural cooperation partners: new Chinese ambassador. URL: http://www.china.org.cn/world/2023-03/08/content_85152583.htm.

China ships first batch of coaches for Padma Bridge Rail Link Project in Bangladesh. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1280370.shtml>.

Liu Zongyi. BCIM devt awaits India's participation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/201905/1149849.shtml>.

Wang Cong. Economic corridor can help Myanmar weather challenges, build closer ties with China: analysts. Economic corridor can ease difficulties: analysts. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/201809/1119411.shtml>.

Building on experience. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202211/25/WS638008f5a31057c47eba0f7f.html>.

China-Myanmar crude oil pipeline put into operation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/201704/1041730.shtml>.

Chen Qingqing. New oil route from Myanmar in line with B&R initiative, offers improved security to nation. Pipeline will cut sea dependence. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/201704/1041965.shtml>.

Sun Guangyong. China's pipeline project brings 24-hour electricity supply to Myanmar. Power to the people. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/201904/1146125.shtml>.

Pipeline boosts energy security. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201501/29/t20150129_4461927.shtml.

Cao Siqi, Shan Jie. Sino-Myanmar oil pipeline launch a good signal: experts. China should ask Myanmar to protect pipeline, workers: analyst. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/201703/1039861.shtml>.

Wang Cong. Economic corridor can help Myanmar weather challenges, build closer ties with China: analysts. Economic corridor can ease difficulties: analysts. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/201809/1119411.shtml>.

Sino-Myanmar crude oil pipeline enters trial operation. URL: <http://en.people.cn/business/n/2016/1029/c90778-8842630.html>.

Oil starts flowing through China-Myanmar pipeline. URL: http://www.china.org.cn/business/2017-04/12/content_40604044.htm.

China receives first oil from Myanmar pipeline. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/201811/1047829.shtml>

Zheng Xin. PetroChina Yunnan refinery to be operational by June. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-06/02/content_29585361.htm.

LMC mechanism provides blueprint for successful bilateral relations as China, Myanmar treasure friendship: Myanmar politician. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202208/1274232.shtml?id=11>.

Song Qingrun. Collaborative efforts needed to advance Sino-Myanmar cooperation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/201704/1040965.shtml>.

Dali-Baoshan railway to start operations on Friday, as the China-Myanmar international rail corridor achieves a major breakthrough. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202207/1271137.shtml?id=11>.

Hu Biliang. Building a corridor of mutual benefit. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202001/18/WS5e225eb3a310128217271d7d.html>.

Chinese-built underwater tunnel nears completion in Bangladesh. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0210/c90000-10205994.html>.

Yang Han. NATION'S TRIBUTE TO GRAND PATRIOT. URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202301/21/WS63cb1122a310777689886233.html>.

Wang Qingyin. China plays vital role in international infrastructure cooperation. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202302/28/WS63fd6eafa31057c47ebbb144f.html>.

Bangabandhu Tunnel nearly 80% complete. URL: <https://www.dhakatribune.com/bangladesh/2022/02/23/bangabandhu-tunnel-nearly-80-complete>.

Zhao Ruinan. Full speed ahead for SE Asia on the move. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202212/30/WS63ae2052a31057c47eba6e45.html>.

Объем внешней торговли между Китаем и Бангладеш в 2021 г. по сравнению с 2020 г. вырос на 58% и превысил 25 млрд долл., причем впервые объем экспорта товаров компаниями Бангладеш превысил 1 млрд долл. (Chinese-built underwater tunnel in Bangladesh, first in S.Asia, partly completed. <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1280618.shtml>).

Zheng Xin. Nation's reactor technology making headway in overseas market. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202303/10/WS640a7f5ba31057c47ebb3722.html>.

China's PV products gain popularity overseas. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0222/c90000-10211465.html>.

Zheng Xin. Winds of change bolster China-Africa ties. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202212/27/WS63aa5229a31057c47eba65d0.html>.

E. Mutethya. Climate change exacts heavy toll on Africa. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202212/20/WS63a0ee47a31057c47eba528a.html>; *Zhu Weidong*. China set to boost Africa's climate fight URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202301/08/WS5fcec3eea31024ad0ba9a676.html>.

Cheng Yingqun. 10 years on, BRI is humming. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0228/c90000-10214014.html>.

O. Opali. Sino-African collaboration aids in transition to green energy. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202211/14/WS63717be8a310491754329671.html>.

Zhang Yunbi. FM rejects false claims on China's African loans. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202211/14/WS63717be8a310491754329671.html>.

O. Opali. Africa goes green with energy transformation. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202209/01/WS63100dfaa310fd2b29e755f8.html>.

Financial cooperation with Africa aimed at achieving local sustainable development: FM. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1284541.shtml>.

Yang Han, Wen Zongduo. Belt and road reaches out to the world. URL: http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2019-09/30/content_37513210.htm.

O. Opali. China's clean energy investments growing rapidly in Africa. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202208/30/WS630d6e5da310fd2b29e74f5e.html>.

Song Mengxing. Friend of Africa cements close bonds with giant projects. URL: http://africa.chinadaily.com.cn/weekly/2018-08/31/content_36849078.htm.

M. Chedondo. Dynamic role model. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202207/06/WS62c4d1fca310fd2b29e6a92c.html>.

Tian Muye, Wu Chuanhua. Translating vision into action. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202207/22/WS62d9ea46a310fd2b29e6dbd0.html>.

Chinese-built dam begins generating electricity in Sudan. URL: http://www.chinadaily.com.cn/m/powerchina/2020-02/06/content_28661881.htm; *Xu Weiwei*. BRI projects connect the world and improve livelihoods, forum hears. URL: https://global.chinadaily.com.cn/a/202209/28/WS633443cea310fd2b29e7a45c_2.html; *Yin Yeping, Liu Yang*. China-proposed Belt and Road Initiative grows stronger against louder Western-led smears. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1284710.shtml>; Chinese-funded 300 MW unit at Zimbabwe's biggest coal-fired power plant to be operational by March. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0209/c90000-10205473.html>; *Chen Yingqun*. 10 years on, BRI is humming. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0228/c90000-10214014.htm>.

Financial cooperation with Africa aimed at achieving local sustainable development: FM. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1284541.shtml>.

Zhong Nan. PowerChina sees future in Morocco. URL: http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2016-06/23/content_25814318.htm.

Yuan Shenggao. Hydropower station boosts Mali's electricity supply by at least a fifth. URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202206/08/WS629ff202a3109375516eca9c.html>.

Zhang Zhouxiang. China's prosperity benefits Africa, too. URL: http://www.chinadaily.com.cn/world/2022-10/15/content_33317369.htm.

Jing Shuiyu. Construction firms plan major global infrastructure projects. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-06/06/content_29630173.htm.

Big POWERCHINA-built hydropower unit in Guinea generates power. URL: http://www.chinadaily.com.cn/m/powerchina/2022-11/12/content_37541355.htm.

M. Chedondo. Dynamic role model. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202207/06/WS62c4d1fca310fd2b29e6a92c.html>.

Yang Han, Wen Zongduo. Belt and road reaches out to the world. URL: http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2019-09/30/content_37513210.htm.

Zheng Xin. Winds of change bolster China-Africa ties. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202212/27/WS63aa5229a31057c47eba65d0.html>.

Interview: Chinese-funded wind power project in eastern Ethiopia starts production — official. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0218/c90000-10209540.html>.

Chinese firm to build electrical substation in Sudan's state. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/1226/c90000-10188185.html>.

Belt and Road projects: Past, present, future. URL: https://www.chinadaily.com.cn/a/201904/22/WS5cbcf141a3104842260b7627_17.html.

Chinese-funded 300 MW unit at Zimbabwe's biggest coal-fired power plant to be operational by March. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0209/c90000-10205473.html>.

Zambia's mineworkers union head invites Chinese investors in alternative energy development. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0218/c90000-10209578.html>.

Zhang Kaiwei, Wu Chaolan. Namibian-Chinese joint venture to build 50 MW wind power plant. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0418/c90000-20007380.html>.

POWERCHINA signs 4 more projects in Gabon. URL: http://www.chinadaily.com.cn/m/powerchina/2020-10/29/content_37540995.htm.

China to give preferential credit to Madagascar for hydroelectric power project. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0407/c90000-20002655.html>.

Ma Miaomiao. China's Arab outreach adds a new chapter to time-honored relations. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202301/05/WS63b612c3a31057c47eba7bcd.html>.

BRI in harmony with Saudi Vision 2030: Saudi scholar. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1281417.shtml?id=11>.

Year-ender: 10 noteworthy economic stories in 2022. URL: <https://investinchina.chinadaily.com.cn/s/202212/29/WS63ad09d6498ea274927aca2b/year-ender-10-noteworthy-economic-stories-in-2022.html>.

Summits set epoch-making milestone in history of China-Arab ties: Chinese ambassador to Saudi Arabia. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1281367.shtml?id=11>.

Yu Jincui, Xing Xiaojing. As BRI integrates with Saudi Vision 2030, Chinese firms expect a new peak in cooperation following Xi's visit. Chinese firms aim at grasping opportu-

nities by better integrating BRI, Saudi Vision 2030. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1281393.shtml?id=11>.

Yin Yeping. From Arab-style headscarves to infrastructure, Chinese products welcomed in Arab countries. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1281432.shtml>.

Xu Wei. Cooperation blueprint mapped out. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202212/10/WS6393bb6ca31057c47eba3ae8.html>.

Full text of Xi's signed article on Saudi media. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202212/08/WS6391317da31057c47eba3418.html>.

Yu Jincui, Xing Xiaojing, Shen Weiduo. Strengthened China-Saudi ties raise prospects for use of yuan in oil settlement. China-Saudi move helps hedge against uncertainties, weakens US dollar hegemony. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1281416.shtml/>

Chi Yi. Active participation in China's energy investment and cultural welfare. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202212/09/WS63927a80a31057c47eba380b.html>.

China-Arab cooperation in numbers. URL: <https://investinchina.chinadaily.com.cn/s/202212/09/WS6392a56e498ea274927aacd6/china-arab-cooperation-in-numbers.html>.

GT Yearender: How China ensures energy security at home, helps tackle the global energy crisis abroad. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1282844.shtml>.

Low carbon development diversifies China-Arab energy cooperation. URL: https://www.bjreview.com/World/202108/t20210823_800256194.html.

Low carbon development diversifies China-Arab energy cooperation. URL: http://www.bjreview.com/World/202108/t20210823_800256194.html.

Energy becomes important part of cooperation between China and Arab countries, official says. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1281143.shtml>.

Closer China-Arab partnership key to mutual prosperity. URL: http://www.bjreview.com/Opinion/Voice/202212/t20221222_800316569.html.

Спутниковые снимки железных дорог и мостов на «Одном поясе, одном пути». URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2021/1223/c31518-9936650-2.html>.

Yuan Shenggao. Greater cooperation enhances business ties. URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202212/09/WS63929161a310777689885155.html>.

Chi Yi. Active participation in China's energy investment and cultural welfare. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202212/09/WS63927a80a31057c47eba380b.html>.

Mega China-Saudi Arabia chemical project kicks off construction. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-03/30/content_85200765.htm.

China and Saudi Arabia kick off major chemical project under BRI. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1288250.shtml>.

Yuan Shenggao. Greater cooperation enhances business ties. URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202212/09/WS63929161a310777689885155.html>.

Xu Wei. Cooperation blueprint mapped out. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202212/10/WS6393bb6ca31057c47eba3ae8.html>.

Zheng Xin. Saudi Aramco affirms support for China's energy security. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202303/27/WS6420f2cca31057c47ebb6aaf.html>.

Aramco to partner with Geely, Renault in powertrain technology. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202303/06/WS640588aea31057c47ebb2850.html>.

Li Chengwen. Sino-Arab cooperation highlights mutual benefits. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202302/09/WS63e44c3ca31057c47ebadc96.html>.

Chu Daye. Cooperation areas between China, Saudi Arabia now beyond oil to include new-energy sectors as firms ink flurry of deals. Multiple deals signed between Chinese, Saudi companies, broadening both scale and scope. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1281606.shtml>.

Feature: Chinese firms eye further regional partnerships via Egypt's largest oil expo. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0216/c90000-10208638.html>.

Fahad Almeniaee. Points of convergence between the Belt and Road Initiative and the Saudi Vision 2030. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283466.shtml?id=11>.

Shi Jing. China, Saudi Arabia strengthen ties. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202303/29/WS64238ff4a31057c47ebb71fb.html>.

Fahad Almeniaee. Points of convergence between the Belt and Road Initiative and the Saudi Vision 2030. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283466.shtml>.

Yu Jincui, Xing Xiaojing, Shen Weiduo. Strengthened China-Saudi ties raise prospects for use of yuan in oil settlement. China-Saudi move helps hedge against uncertainties, weakens US dollar hegemony. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1281416.shtml>.

China EximBank, Saudi National Bank achieve first loan cooperation in yuan. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287343.shtml>.

Zhou Lanxu, Cheng Yu. China, Brazil to trade in local currencies. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202303/30/WS6425b012a31057c47ebb77f2.html>.

Chen Yuanting. China and Brazil write a new chapter of partnership. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202304/11/WS6434970ca31057c47ebb957a.html>.

BRI is incomparable for the benefits it brings to Latin America in terms of perspectives, geographical coverage and funds. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1267709.shtml?id=11>.

Yin Yeping. China-Brazil economic and trade ties see deeper and wider potential for growth under BRICS ahead of presidential visit. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287848.shtml>.

Liang Haiming, Feng Da Hsuan. Joining BRI could be a boon for Brazil. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202303/25/WS641e413ba31057c47ebb6777.html>.

Jiang Xueqing. AIIB vows efforts to tackle global challenges, expand cooperation. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202301/18/WS63c74706a31057c47ebaa42e.html>.

Liang Haiming, Feng Da Hsuan. Joining BRI could be a boon for Brazil. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202303/25/WS641e413ba31057c47ebb6777.html>.

Geographically apart, but same side on development. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202301/26/WS63d1cf77a31057c47ebab45e.html>.

China a dynamic partner of Latin America, Caribbean. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202302/27/WS63fc0422a31057c47ebb0f80.html>.

Cuba eyes cooperation with China on clean energy. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202112/28/WS61ca4cdba310cdd39bc7dbff.html>.

E.D. Peters. Change for the good. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202301/03/WS63b36fc0a31057c47eba74fc.html>.

Xi urges Chinese, LAC businesses to seek shared devt, as major summit eyes closer cooperation. Firms eye more opportunities in China's market. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1281979.shtml>.

Int'l trade with China soars in 2022, decoupling theory crushed by real flows. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0223/c90000-10211892.html>.

Chen Yuanting. China and Brazil write a new chapter of partnership. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202304/11/WS6434970ca31057c47ebb957a.html>.

E. Menezes de Carvalho. How the Global Development Initiative is becoming a reality in Latin America. URL: https://www.bjreview.com/Opinion/Voice/202209/t20220923_800307575.html.

BRI is incomparable for the benefits it brings to Latin America in terms of perspectives, geographical coverage and funds. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1267709.shtml?id=11>.

15th China-LatAm, Caribbean Business Summit opens in Ecuador. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/1215/c90000-10184464.html>.

Argentina officially joins BRI in major boost for China-Latin America cooperation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202202/1251555.shtml>.

Qi Xijia. China, Ecuador proceed well on FTA negotiations. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283189.shtml>.

Zhao Ruinan. China-Latin America trade reaching new heights. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202301/03/WS63b38e17a31057c47eba763b.html>.

Xi urges Chinese, LAC businesses to seek shared devt, as major summit eyes closer cooperation. Firms eye more opportunities in China's market. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283189.shtml>.

China a dynamic partner of Latin America, Caribbean. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202302/27/WS63fc0422a31057c47ebb0f80.html>.

Brazil and China: A greener and more inclusive partnership. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202303/25/WS641e2b70a31057c47ebb6731.html>.

New China-Brazil cargo air route promotes e-commerce trade. URL: http://www.bjreview.com/Latest_Headlines/202304/t20230404_800327552.html.

China, Brazil to trade in local currencies. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-03/31/content_85203263.htm.

Zhou Lanxu, Cheng Yu. China, Brazil to trade in local currencies. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202303/30/WS6425b012a31057c47ebb77f2.html>.

Yin Yeping, Chi Jingyi. China, Brazil can cut costs by using yuan clearing in bilateral trade instead of US dollar: analysts. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/128326.shtml>.

Zhou Lanxu. China, Brazil reach agreement to ditch intermediary US dollar. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202303/30/WS64252413a31057c47ebb76f7.html>.

China's RMB becomes Brazil's second-largest international reserve currency. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202304/01/WS6427c81ba31057c47ebb7d74.html>.

Yin Yeping, Liu Yang. China-proposed Belt and Road Initiative grows stronger against louder Western-led smears. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1284710.shtml>.

Hydropower Construction. URL: http://www.chinadaily.com.cn/m/powerchina/2021-08/24/content_16654736.htm.

Yin Yeping, Liu Yang. China-proposed Belt and Road Initiative grows stronger against louder Western-led smears. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1284710.shtml?id=11>.

Liu Yang. China-Ecuador FTA, a strong impetus to upgrade the quality of bilateral trade: Chinese Ambassador to Ecuador. WSJ 'falling apart' smear report not full picture of BRI project: ambassador to Ecuador. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285082.shtml>.

Geographically apart, but same side on development. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202301/26/WS63d1cf77a31057c47ebab45e.html>.

Brief communication: Landslides on the Argentinian Santa Cruz river mega dam works revealed by PSI DInSAR. URL: <https://nhess.copernicus.org/preprints/nhess-2022-250/nhess-2022-250.pdf>

Feature: China helps fulfill Argentina's energy dream with world's southernmost hydro-electric dams. URL: https://en.ndrc.gov.cn/news/mediar/sources/202109/t20210929_1298141.html.

Zou Xiaoli. Go together. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202202/18/WS620ee8e7a310cdd39bc87654.html>.

Argentina officially joins BRI in major boost for China-Latin America cooperation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202202/1251555.shtml>.

Zheng Xin. Nation's reactor technology making headway in overseas market. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202303/10/WS640a7f5ba31057c47ebb3722.html>.

China and Argentina: a growing partnership. URL: https://www.bjreview.com/Opinion/Voice/202201/t20220121_800273599.html.

Zou Xiaoli. Go together. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202202/18/WS620ee8e7a310cdd39bc87654.html>.

Chinese nuclear giant signs agreement with Argentina to establish Hualong One station. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202202/1250320.shtml>.

Cuba eyes cooperation with China on clean energy. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202112/28/WS61ca4cdba310cdd39bc7dbff.html>.

With China's aid, solar park in Argentina helps strengthen poverty fight. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202105/24/WS60aafdb1a31024ad0bac0e54.html>.

Geographically apart, but same side on development. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202301/26/WS63d1cf77a31057c47ebab45e.html>.

Zhao Ruinan. China-Latin America trade reaching new heights. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202301/03/WS63b38e17a31057c47eba763b.html>.

Cuban leader to visit China, signals unique inter-nation, inter-party relations. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1280085.shtml?id=11>.

Highlights of China-Cuba cooperation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1280388.shtml>.

Cao Desheng. Xi praises friendly ties with Cuba. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202211/26/WS63814ccaa31057c47eba126f.html>.

Highlights of China-Cuba cooperation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1280388.shtml?id=11>.

Yin Yeping. China-Cuba relations to tap in more collaboration in green, health and digital areas under BRI: experts. Top meeting to extend cooperation in health, energy and infrastructure under BRI. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1280397.shtml>.

Cuba eyes cooperation with China on clean energy. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202112/28/WS61ca4cdba310cdd39bc7dbff.html>.

Belt and Road projects: Past, present, future. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-04/22/content_74708440_7.htm.

China a dynamic partner of Latin America, Caribbean. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202302/27/WS63fc0422a31057c47ebb0f80.html>.

Ma Jingjing. China, Uruguay expected to expand economic cooperation to investment, technology amid new climax of China-Latin America cooperation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202304/1289241.shtml>.

Chinese automaker Chery plans to set up NEV plant in Argentina. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285743.shtml>.

China NEV auto brands setting up plants overseas. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-02/22/content_85120650.htm.

Chinese firms facilitate green development in Turkey. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1281394.shtml>.

BRI projects thriving in Middle East. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202012/15/WS5fd80e6ea31024ad0ba9bd3f.html>.

Largest China-invested coal-fired power plant in Turkey now operational. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202210/1277378.shtml>.

Xiplomacy: Landlocked Central Asian countries find seas of opportunities in cooperation with China. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202302/21/WS63f3ab0ba31057c47ebafccc.html>.

China-built power plant resumes in Sri Lanka. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2012-09/12/content_15752874.htm.

Yang Han, Wen Zongduo. Belt and road reaches out to the world. URL: http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2019-09/30/content_37513210.htm.

Sugath Rathnayake. A look back at China's infrastructure projects aiding Sri Lanka. URL: https://global.chinadaily.com.cn/a/202102/09/WS6022214ba31024ad0baa8528_2.html.

Belt and Road Initiative injects new vitality into traditional friendship between Sri Lanka, China. URL: http://usa.chinadaily.com.cn/business/2017-04/10/content_28860909.htm.

ASEAN, a pilot demonstration area for BRI cooperation with China. Initiative set to stabilize supply chain, lift two economies' standings. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1279471.shtml?id=11>.

Hydropower Construction. URL: http://www.chinadaily.com.cn/m/powerchina/2020-08/24/content_16654759.htm.

China helps Laos tap hydropower potential, boosts electricity export. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1280715.shtml?id=11>.

One year on, RCEP, CCFTA give momentum to Cambodia's trade growth in post-pandemic era. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/1224/c90000-10187966.html>.

В Лаосе планируется построить ГЭС мощностью 684 МВт на реке Меконг. URL: https://mobile.ruscable.ru/news/2020/5/22/V_Laose_planiruetsya_postroyti_GES_moschnostyu_684/.

China helps Laos tap hydropower potential, boosts electricity export. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1280715.shtml?id=11>.

Lancang-Mekong Cooperation platform achieves high-level development, becoming 'golden model' for regional collaboration: FM. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287756.shtml>.

Shared development opportunities for Belt and Road countries. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-03/24/content_85189993_4.htm.

Zheng Xin. China Southern Power Grid stepping up trade. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202203/22/WS62392a6ea310fd2b29e526dc.html>.

Li Yingqing, Ye Zizhen. Electricity trading resumes with Vietnam. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202205/06/WS6274e6cba310fd2b29e5b1a5.html>.

Vietnam Loc Ninh Solar Power Plant begins operation. URL: http://www.chinadaily.com.cn/m/powerchina/2020-12/30/content_37542192.htm.

Cambodia, China to push cooperation further with PM's visit, with infrastructure in focus. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285149.shtml>.

GDI helps Cambodian infrastructure, promotes trade links among countries. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202210/25/WS63574f22a310fd2b29e7e697.html>.

M. Kunmakara. China-backed 700MW coal power station online: HSPGC. URL: <https://www.phnompenhpost.com/business/china-backed-700mw-coal-power-station-online-hspgc>.

Chinese-invested largest power generation project in Cambodia launches operation. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/1217/c90000-10185237.html>.

Chinese-invested largest power generation project in Cambodia launches operation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1282058.shtml?id=11>.

China, Singapore enhance biz, trade ties. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-04/04/content_85210199.htm.

Myanmar, China sign agreement on wind power projects. URL: http://www.china.org.cn/world/2023-03/02/content_85139350.htm.

Lancang-Mekong Cooperation platform achieves high-level development, becoming 'golden model' for regional collaboration: FM. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287756.shtml>.

Yin Yeping. Myanmar's first wind power project cooperation signed, new step under BRI. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1286532.shtml>.

Yuan Shenggao. Stronger ties to boost countries' development. URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202301/06/WS63b76b14a310777689885bf5.html>.

ASEAN, a pilot demonstration area for BRI cooperation with China. Initiative set to stabilize supply chain, lift two economies' standings. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1279471.shtml?id=11>.

Coal-fired power plant under CPEC in Pakistan starts operation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1284986.shtml>.

Zhao Shijun. Chinese group powers ahead as world leader in engineering projects. URL: http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2018-01/30/content_35607705.htm.

Khalid Rahman. Out to consolidate an all-weather friendship indeed. URL: http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2013-05/22/content_16518177.htm.

CSCEC boosts connectivity with building infrastructure in Pakistan. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202211/02/WS6361cf9ca310fd2b29e7fd58.html>.

CMEC fosters partnerships with Pakistan. URL: http://europe.chinadaily.com.cn/epaper/2013-05/31/content_16550590.htm.

Phase-II of CPEC, flagship BRI project, much broader in scope: Pakistan Ambassador to China. Phase-II much broader in scope: Ambassador. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202201/1246043.shtml>; CPEC to serve as framework for regional connectivity. URL: http://www.bjreview.com/Latest_Headlines/202211/t20221103_800312546.html; *Zheng Xin*. Nuclear plant delivery in Pakistan signals bright future for Hualong One. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202302/04/WS63dd9271a31057c47ebacdca.html>; Спутниковые снимки свидетельствуют о достижениях сотрудничества Китая и арабских стран. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2022/12/12/c31518-10183013.html>; China 'willing to work with Pakistan' to accelerate energy development under CPEC. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1280907.shtml?id=11>.

Yang Han, Wen Zongduo. Belt and road reaches out to the world. URL: http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2019-09/30/content_37513210.htm.

Yuan Shenggao. PQEPC benefits Pakistani economy and sustainable development. URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202202/08/WS62019699a3109375516e9992.html>

Xie Wenting. CPEC being carried out in phases without slowing down: special assistant to Pakistani PM. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202304/1289436.shtml>.

CPEC provides connectivity and power needed for industrialization: Coordinator to Pakistani PM. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-02/10/content_85099624.htm.

Pakistani PM inaugurates coal power plant under CPEC. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287903.shtml?id=11>.

Coal-fired power plant under CPEC in Pakistan starts operation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1284986.shtml>.

China ‘willing to work with Pakistan’ to accelerate energy development under CPEC. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1280907.shtml>; China ‘willing to work with Pakistan’ to accelerate energy development under CPEC. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1280907.shtml?id=11>; CPEC provides connectivity and power needed for industrialization: Coordinator to Pakistani PM. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-02/10/content_85099624.htm.

Cooperation on BRI infrastructure, high-tech and nuclear energy take center stage amid two sessions. Cooperation on infrastructure, high-tech and nuclear energy take center stage. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202203/1254529.shtml>.

Zheng Xin. Nuclear plant delivery in Pakistan signals bright future for Hualong One. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202302/04/WS63dd9271a31057c47ebaccca.html>.

Zheng Xin. China's third-generation nuclear power technology delivery to foreign country successful. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202302/03/WS63dca3b2a31057c47ebacc73.html>.

Pakistan power project using China’s Hualong One connected to grid. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202203/1253974.shtml>.

Zheng Xin. Nuclear plant delivery in Pakistan signals bright future for Hualong One. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202302/04/WS63dd9271a31057c47ebaccca.html>.

Zheng Xin. China's third-generation nuclear power technology delivery to foreign country successful. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202302/03/WS63dca3b2a31057c47ebacc73.html>.

China completes export of Hualong No.1 nuclear power project to Pakistan. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1284749.shtml>.

CPEC moves to second phase of high-level development, with focus on capacity, tech cooperation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1278640.shtml>.

PowerChina Wind power clusters have generated 1888.29 GWh in Jhimpir, Pakistan. URL: http://www.bjreview.com/Latest_Headlines/202302/t20230202_800319857.html.

Connections with Arab region gathering pace. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202301/03/WS63b38dc4a31057c47eba7636.html>.

CSAIL Projects. URL: <https://www.ctgsail.com/>.

Chinese companies strive to help alleviate Pakistan’s power shortages. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1268900.shtml>.

China ‘willing to work with Pakistan’ to accelerate energy development under CPEC. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1280907.shtml?id=11>.

Zhao Xiaopeng. CPEC energy projects offer low-cost electricity for Pakistan: NEPRA Chairman. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202211/30/WS6386ab2ea31057c47eba1cf.html>.

Farhan Ahmad, Muhammad Zamir Assadi. China opening set to boost global growth. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202302/13/WS63e99325a31057c47ebae629.html>.

Companies play major role in boosting sustainable development in Belt, Road. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202101/13/WS5ffe5406a31024ad0baa23ce.html>.

К началу 2019 г. в КНР было учреждено около 30 фондов, которые осуществляли финансирование строительства инфраструктуры в странах, прилегающих к маршруту «одного пояса и одного пути». Крупнейшим из них стал созданный в конце 2014 г. Фонд ЭПШП с размером активов в 100 млрд юаней (около 15 млрд долл.). 2 центральных банка Китая намерены дополнительно инвестировать 380 млрд юаней в развитие транспортной инфраструктуры маршрута «пояса и пути» (Экспортно-импортный банк Китая намерен вложить 130 млрд юаней, а Государственный банк развития Китая готов предоставить 250 млрд юаней). Правительство КНР заявило о готовности в период до 2021 г. предоставить странам Азии кредиты в размере 60 млрд юаней (около 9 млрд долл.) для реализации инициативы Председателя КНР. По состоянию на начало 2019 г. контрактные инвестиции в рамках Фонда ЭПШП достигли 11 млрд долл., а фактически предоставленный объем инвестиций составил 7,7 млрд долл. (Silk Road Fund sustainable, 100 billion RMB funding not aimed at buying influence. URL: <http://en.people.cn/n3/2019/0515/c90000-9215835.html>; Belt and Road Initiative provides financing platforms for cooperation. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-04/23/content_74710909.htm).

Top ten business news in 2019. URL: http://www.bjreview.com/Business/201912/t20191223_800188238.html.

AIB's achievements over past seven years. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202301/17/WS63c6354fa31057c47ebaa197.html>.

Jiang Xueqing. AIB vows efforts to tackle global challenges, expand cooperation. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202301/18/WS63c74706a31057c47ebaa42e.html>.

Belt and Road Initiative provides financing platforms for cooperation. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-04/23/content_74710909.htm.

AIB to invest \$1.09B in ASEAN countries to boost interconnectivity. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-09/22/content_75233037.htm.

Квазисуверенные и «зеленые облигации» представляют собой долговой инструмент с фиксированным доходом, которые предназначены, в частности, и для инфраструктурных проектов.

Кредит от Азиатского банка. URL: <https://gudok.ru/newspaper/?ID=1541914&archive=2021.11.10>.

AIB sets out ambitious expansion plan. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202210/1278058.shtml>.

Zhang Kaiwei, Wu Chaolan. AIB extends 140 mln-euro loan for Türkiye's Antalya airport expansion. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0418/c90000-20007343.html>.

Xie Jun. BRI calls for focus on strategy by firms. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1143683.shtml> (Source: Global Times Published: 2019/3/27); *Zhou Wa*. New China Investment Corp. Chair. URL: http://www.bjreview.com/Nation/201904/t20190408_800164246.html.

Chinese premier meets members of BFA board of directors. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-03/28/content_74620014.htm.

In challenging times, SE Asia steps forward. URL: https://www.chinadaily.com.cn/a/202212/29/WS63acc8c4a31057c47eba6ad0_4.html.

China Exim Bank's B&R loans surpasses 1 trln yuan. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-04/22/content_74707207.htm.

Memorable quotes from Boao forum. URL: http://www.chinadaily.com.cn/a/201903/29/WS5c9d4d41a310484226032b4_8.html; Investment spurs BRI countries' growth. URL: http://www.china.org.cn/business/2020-04/23/content_74711231.htm.

Chen Jia. Leveraging private funds prioritized in BRI projects. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201904/26/WS5cc20b24a3104842260b868c.html>; *Zhang Liying*. Multi-lateral development banks key to connectivity: VP of AIIB. URL: http://www.china.org.cn/business/2020-02/26/content_74725509.htm.

Bank of China lists US\$ 500M BRI bond in Luxembourg. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-04/25/content_74720180.htm; Numbers of the Week May 2-9, 2019. URL: http://www.bjreview.com.cn/Business/201905/t20190506_800166901.html.

Bank of China issues BRI-related bonds. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-04/12/content_74673497.htm.

Андеррайтинг на рынке ценных бумаг (underwriting) — организация выпуска и распределение ценных бумаг на финансовом рынке. Финансовые институты, которые осуществляют андеррайтинг, называется андеррайтерами, которые возлагают на себя полную ответственность за размещение ценных бумаг (облигаций). Это означает, что они выкупают весь выпуск ценных бумаг за свой счет, а уже после продают его профессиональным участникам рынка ценных бумаг и инвесторам, поэтому на андеррайтеров ложится весь риск, и они взимают соответствующий уровень комиссии (ICBC issues first green BRI inter-bank regular cooperation bonds. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-04/18/content_74695658.htm).

China's landmark Securities. URL: http://www.china.org.cn/business/2020-02/29/content_75758352.htm; *Li Xiang*. Securities Law set to boost capital market. URL: http://www.chinadaily.com.cn/a/202002/25/WS5e548c30a31012821727a1c8_2.html.

China ramps up efforts in supporting B&R projects, enterprises. URL: <https://www.globaltimes.cn/content/1181424.shtml> (Source: Xinhua Published: 2020/3/3).

В Китае предусмотрены определённые меры поддержки производителей автомобилей и подвижного состава, которые экспортируют свою продукцию, а именно возмещении затрат на сертификацию, логистику, омологацию (подгонку продукции под стандарты стран-импортеров), а также применение нулевой экспортной пошлины на зарубежные комплектующие для продукции транспортной отрасли. Благодаря мерам государственной поддержки в части компенсации транспортно-логистических затрат китайские автотранспортные компании способны предоставить партнёрам конкурентоспособные цены, а государственное субсидирование процентной ставки по кредитам со связанным финансированием в значительной степени обеспечивает привлекательность конкурентных предложений китайских производителей автомобилей, которые максимально используют потенциал государственной поддержки в части поддержки

локализации предприятий и создания гарантийных и сервисных центров в других странах.

К началу 2019 г. Китай предоставил Пакистану льготные кредиты в размере 5,874 млрд долл. для крупных пакистанских транспортных проектов, причем правительство Пакистана должно выплатить КНР сумму в размере 6,017 млрд долл., которая включает лишь символические проценты (*Hu Weijia*. Indian media shouldn't distort CPEC facts, goals. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1134238.shtml> (Source: Global Times Published: 2019/5/20).

22 декабря 2017 г. Государственный комитет по стандартизации КНР утвердил «План действий по унификации стандартов при совместном строительстве транспортных маршрутов «пояса и пути» на период 2018—2020 гг.», где отмечалась «необходимость углубления сотрудничества по стандартизации в области проектирования и строительства транспортной инфраструктуры и применения в странах, прилегающих к маршруту «пояса и пути», китайских государственных стандартов и технологий» (*Zhang Liying*. China signs cooperation agreements with 86 entities under Belt and Road. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201712/23/WS5a3dbf9da31008cf16da306e.html>).

China issues six new Belt and Road bonds by November. URL: <https://www.globaltimes.cn/content/1176459.shtml> (Source: Xinhua Published: 2020/1/12).

B&R industrial parks yield remarkable achievements: report. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-03/19/content_74588152.htm.

Zhou Wa. Highlights of Premier Li's news conference. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201903/15/WS5c8afcdca3106c65c34eebd3.html>.

Investment spurs BRI countries' growth. URL: http://www.china.org.cn/business/2020-04/23/content_74711231.htm.

China's investment in B&R countries exceeds 12 billion USD. URL: <https://www.globaltimes.cn/content/1176512.shtml> (Source: Xinhua Published: 2020/1/12).

Deng Yaqing. Exploring Belt and Road Opportunities. Localization helps a Chinese SOE make inroads into overseas markets. URL: http://www.bjreview.com/Business/201801/t20180109_800084922.html.

Xi, Putin agree to deepen comprehensive strategic partnership of coordination for new era. URL: https://www.bjreview.com/World/202303/t20230322_800326354.html; *Chu Daye*. China-Russia bilateral pre-2030 plan focuses on vital issues capping vast growth potential. China-Russia trade could get lift from complementarity, organic growth. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287851.shtml>; *Chu Daye*. China-Russia Pre-2030 plan aims to improve trade quality. Neighbors to forge a new-type industrial chain. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287763.shtml>.

Zheng Xin. CNOOC completes first yuan-settled LNG trade. URL: <http://www.china-daily.com.cn/a/202303/28/WS6422f68da31057c47ebb70c7.html>.

Consumption of oil, gas to rise on back of recovery. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-03/29/content_85198228.htm.

Zheng Xin. Historic fall in oil, gas imports ups confidence. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202302/18/WS63f03c2fa31057c47ebaf853.html>.

China-Russia trade up 38.7% in Q1, energy cooperation continues to be a major stabilizer for bilateral ties. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202304/1289098.shtml>.

Zheng Xin. Energy plays bigger role in bilateral trade. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202303/21/WS6419b93ba31057c47ebb5b6b.html>.

China, Russia eye trade boom, expected to achieve \$200b trade target ahead of schedule. Cooperation under BRICS, SCO to be expanded. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287717.shtml>.

China-Russia oil pipeline records 30m tons in delivery. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2013-01/02/content_16075633.htm.

China, Russia oil pipeline starts operation. URL: http://www.chinadaily.com.cn/m/dalian/2011-01/01/content_11791739.htm.

China, Russia seal a host of energy deals. URL: http://en.ce.cn/subject/exclusive/201510/23/t20151023_1654453.shtml.

Из Казахстана с транзитом. «Роснефть» увеличит поставки в Китай. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/3187360>.

Xi's visit to open new prospects for China-Russia ties. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/201906/1153159.shtml>.

Россия не исключила увеличения транзита нефти в Китай через Казахстан. URL: <https://www.interfax.ru/world/830374>.

Zheng Xin (China Daily). CNPC willing to take part in more ventures. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/23/content_28029531.htm.

China's energy output in high gear in 2022. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-01/08/content_85046227.htm.

Zheng Xin. CNOOC completes first yuan-settled LNG trade. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202303/28/WS6422f68da31057c47ebb70c7.html>.

Natural gas output up 6.5% in December 2022. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-01/24/content_85072863.htm.

State Council releases guideline to boost green, low-carbon economy. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-02/23/content_77239599.htm.

As coal market stabilizes, China steps up natural gas supply to meet winter demand. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1239855.shtml>.

Maintenance workers ensure steady transmission of natural gas. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202109/1215126.shtml>.

Li Xiaoyang. China pumps up natural gas sector for low-carbon transformation. URL: http://www.bjreview.com/Business/202102/t20210224_800236866.html.

Zheng Xin. China powers up use of liquefied natural gas. URL: https://global.chinadaily.com.cn/a/202302/10/WS63e5aae6a31057c47ebae100_2.html.

West Siberia-China natural gas pipeline under discussion: Gazprom chairman. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1172347.shtml>.

Liu Zhihua. Transition from fossil fuels to clean energy helps reach carbon neutrality. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1232553.shtml?id=11>.

Zheng Xin. Novatek increases sales to meet China's energy needs. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202103/24/WS605a9dfba31024ad0bab13bf.html>.

Zheng Xin. Historic fall in oil, gas imports ups confidence. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202302/18/WS63f03c2fa31057c47ebaf853.html>.

Russia becomes China's top oil supplier in Jan-Feb; energy acts as 'ballast stone' of bilateral trade. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287629.shtml>.

РФ в январе вышла на первое место по поставкам газа в Китай. URL: <https://www.interfax.ru/business/891864>.

Liu Zhihua. PipeChina begins construction on gas pipeline segment. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202109/23/WS614c4651a310cdd39bc6b0f3.html>.

World's largest dual fuel container vessel handed over in Shanghai. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202009/1201805.shtml>.

World's first LNG dual-fuel oil tanker commissioned in COSCO's fleet. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202203/01/WS621dca3fa310cdd39bc8990f.html>.

Wang Ying. State shipbuilder lands major container vessel deal. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202104/16/WS6078e61ca31024ad0bab5f1e.html>.

Offshore LNG filling station opens for operation in Macun port of Hainan. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202111/1239480.shtml?id=11>.

China continues to lead in global shipbuilding market. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-01/29/content_85077660.htm.

Analysts: LNG tankers key to smooth imports, energy security. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202211/14/WS632131d0a310fd2b29e77833.html>.

China's shipbuilders catch tailwind to sail on brighter journey. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-02/04/content_85088409.htm.

Zhong Nan, Wang Ying. Rush on to build ships for liquefied natural gas. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202208/25/WS63065cc0a310fd2b29e740df.html>.

Explosive market demand boosts China's LNG shipbuilding. Deepening energy crunch in Europe drives up orders for LNG tankers. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1276055.shtml>.

China's shipbuilders catch tailwind to sail on brighter journey. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-02/04/content_85088409.htm.

Orders for LNG carriers surge on back of demand. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202212/20/WS6350ecb8a310fd2b29e7d998.html>; *Kong Dechen.* China reaps fruitful outcomes in development of large LNG carriers. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0215/c90000-10208089.html>.

Chinese shipbuilder delivers world's largest river-sea intermodal LNG carrier. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285706.shtml>.

Zhong Nan. Nation's LNG tanker construction steams ahead. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202302/10/WS63e5ab9fa31057c47ebae104.html>.

Zheng Caixiong. LNG bunkering tanker ready to refuel vessels. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202301/31/WS63d86cb2a31057c47ebabfd3.html>.

China's first LNG carrier and refueling vessel put into service. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1279580.shtml>.

CNOOC begins construction of 6 largest LNG storage tanks in the world. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202202/1252732.shtml>.

Major progress made on world's biggest LNG tanks. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-02/22/content_78064129.htm.

Liu Yukun, Zheng Xin. Shanghai set to get gas from Russia. URL: <http://www.china-daily.com.cn/a/202212/09/WS6392b75da31057c47eba3977.html>.

China-Russia economic ties enhanced by trade and big projects. URL: http://usa.chinadaily.com.cn/2022-10/14/content_34046238_3.htm.

China-Russia east route natural gas pipeline delivers 10 billion cubic meters of gas. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202108/1231246.shtml>.

China-Russia east-route natural gas pipeline increases daily gas delivery to over 60 million cubic meters after three-year operation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283093.shtml>.

Zheng Xin. Cooperation delivers energy security for all. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/201908/19/WS5d59f62da310cf3e355666f4.html>.

China put the middle section of the China-Russia east route natural gas project into use. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202112/1208836.shtml>.

New section of China-Russia east-route natural gas pipeline put into operation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1275443.shtml>.

Восточный маршрут газопровода Китай—Россия достиг Шанхая. URL: http://rus.sian.china.org.cn/business/txt/2022-12/08/content_78556787.htm.

Zheng Xin. Energy plays bigger role in bilateral trade. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202303/21/WS6419b93ba31057c47ebb5b6b.html>.

Liu Yukun, Zheng Xin. Shanghai set to get gas from Russia. URL: <http://www.china-daily.com.cn/a/202212/09/WS6392b75da31057c47eba3977.html>.

Key project of China-Russia east-route natural gas pipeline is completed. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1281057.shtml>.

China-Russia east-route natural gas pipeline increases daily gas delivery to over 60 million cubic meters after three-year operation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283093.shtml>.

Russia becomes China's top oil supplier in Jan-Feb; energy acts as 'ballast stone' of bilateral trade. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287629.shtml>.

Key section of China-Russia gas pipeline completed. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-12/08/content_78556818.htm.

Russia approves agreement on gas supply to China via Far Eastern route, encouraging payments in own currencies. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1284607.shtml?id=11>.

New section of China-Russia east-route natural gas pipeline put into operation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1275443.shtml>.

Suez Canal blockage spurs transportation debate. URL: http://www.chinadaily.com.cn/a/202104/09/WS606f9b92a31024ad0bab45b8_2.html.

Russia, China seek closer trade ties at key economic forum in Russia's Far East amid US hegemony. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1274707.shtml?id=11>.

За 6 лет грузопоток Северного морского пути увеличился в 8 раз. URL: <http://rus.sian.people.com.cn/n3/2020/1211/c31519-9798078.html>.

Yin Yeping. 'Polar Silk Road' eyes new vision amid global challenges. The time is right for greater China-Russia cooperation on logistics, energy. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202110/1236940.shtml>.

Arctic shipping facing COVID-19 headwinds. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202012/1195844.shtml>.

Potential for China-Russia cooperation in the Russian Arctic highlighted at forum. Projects benefit both amid global uncertainty: experts. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1274785.shtml>.

Wild weather serves as wake-up call. URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202102/22/WS6032efc9a31099a234354158.html>.

Arctic headache for ship insurers as routes open up. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202010/1204943.shtml>.

Zhong Nan. Maersk makes waves with massive container vessels. URL: http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2020-07/20/content_16804230.htm.

Cui Heng. China and Russia should cooperate in the Arctic // Global Times. Published: May 08, 2019.

No need to politicize China-Russia cooperation on Ice Silk Road. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202105/1189415.shtml>.

China's energy giant willing to cooperate in Arctic resources extraction. URL: http://en.ce.cn/main/latest/202101/21/t20210121_4396935.shtml.

CNPC eyes Arctic oil collaboration. URL: http://en.ce.cn/main/latest/202001/21/t20200121_4396290.shtml.

China-Russia trade up 38.7% in Q1, energy cooperation continues to be a major stabilizer for bilateral ties. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202304/1289098.shtml>.

Chu Daye. China-Russia energy cooperation accelerating. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202111/1240225.shtml>.

China and Russia stepping up energy cooperation. URL: http://www.china.org.cn/business/2021-11/30/content_77901814.htm.

Strengthening economic cooperation with China is in the historical interests of both of China and Russia. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202304/1288938.shtml?id=11>.

Survey: Arctic holds one-third of world's undiscovered natural gas. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202005/433106.shtml>.

Feng Yujun. Energizing China-Russia ties. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202108/25/WS61257927a310efa1bd66add1.html>.

Yin Yeping. Russia expects more gas exports to Europe, plans LNG output hike. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202110/1121673.shtml>.

Xu Hailin. Guangzhou firm builds world's first ice class condensate oil tanker. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/201812/1130534.shtml>.

China-Russia Yamal natural gas project starts operation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202012/1079591.shtml>.

Zheng Xin. Cooperation delivers energy security for all. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/201908/19/WS5d59f62da310cf3e355666f4.html>.

Chen Qingqing. Russia to enhance energy alliance with China. Yuan-ruble settlement mechanism 'possible' in oil, gas deals. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/201812/1131566.shtml>.

Hu Weijia. Northern Sea Route offers opportunity for stronger Sino-Russian relationship. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/202209/1037596.shtml>.

Zhong Nan. Chinese firm supplies modules to Russia. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202108/27/WS61282318a310efa1bd66b721.html>.

Sinopec acquires 10 percent share of Russia's Sibur. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/201512/959171.shtml>.

China-Russia economic ties enhanced by trade and big projects. URL: http://usa.china-daily.com.cn/2022-10/14/content_34046238_3.htm.

China-Russia trade up 38.7% in Q1, energy cooperation continues to be a major stabilizer for bilateral ties. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202304/1289098.shtml>.

Sinopec-backed Russia gas project in Amur progressing well. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202112/1241122.shtml>.

Путин направил приветствие участникам Российско-Китайского энергетического бизнес-форума. URL: https://tass.ru/ekonomika/16449219?utm_source=google.com&utm_medium=organic&utm_campaign=google.com&utm_referrer=google.com.

China willing to work with Russia to maintain bilateral relations at high level. URL: http://www.china.org.cn/world/2023-04/14/content_85229027.htm.

Strengthening economic cooperation with China is in the historical interests of both of China and Russia. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202304/1288938.shtml?id=11>.

China-Russia trade could get lift from complementarity, organic growth. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287851.shtml>.

Александр Новак: Отношения России с Китаем построены на принципах равенства и отличаются стабильностью. URL: <http://government.ru/news/47176/>.

China to maintain 200m-ton annual oil output, cooperate with Russia to secure energy supply. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202304/1289016.shtml>.

China's northernmost highway opens to traffic. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/201912/01/WS5de37cc1a310cf3e3557b2c2.html>.

Россия и КНР наращивают грузопоток // Гудок. 08.09.2022.

Контейнеры устремились в Китай // Коммерсантъ. 26.01.2023.

Liuzhou-Moscow freight train departs after signing of China-Russia AEO. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202202/1253017.shtml>.

China, Russia sign new trade agreement on energy and food, expected to further unleash potential. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202206/1268392.shtml>.

Ma Zhenhuan. High-tech driving new energy vehicle exports. URL: <http://www.china-daily.com.cn/a/202301/11/WS63be8a1da31057c47eba9067.html>.

Китайские автопроизводители за последние годы хорошо зарекомендовали себя на рынке РФ. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2023/0209/c31519-10205447.html>.

China, Russia eye trade boom, expected to achieve \$200b trade target ahead of schedule. Cooperation under BRICS, SCO to be expanded. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287717.shtml?id=11>.

Share of Chinese cars rises to 50 pct in Russia's Far East, Siberia. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0418/c90000-20007400.html>.

Chinese design makes tracks on the Moscow metro. URL: https://www.chinadaily.com.cn/a/202112/07/WS61ae98b4a310cdd39bc79b1f_5.html.

CRCC completes 1st subway tunnel in Moscow. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202007/1193829.shtml>.

China-built Moscow metro stations open to traffic. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202112/1241063.shtml>.

Chu Daye. Talks emerge over a potential SCO FTZ, with NW.China's Xinjiang as hub. Daunting task but conditions ripe, Xinjiang could be core driver: analyst. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1275707.shtml>.

Heilongjiang runs 1st China-Europe express bearing domestic commercial vehicles. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202304/1289222.shtml>.

Shaanxi sees over 1,000 China-Europe freight train trips since 2023. URL: http://www.china.org.cn/photos/2023-03/24/content_85188840.htm.

Cargo hub for China-Europe freight trains inaugurated in China's Shenyang. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0305/c90000-10216430.html>.

«РЖД Бизнес Актив» открывает новый сухопутный сервис «Волга Экспресс» из Китая в Россию. URL: https://rzdbr.ru/novostdetalno_ukkr_5_514/.

Хабы для продукции АПК // Гудок. № 74 (27654). 27.04.2023.

China's Tianjin Port sees robust trade growth in Jan-Feb. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202304/07/WS642f7095a31057c47ebb8cbe.html>.

На КПП Эрэн-Хото наблюдался рост грузооборота и пассажиропотока в первом квартале 2023 года. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2023/0412/c31518-20004364.html>.

First China-Europe cargo train linking Zhangjiakou, Moscow departs. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202304/1288623.shtml>.

Переход к новым объёмам // Гудок. 23.08.2022.

Яньбянь-Корейский автономный округ Китая наращивает всестороннее сотрудничество с Владивостоком. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2023/0224/c31518-10212400.html>.

Yin Yeping. Passage across Heilongjiang River opens, to propel China-Russia trade. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283130.shtml>.

Объёмы перевозки возрастут // Гудок.21.02.2023.

Yin Yeping. Passage across Heilongjiang River opens, to propel China-Russia trade. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283130.shtml>.

Rapid ports resumption will revitalize trade, propel economic recovery. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283195.shtml>.

Leng Shumei, Shan Jie. GT on the spot: Border city of Heihe sees revival as goods exchanges return to normal. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285220.shtml>.

Manzhouli-Zabaikalsk port reopens on Sunday, first time since April 2020 URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283448.shtml?id=11>.

Dongning highway port in Heilongjiang to resume customs clearance on Friday. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1286151.shtml>.

Yin Yeping. First cross-border road freight line between Henan and Moscow launches in response to closer trade ties. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285867.shtml>.

Россия будет расширять перспективные внешнеэкономические связи и выстраивать новые логистические коридоры — В. Путин. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2023/0222/c31519-10211113.html>.

Xinjiang land port aims to boost trade amid opening-up: newspaper. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0221/c90000-10210921.html>.

Tao Mingyang, Li Xuanmin, Yin Yeping. As BRI enters 10th year of development, China-Europe freight train set to see ‘explosive growth’ in 2023. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283707.shtml>.

China expands transport network to boost development. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-02/23/content_85124981.htm.

Passenger, cargo transport in Q1 in robust growth, supporting economic recovery: rail-way operator. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202304/1288716.shtml>.

Alataw Pass port sees more freight train routes. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-03/09/content_85156114.htm.

Manzhouli sees robust trade via China-Europe freight train service. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-02/24/content_85126155.htm.

Number of China-Europe freight trains on eastern passages tops 20,000. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1280712.shtml>.

Zhou Huiying. China-Europe freight trains pass milestone. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202211/30/WS63872731a31057c47eba1f4e.html>.

China-Europe freight trains exceed 10,000 so far in 2022, beating last year’s record 10 days earlier. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202208/1273459.shtml?id=11>.

Chinese customs offices see substantial results in facilitating cross-border trade. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-03/01/content_85134525.htm.

China’s first full-time schedule China-Europe freight train dispatched as the nation prompts the transportation capacity and competitiveness. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202210/1278140.shtml?id=11>.

China-Europe freight trains undisrupted amid escalating crisis in Ukraine, contingency plan considered. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202203/1254468.shtml?id=11>.

Чтобы перевести товары по железной дороге из Чунцина до залива Бейбу (расстояние составляет 1450 км) сегодня требуется всего 2 дня, а в прошлом подобный путь речным транспортом только до Шанхая занимал 14 дней (Land-sea freight transport via Chongqing on the rise. URL: http://www.china.org.cn/business/2021-11/24/content_77890335.htm).

Tan Yingzi. Chongqing becoming green logistics hub. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/regional/chon> China's first full-time schedule China-Europe freight train dispatched as the nation prompts the transportation capacity and competitiveness. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202210/1278140.shtml?id=11>.

Cargo hub for China-Europe freight trains inaugurated in China's Shenyang. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0305/c90000-10216430.html>.

Train loaded with Chinese cars starts pilot run from Chongqing to Moscow. URL: http://www.bjreview.com/Latest_Headlines/202207/t20220722_800301599.html.

Авторы:

Сазонов Сергей Леонидович — кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник Центра «Россия, Китай, мир» ИКСА РАН

Ван Цзинвэй (КНР) — аспирант ИКСА РАН

Ли Фэн (КНР) — аспирант ИКСА РАН

Научное издание

Сергей Леонидович Сазонов, Ван Цзинвэй, Ли Фэн

**Сотрудничество КНР
и стран — участниц проекта «Пояс и путь»
в области развития транспортной инфраструктуры
и энергетики**

Выпускающий редактор: *Е.В. Белилина*

Редактор *Ю.Ю. Перепелкин*

Компьютерная верстка: *С.Ю. Тарасов*

Оформление: *Т.В. Ивашина*

Подписано в печать 28.10.2024.

Формат 60x90/16. Печать офсетная. Гарнитура «Таймс».

Усл. печ. л. 28,0. Уч-изд. л. 28,5. Бумага офсетная.

Тираж 500 экз. (1-й завод — 200 экз.).

ИКСА РАН

Электронная библиотека ИКСА РАН

www.iccaras.ru

Почтовый адрес ИКСА РАН:

Москва 117997, Нахимовский пр-т, 32.