

А.О. Виноградов, С.А. Данилюк

ЭВОЛЮЦИЯ ИНИЦИАТИВЫ «ПОЯС И ПУТЬ» (2021—2023)¹

Аннотация. В статье рассматривается развитие китайской Инициативы «Пояс и путь» (ИПП) и основные проблемы ее реализации. Для рассмотрения выбран период с 2021 по 2023 г., так как именно в это время мегапроект столкнулся с новыми вызовами, такими как пандемия коронавируса, обострение региональных конфликтов, ужесточение политики США и ЕС в отношении КНР, антидемпинговые расследования и торговые споры, стремительно меняющаяся международная обстановка. Важными событиями в этот период стали также проведение в октябре 2023 г. Третьего юбилейного форума инициативы «Пояс и путь», в котором на высшем уровне было представлено минимальное число стран-участниц, и выход из ИПП Италии в декабре 2023 г.

В работе рассматриваются причины и предпосылки выдвижения Китаем инициативы «Пояс и путь», ее основные цели; анализируются проблемы, возникающие при строительстве Китаем инфраструктурных объектов на территории стран — участниц ИПП, и динамика объема китайских инвестиций в этот мегапроект.

По мнению авторов статьи, ИПП в своем развитии прошла несколько этапов, начиная с ее выдвижения и активной пропаганды ки-

¹ В статье использованы материалы, подготовленные в ходе работы над бакалаврской Выпускной квалификационной работой (диплом) Данилюк С.А. Трансформация инициативы Пояса и пути на современном этапе (2021—2023 гг.) (Школа востоковедения ФМЭиМП НИУ ВШЭ, 2024 г.). Текст ВКР размещен в LMS НИУ ВШЭ 15 мая 2024 г. Научный руководитель — к.и.н., доцент Школы востоковедения ФМЭиМП НИУ ВШЭ Виноградов А.О.

тайской стороной (2014—2016). Второй этап (примерно с 2017 по 2019 г.) — конкретизация инициативы и предлагаемых китайской стороной условий осуществления ее проектов, проявление недовольства инициативой со стороны ряда развивающихся стран. Начиная с 2019 г. ИПП переживает кризис, связанный с противодействием со стороны США и обострением международной обстановки, сокращением финансовой и пропагандистской поддержки инициативы со стороны Китая, во многом в результате эпидемии *COVID-19*, и появления проблем в экономике КНР. Попутно усиливается разочарование отдельных стран — участниц мегапроекта результатами своего присоединения к китайской инициативе.

Ключевые слова: инициатива «Пояс и путь» (ИПП), Китай, транспортная инфраструктура, инвестиции, АСЕАН, ЕС.

Авторы: *Виноградов Андрей Олегович*, кандидат исторических наук, доцент Школы востоковедения факультета мировой экономики и мировой политики НИУ ВШЭ, ведущий научный сотрудник/заместитель руководителя Центра социально-экономических исследований Китая Института Китая и современной Азии РАН. ORCID: 0000-0003-0067-2168. E-mail: vinandr@mail.ru

Данилюк София Артемовна, бакалавр Школы востоковедения НИУ ВШЭ. E-mail: sadanilyuk@edu.hse.ru

Конфликт интересов. Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

A.O. Vinogradov, S. A. Danilyuk

Present Evolution of the Belt and Road Initiative at the present stage (2021—2023)

Abstract. The article examines the development of the Chinese Belt and Road Initiative (BRI) and the main problems in its implementation. The period from 2021 to 2023 was chosen for consideration, because it was then that this mega-project faced new challenges, such as the coronavirus pandemic, worsening regional conflicts, tightening US and EU policies towards China, anti-dumping investigations and trade disputes, and a rapidly changing international situation. Important events during this period were also the holding in October 2023 of the 3rd anniversary forum of the Belt and Road Initiative, in which a minimum number of participating countries was represented at the highest level, and Italy's withdrawal from the BRI in December 2023.

The paper examines the reasons and prerequisites for China's promotion of the Belt and Road Initiative, its main goals; the problems arising during the construction of infrastructure facilities by China on the territory of the countries participating in the BRI, and the dynamics of the volume of Chinese investments in this megaproject are analyzed.

According to the authors of the article, the BRI has gone through several stages in its development, starting with its promotion and active propaganda by the Chinese side (2014—2016). The second stage (from approximately 2017 to 2019) is the specification of the Initiative and the conditions proposed by the Chinese side for the implementation of its projects, the manifestation of dissatisfaction with the Initiative on the part of a number of developing countries. Since 2019, the BRI has been experiencing a crisis associated with opposition from the United States and the worsening international situation, a reduction in financial and propaganda support for the Initiative from China, largely as a result of the COVID-19 epidemic, and the emergence of problems in the PRC economy. At the same time, the disappointment of some countries participating in the megaproject with the results of their accession to the Chinese initiative is increasing.

Keywords: Belt and Road Initiative (BRI), China, transport infrastructure, investment, ASEAN, EU.

Authors: Andrey O. VINOGRADOV, Ph.D (History), Associate Professor of the School of Oriental Studies of the Higher School of Economics; Leading Research Fellow, Institute of China and Contemporary Asia of the Russian Academy of Sciences. ORCID: 0000-0003-0067-2168. E-mail: vinogradov_ao@iccaras.ru

Sofia A. DANILYUK, Bachelor's degree student of the Higher School of Economics. E-mail: sadanilyuk@edu.hse.ru

Conflict of interest. The authors declare that there is no conflict of interest.

Введение

За 10 с лишним лет существования мегапроекта «Пояс и путь» к нему присоединилось более 150 стран. Китай построил и модернизировал транспортную инфраструктуру в странах Европы, Центральной, Южной, Юго-Восточной Азии, Африки, Латинской Америки. Однако на современном этапе Инициатива Пояса и пути (ИПП) столкнулась с вызовами и проблемами. Пандемия коронавируса повлияла на мировую экономику и цепочки поставок. Возрастающее количество региональных конфликтов ставит под угрозу безопасность сухопутных и морских перевозок. Давление со стороны США и ЕС сказывается на авторитете Китая на международной арене и мешает продвижению его инициатив. Европа, которая на первом этапе реализации ИПП предполагалась в качестве основного рынка сбыта китайских товаров, все больше испытывает кризис как собственной экономики, так и состояния ее отношений с КНР.

Причины выдвижения ИПП

Основные причины выдвижения китайским руководством ИПП можно разделить на внутренние и внешние (подробнее см.: [Виноградов, 2017]).

Если говорить о внешних причинах, то это прежде всего стремление увеличить количество маршрутов и путей доставки китайской продукции конечному потребителю, под которым имелись в виду в первую очередь европейские страны. Существовавшие сухопутные и морские маршруты не отвечали запросам Китая, чье производство и экспорт постоянно увеличивались. Помимо этого, Китаю необходимо было обеспечить стратегическую безопасность поставок сырья, необходимого для производства.

С другой стороны, выдвижение ИПП явилось также ассиметричным ответом на активизацию внешнеполитической и внешнеэкономической деятельности США в Юго-Восточной и Восточной Азии. Инициатива предполагала формирование в рамках Евразийского континента пространства, в экономическом и финансовом смысле завязанного на Китай. А также формирование в Евразии группы или групп стран, в силу экономических или других причин поддерживающих Китай и зависимых от него [Виноградов А.О., 2015].

Что касается внутренних причин, которые привели к выдвижению китайским руководством масштабного геополитического проекта «Пояса и пути», то здесь стоит отметить несколько.

Напомним, что к концу первого десятилетия XXI в. Китай столкнулся с несколькими серьезными проблемами, связанными с экстенсивной моделью экономического развития, в частности с неравномерностью развития западных и восточных районов, а также появлением значительных избыточных производственных мощностей. Меры, предпринимавшиеся руководством страны для выравнивания темпов развития восточных и западных областей Китая (различные льготы и субсидии отсталым и национальным районам КНР, улучшение их транспортной инфраструктуры и т. п.), оказались недостаточными и не смогли существенно поменять логику развития.

Начиная со второй половины первого десятилетия нынешнего века Китай вложил в развитие собственной инфраструктуры громадные средства. Внутри страны было построено большое количество дорог (как шоссе, так и железных, в том числе высокоскоростных железных дорог, по протяженности которых Китай вышел на

первое место в мире), жилья (по обеспеченности жильем на душу населения Китай обогнал РФ), офисных зданий, портов и аэропортов и т. д. Это привело к росту мощностей по производству продукции, необходимой в строительстве, — цемента, сталелитейных конструкций, стекла, строительной техники и т. п., а также по производству подвижного состава железных дорог, производству автомобилей, судов и комплектующих. По производству данной продукции Китай не просто находится на первом месте в мире — по некоторым видам (например, по производству цемента) Китай производит больше продукции, чем весь остальной мир, вместе взятый [Виноградов, 2017].

ИПП в первую очередь была нацелена на то, чтобы уменьшить давление избыточных мощностей внутри Китая, одновременно способствуя развитию западных областей страны (в Экономический пояс Шелкового пути¹ — сухопутная часть ИПП — были включены 12 западных провинций и автономных районов страны, на долю которых приходится 72 % территории КНР и 84 % протяженности границ Китая). Проблему неравномерности регионального развития рассчитывали решить путем более активного вовлечения западных районов Китая во внешнеэкономические связи, строительства прямых транспортных коридоров на Запад, чтобы сократить затраты и время доставки продукции из данных районов конечному покупателю.

Кроме того, за время своего стремительного развития Китай накопил значительные валютные резервы, что создало необходимость поиска эффективных способов их использования. Китаю также необходимо было решить вопрос с возрастающей степенью зависимости от импорта углеводородов и в первую очередь диверсифицировать источники импорта и каналы поставок. В силу этого строительство нефтяных и газовых магистралей, трубопроводов, портов для нефтяных танкеров в рамках экономических коридоров ИПП стало неотъемлемой частью реализации мегапроекта «Пояс и путь».

¹ Проект «Один пояс, один путь» предполагал создание единой зоны экономического сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР) и строительство новых транспортных коридоров между странами АТР, вдоль которых должно было развернуться строительство транспортной инфраструктуры. Впоследствии идея получила название «Экономический пояс Шелкового пути» (ЭПШП) — в отличие от второй части проекта, которая была названа «Морским шелковым путем XXI века». Маршруты ЭПШП повторяли древние караванные пути из Китая через Среднюю Азию в Европу, а маршруты Морского шелкового пути фактически шли и идут сегодня по тому маршруту, который был проложен еще в XV-XVI вв. в страны Юго-Восточной Азии, Африки и Европы.

Цели и принципы ИПП

Китайская инициатива стала новацией во внешней и внешнеэкономической политике руководства КНР в середине прошлого десятилетия, своего рода визитной карточкой принципов взаимодействия с миром при новом руководителе КНР Си Цзиньпине, который лично продвигал проект.

ИПП на XIX съезде КПК была включена в Устав партии, что дополнительно подчеркивало серьезность проекта. А его масштабность была обусловлена хотя бы тем, что он формально охватывал территорию 65 стран с 63 % мирового населения. При этом в рамках инициативы предполагалось создание 180 тыс. новых рабочих мест и 56 зон свободной торговли [Рачковская, Цзяо, с. 23]. Одновременно «Пояс и путь» декларировал необходимость развития дружеских отношений Китая с остальным миром, создания зоны экономического сотрудничества, новой транспортной и энергетической инфраструктуры и, в конечном счете, достижения за счет всего этого совместного процветания КНР и тех стран, которые присоединятся к китайской инициативе.

Принципы, которые ставились в основу «Пояса и пути», — стимулирование инвестиций; создание новых рабочих мест; взаимовыгодное сотрудничество; открытость и инклюзивность; рыночный подход, культурное взаимодействие. Предполагалось не только стимулировать рост товарооборота и региональных экономик, но и создать сообщество с общими интересами, общей судьбой и ответственностью, повысить доверие и взаимопонимание между гражданами стран — участниц проекта.

При этом руководство КНР подчеркивало, что реализация проекта возможна только при полном включении заинтересованных стран в китайскую инициативу, и готово принять в проект строительства «китайской мечты» любую страну, даже если она расположена на другом континенте.

Объем инвестиций

Внимание китайского руководства к выдвинутой инициативе можно проследить по динамике осуществляемых в нее вложений. До 2015 г. и с 2016 по 2018 г. объем глобальных инвестиций Китая в рамках ИПП поступательно увеличивался. В 2014 г. инвестиции составили 48,7 млрд долл. В 2015 г. их объем достиг максимальной за весь период реализации проекта отметки в 56 млрд долл. В 2016 г. объем инвестиций был уменьшен в два раза (до 27,6 млрд долл.), однако

начиная с 2017 г. опять начал расти: в 2017 г. их объем составил 36,9 млрд долл., в 2018 г. — 52,8 млрд долл. [Маслов, с. 483]

С 2019 г. инвестиции Китая в рамках ИПП начали резко снижаться. В 2019 г. объем вновь упал почти в два раза (до 30 млрд долл.). В 2020 г. инвестиции в рамках проекта составили 20 млрд долл., а минимальный объем инвестирования пришелся на 2021 г. Тогда объем инвестиций составил 8 млрд долл. [Sokolan, p. 79]

Понятно, что снижение количества вложений в проект в 2021 г. объясняется прежде всего пандемией коронавируса. Однако нельзя не признать, что в числе причин этого было также серьезное замедление темпов экономического роста Китая и возникновение новых проблем, которые потребовали дополнительного внимания со стороны КНР.

Реализация инфраструктурных проектов в рамках ИПП (2021—2023)

Что касается реализации инфраструктурных проектов после 2021 г., то к таковым в Европе можно отнести проект по строительству первой в Черногории автомагистрали длиной в 40 км. Дорога была построена в начале декабря 2021 г. китайской компанией *China Road and Bridge Corporation*.

В Белграде 1 апреля 2023 г. был запущен новый участок магистрали, который соединил столицу Сербии с городом Сурчин. Стоимость проекта составила 70,5 млн долл.¹ В конце августа 2023 г. китайская компания построила в Хорватии мост².

В конце апреля 2024 г. было объявлено о соединении железнодорожных путей на участке Нови-Сад — Суботица в Сербии в рамках строительства высокоскоростной железной дороги Белград—Будапешт³. В Грузии 23 апреля 2024 г. китайская группа завершила строительство тоннеля длиной 9 км на участке дороги Квешети — Коби⁴.

¹ New Belgrade-Surcin highway section opened for traffic // Belt and Road portal: сайт. 2023. URL: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/312672.html> (accessed: 01.05.2024).

² Мост соединяет материковую часть страны с полуостровом Пелешац в обход проезда по территории Боснии. In pics: Peljesac Bridge in Komarna, Croatia // Belt and Road portal: сайт. 2023. URL: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/0HH32TFB.html> (accessed: 01.05.2024).

³ Belgrade-Budapest railway hits milestone with Novi Sad-Subotica track connection // Belt and Road portal: сайт. 2024. URL: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/0N2PDCCR.html> (accessed: 01.05.2024).

⁴ Major China-built road tunnel completed in Georgia // Belt and Road portal: сайт. 2024. URL: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/0K7KR2A8.html> (accessed: 01.05.2024).

В Африке в июне 2021 г. в Нигерии была построена железная дорога Лагос—Ибадан протяженностью 157 км, которая повышает эффективность внутренних и портовых грузоперевозок¹. В октябре 2021 г. Китай расширил и модернизировал аэропорт в Уганде на выданный Экспортно-импортным банком Китая кредит в 200 млн долл.² На севере Африки в Египте в начале июля 2022 г. была введена в эксплуатацию электрифицированная железная дорога³. Китайскими компаниями также были осуществлены в 2022 г. дорожные проекты небольшой протяженности в Эфиопии, в Руанде, в Гане.

В ноябре 2021 г. две китайские компании начали строительство самого крупного в Латинской Америке вантового моста в Бразилии протяженностью 46,8 км. Мост позволит увеличить в три раза объем грузоперевозок, улучшить транспортное сообщение. В мае 2022 г. китайские компании подписали контракт на строительство глубоководного порта Чанкай в Перу, одновременно с которым будут строиться промышленно-логистический парк, терминал, причалы и туннели. Китай приобрел 60 % акций порта.

В марте 2022 г. был запущен первый ширококолейный грузовой поезд из Китая (Внутренняя Монголия) в Монголию (Улан-Батор)⁴. В сентябре 2022 г. была запущена четвертая линия Азиатской сети международных автомобильных дорог (АН4) из Синьцзян-Уйгурского автономного района в Монголию и Россию⁵. Как подчеркивалось в комментариях, дорога связывает китайскую инициативу «Пояс и путь» со стратегией развития ЕАЭС и стратегией Монголии «Степной союз», формируя межгосударственную транспортную систему. В конце марта 2024 г. была завершена реконструкция сухого порта в Монголии, в рамках которого мощности по таможенному оформлению были увеличены в пять раз⁶.

¹ Chinese-built Lagos-Ibadan Railway operates safely for 1,000 days // Belt and Road portal: сайт. 2024. URL: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/0CHVJT6S.html> (accessed: 01.05.2024).

² GLOBALink | China revitalizes Uganda's aging airport to carry more int'l traffic // Belt and Road portal: сайт. 2021. URL: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/192924.html> (accessed: 01.05.2024).

³ Ibid.

⁴ China launches first broad gauge freight train to Mongolia // Belt and Road portal: сайт. 2022. URL: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/246985.html> (accessed: 01.05.2024).

⁵ Завершился тестовый автопробег по новому маршруту автомобильных перевозок Китай-Монголия-Россия // Жэньмин жибао: сайт. 2023. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2023/0928/c31518-20078044.html> (дата обращения: 01.05.2023).

⁶ China-funded renovation of Mongolian land port completed // Belt and Road portal: сайт. 2024. URL: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/0942305J.html> (accessed: 01.05.2024).

В странах Южной Азии в июне 2022 г. была открыта автомагистраль в построенном Китае порту Гвадар (Пакистан) протяженностью 19,49 км¹. В конце июня 2022 г. в Бангладеш был открыт мост длиной 6,15 км, который сократил время пути с 7 часов до 10 минут². В начале сентября 2023 г. там же — в Дакке — была сооружена автомагистраль от аэропорта до железнодорожного вокзала при поддержке двух китайских компаний³. Чуть позже, в ноябре 2023 г., в Бангладеш был построен подводный тоннель недалеко от портового города Чаттограм и железная дорога протяженностью 103 км⁴.

В странах Юго-Восточной Азии в октябре 2022 г. в Камбодже была введена в эксплуатацию скоростная автомагистраль длиной 187 км, которая соединяет столицу страны с портовой провинцией⁵. В октябре 2023 г. была запущена высокоскоростная железная дорога Джакарта—Бандунг в Индонезии. В конце ноября 2023 г. в Таиланде была запущена вторая монорельсовая железная дорога протяженностью в 34,5 км⁶. В Малайзии в середине декабря 2023 г. была проложена железная дорога в рамках проекта *East Coast Rail Link*.

Для развития транспортной инфраструктуры западных провинций Китая и увеличения их товарооборота со странами АСЕАН было заявлено о строительстве международного сухопутно-морского коридора из Китая (из Чунцина и Чэнду до восточного побережья Китая) в страны АСЕАН до Сингапура через залив Бэйбу. Как указывалось, стимулом реализации проекта стали рост ставок морского фрахта и привлекательность себестоимости железнодорожных перевозок. Новый международный коридор позволит сократить время доставки

¹ China-aided Eastbay Expressway of Gwadar port in Pakistan opened to traffic // Belt and Road portal: сайт. 2022. URL: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/249350.html> (accessed: 01.05.2024).

² China-made bridge opens in Bangladesh. // Belt and Road portal: сайт. 2022. URL: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/256794.html> (accessed: 01.05.2024).

³ GLOBALink | China-built elevated expressway opens to traffic in Bangladesh's Dhaka // Belt and Road portal: сайт. 2023. URL: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/01NLFPI6.html> (accessed: 01.05.2024).

⁴ Dhaka-based foreign diplomats visit Chinese-built mega underwater tunnel in Bangladesh // B Belt and Road portal: сайт. 2024. URL: Dhaka-based foreign diplomats visit Chinese-built mega underwater tunnel in Bangladesh — BELT AND ROAD PORTAL (yidaiyilu.gov.cn) (accessed: 01.05.2024).

⁵ GLOBALink | Chinese-invested expressway in Cambodia opens to public for one-month free trial // Belt and Road portal: сайт. 2022. URL: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/281642.html> (accessed: 01.05.2024).

⁶ Thailand's 2nd monorail line begins public trial run // Belt and Road portal: сайт. 2023. URL: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/05KKOLA6.html> (accessed: 01.05.2024).

грузов из Китая в Сингапур с 23 до семи дней и обеспечить стабильность цепочек поставок [Бабаев, Сазонов, с.165].

В новый транспортный коридор вошли также участки предполагающихся Паназиаатской высокоскоростной железной и автомобильной дорог (из пров. Юньнань в направлении Мьянмы, Лаоса, Таиланда, Вьетнама, Камбоджи, Малайзии). В декабре 2021 г. был запущен первый железнодорожный участок Китай—Лаос, который впоследствии должен быть продолжен до Сингапура через Таиланд и Малайзию.

В марте 2021 г. Таиланд и Китай подписали соглашение о строительстве первого участка высокоскоростной железной дороги, который свяжет столицу Таиланда с г. Накхонратчасим на северо-востоке страны (завершение проекта планируется на 2026 г.). Второй участок железной дороги Китай—Таиланд соединит Накхонратчасим с городом на границе с Лаосом для формирования Паназиаатской железной дороги. В 2022 г. велись строительные работы по сооружению двух железных дорог в Мьянме. В апреле 2022 г. введен в эксплуатацию железнодорожный маршрут из сухого порта Гоюань (г. Чунцин в Китае) в малайзийский порт Янгон.

Таким образом, в период с 2021 по 2024 г. Китай завершил строительство нескольких крупных инфраструктурных проектов. В Латинской Америке начато строительство двух проектов, однако они не завершены. В Африке Китай преимущественно строил железные дороги. В «Большой» Центральной Азии наиболее крупными оказались проекты в Монголии. В Южной Азии Китай построил автомагистрали и иную инфраструктуру в Пакистане и Бангладеш. Большое количество инфраструктурных проектов, реализованных Китаем с 2021 по 2024 г., зафиксировано в Юго-Восточной Азии.

Проблемы в строительстве инфраструктурных объектов

Несмотря на то что в период с 2021 по 2023 г. Китай реализовал несколько крупно- и среднemasштабных инфраструктурных проектов в странах Центральной, Южной, Юго-Восточной Азии, Латинской Америки, Африки и Европы, были и те, которые не удалось завершить. При этом строительные работы затягивались, многие проекты сдавались гораздо позже запланированного срока. Отдельные построенные объекты оказывались излишними и убыточными.

С подобной проблемой, в частности, столкнулась Индонезия. Проект высокоскоростной железной дороги Джакарта—Бандунг был

начат в 2015 г. Планировалось его завершить в течение трех лет, однако железная дорога была введена в эксплуатацию лишь осенью 2023 г. Руководство Индонезии не провело оценку целесообразности проекта, в результате чего введенная в эксплуатацию железная дорога не принесла ощутимого результата стране. Между Бандунгом и Джакартой уже проложена железная дорога, время в пути по которой занимает на час больше, чем по высокоскоростной железной дороге. Инфраструктурный объект, несмотря на технологические возможности Китая, оказался убыточным.

С приходом к власти в Малайзии нового премьер-министра в 2018 г. ряд китайских проектов был приостановлен, были проведены расследования, в частности, строительства промышленной зоны «Ворота Малакки», остановленного в 2020 году¹. Причина в том, что в Малайзии уже имеется три порта, которые к 2019 г. были загружены только на 70 %. Из-за снижения темпов роста контейнерных перевозок порты достигнут своей максимальной пропускной способности лишь к 2040 г., поэтому строительство еще одного порта оказалось для Малайзии нецелесообразным.

В Малайзии в 2019 г. были также остановлены два проекта по строительству трубопроводов стоимостью 2,2 млрд долл. Причиной стало то, что при оплате 90 % расходов было выполнено лишь 13 % строительных работ. После проведения расследования хода строительства железнодорожной ветки Кота-Бару — Кланг были пересмотрены условия проведения строительных работ. Новый премьер-министр Малайзии потребовал, чтобы в проекте принимало участие 40 % местных подрядчиков. Кроме того, конечная стоимость проекта оказалась намного выше, чем первоначально предполагалось.

Были остановлены и совместные проекты с участием Китая на Филиппинах. В марте 2021 г. телекоммуникационный проект был отложен из-за невозможности отгрузки сырья из Китая. Некоторые китайские компании отказались от участия в строительстве инфраструктурных проектов на Филиппинах из-за формы финансирования, принятой руководством этой страны. Местная власть также отказалась от совместных с Китаем проектов из-за влияния строительства на окружающую среду.

Реализация инфраструктурных проектов втянула Лаос в долговую ловушку. В рамках Паназиатской железной дороги первым этапом

¹ Проект строительства большой зоны «Ворота Малакки» предусматривал сооружение промышленного и логистического порта, терминала и порта в Малаккском проливе. Три основных порта Малайзии — Кланг, Танджунг Пелелас, Пенанг.

планировалось построить к 2015 г. высокоскоростную железную дорогу Китай-Лаос, однако из-за приостановки строительства железных дорог в Таиланде и Малайзии сроки сдачи ж/д постоянно отодвигались. На оплату 30 % стоимости проекта правительство Лаоса¹ взяло кредит у Экспортно-импортного банка Китая (Эксимбанк Китая). В результате Лаос нарастил долг перед Китаем на 1,5 млрд долл.

В Таиланде планировалось в 2020 г. провести высокоскоростную железную дорогу протяженностью 885 км, которая должна была стать частью Паназиаатской железной дороги. Однако стороны не смогли урегулировать финансовые условия выполнения проекта и вопрос контроля над строительством.

Объектом заинтересованности Китая в Мьянме стал порт Кьяук-пью, открывающий выход в Индийский океан. Однако строительство порта так и не началось — стороны не смогли договориться о размере и условиях инвестиций. В рамках Паназиаатской железной дороги в 2019 г. Мьянма и Китай заключили соглашение о строительстве железной дороги протяженностью 1700 км, однако впоследствии Мьянма не утвердила предложенные Китаем проекты [Маслов, 2020, с. 488].

В странах Центральной Азии складывается похожая ситуация с «долговыми ловушками». В Киргизии с 1991 г. общая задолженность перед Китаем составила 6,2 млрд долл. (45 % ВВП Киргизии). Ответственность обеспокоена возможностью углубления финансовой зависимости от Китая, поскольку приближается срок погашения долга. Китай не принимает просьб руководства Киргизии о дальнейших отсрочках по платежу. В 2022 г. президент Киргизии заявил, что в случае объявления страной дефолта Экспортно-импортный банк Китая может получить контроль над ключевыми активами Бишкекской центральной тепловой станции и автомагистрали Север—Юг.

Таким образом, можно констатировать, что значительное число стран в ходе реализации проектов в рамках ИПП столкнулось с серьезными проблемами, связанными прежде всего с сомнительной целесообразностью новых инфраструктурных проектов, с несоответствием реального объема китайских инвестиций заявленному, задержками строительства, нанесением ущерба окружающей среде, недовольством населения и образованием большой задолженности перед Китаем. Некоторые проекты были приостановлены.

¹ 70 % стоимости строительства железной дороги Китай—Лаос шло за счет китайских инвестиций.

Третий форум ИПП

Важным событием 2023 г. стало проведение Третьего юбилейного форума ИПП, который должен был показать результаты 10-летней реализации проекта. По словам представителя МИД КНР Мао Нин, в форуме «приняли участие представители 151 страны и 41 международной организации»¹. Однако на высшем уровне представительство стран — участниц ИПП было нешироким — Третий форум посетили лишь 24 лидера.

Из стран Центральной Азии и членов ЕАЭС участниками всех трех форумов ИПП стали Монголия, Казахстан, Узбекистан и Россия. При этом президент РФ В.В. Путин, несмотря на двойственное отношение РФ к китайской инициативе², на всех трех форумах считался официально главным участником. Белоруссия не посетила Третий форум, хотя президент Белоруссии А.Г. Лукашенко приезжал на Первый и Второй форумы. Не прибыли на форум 2023 г. представители Киргизии (судя по всему, из-за несогласия китайской стороны реструктурировать задолженность страны в рамках ИПП), Таджикистана и Азербайджана, которые посетили только Второй форум.

Постоянными участниками форумов «Пояса и пути» из стран Южной, Восточной и Юго-Восточной Азии были Пакистан, Индонезия, Вьетнам, Камбоджа и Лаос. На Третьем форуме присутствовали лидеры Шри-Ланки и Таиланда, которые не принимали участия во Втором форуме, а также Папуа-Новой Гвинеи (присутствовал и на Втором форуме). При этом Пакистан, Камбоджа, Таиланд, Папуа-Новая Гвинея на Третьем форуме были представлены премьер-министрами.

Представительство стран Юго-Восточной Азии также было сужено: Мьянма, Малайзия, Филиппины, лидеры которых присутствовали на первых двух форумах, своих представителей не прислали. Президент Фиджи посетил только Первый форум, а лидеры Сингапура, Непала, Брунея — только Второй.

Особенно заметным стало отсутствие на Третьем форуме представителей ЕС и Европы в целом. Европу на Третьем юбилейном форуме представляли только лидеры Сербии и Венгрии, которые присутство-

¹ Пресс-конференция официального представителя МИД КНР Мао Нин. 19.10.2023. URL: https://www.mfa.gov.cn/rus/mtfw/ce_cegw_chn/lxjzhzhdh/202310/t20231021_11165559.html (дата обращения: 17.04.2024).

² Россия не присоединилась к ИПП, предпочитая говорить о «сопряжении» китайской инициативы с российскими проектами (ЕАЭС и БЭП).

вали на всех трех форумах ИПП. Не приехали присутствовавшие на первых двух форумах лидеры Греции, Италии, Чехии, Швейцарии; присутствовавшие на одном из трех форумов представители Испании, Польши, Австрии, Кипра, Португалии. Отметим, что единственным крупным инфраструктурным проектом в Европе, который продолжает строиться, остается высокоскоростная железная дорога Белград—Будапешт. Неудивительно, что в ходе своего последнего европейского визита (май 2024 г.) Си Цзиньпин посетил именно Сербию и Венгрию (наряду с визитом во Францию).

Несмотря на то что Италия в 2019 г. присоединилась к китайской инициативе, став первой страной ЕС, которая пошла на данный шаг, она в декабре 2023 г. объявила о своем выходе из ИПП¹. Напомним, что одновременно с подписанием Меморандума о взаимодействии и сотрудничестве в рамках ИПП в 2019 г. Италия заключила с Китаем около 30 соглашений, касающихся китайских инвестиций в модернизацию итальянских портов Генуя и Триест на сумму 2,5 млрд долл., что вызвало обеспокоенность со стороны Германии, Франции и ЕС, которые призвали Италию бойкотировать сделки с Китаем. В результате сделки были расторгнуты, право инвестировать в модернизацию данных портов перешло к Германии [Алексеевкова, с. 36].

Из латиноамериканских стран в Третьем форуме 2023 г. участвовали только представители Чили, которые присутствовали и на двух предыдущих форумах, а также Аргентина, которая только в феврале 2022 г. присоединилась к ИПП.

Африку на Третьем форуме представляли Кения и Эфиопия, которые присутствовали на всех трех форумах, Республика Конго, Нигерия, Египет, Мозамбик, однако две последних страны были представлены на уровне премьер-министров. Не приехал на Третий форум представитель Джибути, который до этого присутствовал на втором форуме.

Всего, как уже было указано, в Третьем форуме ИПП участвовали 24 лидера стран — участников проекта, тогда как на первом и втором форумах их число составило 29 и 35 соответственно. Снизилось представительство стран Центральной Азии, Юго-Восточной Азии и Европы; из 57 африканских стран-участниц на Третий форум ИПП прибыли шесть стран. Неудивительно, что Третий форум, несмотря на его особое значение как подводящего итоги 10 лет реализации про-

¹ Известия, 06.12.2023. СМИ сообщили о выходе Италии из инициативы Китая «Один пояс, один путь». URL: <https://iz.ru/1616410/2023-12-06/smi-soobshchili-o-vykhode-italii-iz-initsiativy-kitaia-odin-poias-odin-put> (дата обращения: 20.04.2024).

екта, был проведен в сравнительно сжатые сроки. Не было опубликовано Совместного коммюнике, как это было на первых двух форумах в 2017 и 2019 гг., не проводился Круглый стол лидеров.

Заключение

Таким образом, можно констатировать, что реализация масштабного китайского проекта, выдвинутого в 2013 г. лично новым лидером КНР Си Цзиньпином, в последние четыре года столкнулась со множеством вызовов и проблем. В этом плане в первую очередь следует отметить серьезнейшее обострение геополитической обстановки, которое особенно влияет на отношение к проекту со стороны европейских стран, предполагавшихся в качестве главного рынка сбыта китайской продукции в рамках ИПП.

Обострение отношений КНР и США, украинский кризис, введение санкций по отношению к России и Китаю, конфликт на Ближнем Востоке, ухудшение ситуации в Тайваньском проливе — все это существенно осложнило осуществление проектов в рамках ИПП, создавая для китайской инициативы проблемы в глобальном масштабе.

Со стороны США и ЕС предпринимаются самые различные меры с целью сдержать геоэкономическое наступление КНР, в том числе комплексные меры информационного и политического воздействия. Торговые споры, антидемпинговые расследования, территориальный спор в Южно-Китайском море, ситуация в Гонконге, вопрос Тайваня, нарушение прав человека в СУАР, проблемы возрастающего дефицита в торговле с Китаем у множества стран и регионов и т. п. — любые средства используются Западом для того, чтобы повлиять на отношение третьих стран к политике Китая в мире и к выдвигаемым им проектам.

При этом количество региональных конфликтов на территориях, по которым проходят или должны были пройти экономические коридоры в рамках ИПП (ЭПШП) постоянно возрастает. Соответственно возрастает и нестабильность в данных регионах, что создает дополнительные проблемы для китайской инициативы.

Одновременно США и страны ЕС пытаются продвигать собственные инициативы по развитию глобальной инфраструктуры в развивающихся странах, в частности *Blue dot Network*, *Global Gateway*, *IMES* и др. И, несмотря на то, что американские и европейские проекты не могут конкурировать с китайской инициативой по объему инвестиций, политическое давление, оказываемое на страны, кото-

рые могли бы стать союзниками Китая, заставляет руководство последних значительно более осторожно относиться к проектам, предлагаемым китайской стороной.

Одновременно возрастает и недовольство самих участников китайской инициативы. По их мнению, отсутствие чёткого механизма координации приводит к тому, что основой мегапроекта становится исключительно двустороннее сотрудничество участников в формате Китай+, что не может обеспечить и защитить интересы других участников.

В результате при строительстве многих инфраструктурных объектов в рамках ИПП страны, участвующие в китайском проекте, попадают в «долговую ловушку» (примеры — Лаос, Таиланд, Киргизия, Таджикистан, Мьянма, Шри-Ланка). При этом зависимость присоединившихся к ИПП стран от китайского экспорта и китайских инвестиций существенно возрастает, втягивая их в орбиту исключительного экономического взаимодействия с Китаем.

Особую обеспокоенность вызывает активное привлечение китайской стороной к строительству объектов большого количества китайских рабочих, поскольку контракты подписываются на китайских условиях (участие китайских компаний, китайских работников и использование китайских материалов и технологий). При этом строительство объектов инфраструктуры не ведет к увеличению национальных производственных мощностей, а, напротив, способствует привязке национальных экономик к импорту из Китая, увеличивая и без того существующий торговый дисбаланс. Расчеты стран, присоединившихся к ИПП, на модернизацию своей промышленности, на увеличение инвестиций, рост экспорта в результате участия в китайском проекте не оправдываются.

Суммируя вышесказанное, мы можем констатировать, что за 10 лет своего существования китайская масштабная инициатива прошла, по существу, три этапа. Первый этап, который относится к периоду 2013—2016 г.г., — это период выдвижения китайской инициативы и ее активного развития, период активного присоединения стран к проекту и подписания меморандумов о взаимодействии и сотрудничестве в рамках ИПП. Второй этап — период расширения инициативы «Пояс и путь», конкретизации ее концепции, период масштабного инвестирования в ИПП (2017—2019). Третий период, начало которого, на наш взгляд, можно отнести к 2019 г., — это постепенное накопление и обострение проблем вокруг проекта, что сегодня привело к тому, что китайская инициатива переживает достаточно серьезный кризис, связанный как с изменением международной обстановки в

целом, так и с переносом внимания самого китайского руководства на другие серьезные вызовы и проблемы (внутренние и внешние), возникшие в последнее время.

Именно с этим, по-нашему мнению, и связано и резкое сокращение китайского финансирования проектов в рамках ИПП, которое можно наблюдать начиная с 2019 г. Напомним, что по сравнению с 2015 г. инвестиции китайской стороны в рамках проекта сократились в семь раз (рассчитано автором на основании: [Маслов, с.483] и [Sokolan, p. 79]).

Библиографический список

Алексеевкова Е.С. «Хлопок» вместо «шёлка»: Италия на выходе из «Пояса и пути» // Аналитические записки Института Европы РАН. Выпуск 5. 2023. № 27. С. 34—22.

Бабаев К.В., Сазонов С.Л. Новый международный сухопутно-морской торговый коридор КНР—АСЕАН // Пространственная экономика. 2022. Т.18. № 4. С. 158—180.

Виноградов А.О. Асимметричный ответ, или стратегия Китая в глобальном мире // Китайский путь. Истоки и современное состояние // Философские науки. 2015. С. 116—234.

Виноградов А.О. Что такое проект «Один пояс, один путь» и каковы перспективы его «сопряжения» с Евразийским союзом // Сонар: сетевой журн. 2017.

Маслов А.А. Возможности и комбинационности китайской стратегии «Пояс и путь» для национальных экономик Юго-Восточной Азии // Экономика в промышленности. 2020. Т. 13. № 4. С. 482—293.

Рачковская И., Цзяо В. Логистические аспекты проекта «Один пояс — один путь» // Проблемы и суждения. 2017. С. 23.

References

Alekseenkova, E. (2023). «Khlopok» vmesto «shelka»: Italiya na vykhode iz «Poyasa i puti» [“Cotton” instead of “silk”: Italy at the exit from the Belt and Road], *Analiticheskie zapiski Instituta Evropy RAN [Analytical Notes of the Institute of Europe of the Russian Academy of Sciences]*, *Vypusk 5*, 27: 34—22. (In Russian).

Babaev, K. & Sazonov, S. (2022). Novyy mezhdunarodnyy sukhoputno-morskoy trgovyy koridor KNR — ASEAN [A new PRC-ASEAN international land-sea trade corridor], *Prostranstvennaya ekonomika [Spatial economy]*, 4: 158—180. (In Russian).

Maslov, A. (2020). Vozmozhnosti i kombinatsionnosti kitayskoy strategii «Poyas i put» dlya natsionalnykh ekonomik Yugo-Vostochnoy Azii [Opportunities and Combinations of the Chinese strategy Belt and Road for the national economies of

Southeast Asia], *Ekonomika v promyshlennosti* [Economy and industry], 4: 482—293. (In Russian).

Rachkovskaya, I. & Tszhao, V. (2017). Logisticheskie aspekty proekta «Odin poyas-odin put» [Logistical aspects of the project “One Belt, One Road”], *Problemy i suzhdeniya* [Problems and judgments]: 23 p. (In Russian).

Vinogradov, A. (2015). Asimmetrichnyy otvet, ili strategiya Kitaya v globalnom mire [Asymmetric Response, or China's Strategy in the Global World], *Kitayskiy put. Istoki i sovremennoe sostoyanie*, *Filosofskie nauki* [Philosophical Sciences]: 116—234. (In Russian).

Vinogradov, A. (2017). Chto takoe proekt «Odin poyas, odin put» i kakovy perspektivy ego «sopryazheniya s Evraziyskim soyuzom [What is the project ‘One Belt, One Road’ and what are the prospects of its ‘pairing with the Eurasian Union?], *Sonar*. (In Russian).

* * *

Sokolan, D. (2021). China's FDI under The Belt and Road Initiative in the EU, *RUDN Journal of Economics* : 4: 785—295.